

EJE TEMÁTICO: TRANSPORTE

1. POLITICAS Y PROGRESOS EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD DEL TRANSPORTE

La política de transporte ha producido importantes mejoras en la accesibilidad de la población urbana y rural, tanto a la infraestructura como a los servicios. Esta accesibilidad impacta en dos direcciones, la física o territorial y la social.

En el primer caso, la rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura vial y ferroviaria y el aumento de la oferta del transporte automotor por carretera y la rehabilitación de servicios ferroviarios de largo recorrido y regionales, permitieron aumentar la potencialidad en la accesibilidad y conectividad en el sistema de asentamientos humanos.

La política tarifaria asentada en fuertes subsidios a las empresas de transporte de pasajeros, en compensación de las crecientes precios de los combustibles, posibilitaron un aumento significativo de la movilidad interurbana de la población, aún la de menores recursos.

Esto también se manifestó en el transporte aerocomercial. En primer lugar, por la incorporación de nuevas empresas en el mercado y además, porque, a partir de la transferencia de Aerolíneas Argentinas al Estado Nacional, éste decidió mantener "rutas no rentables", pero que en las largas distancias interurbanas de la Argentina, era necesario servir por razones de accesibilidad territorial y social.

Una dimensión especial merece el tema de la movilidad cotidiana en la Región Metropolitana de Buenos Aires. A partir de 2003, no solo se ha mejorado la infraestructura, equipamientos y servicios, sino que la política de subsidios posibilitó la movilidad masiva de la población, que, a partir de ese año, al crecer significativamente el empleo, debió dar respuesta a una mayor demanda de desplazamientos.

Progresivamente, sin afectar socialmente esta perspectiva, será convenientemente revisar el sistema de subsidios, orientándolos a la demanda y dándole un sentido federal, hacia otras aglomeraciones urbanas mayores, incluyendo ciudades del interior del país.

2. PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES Y REFORMA TRIBUTARIA

Al mes de septiembre de 2009 continúa vigente el régimen de suministro de gasoil a precio diferencial al transporte público de pasajeros implementado en el año 2002, en el marco de las medidas dictadas por el Estado Nacional para evitar que el efecto de la devaluación de la moneda argentina (mayores costos en el servicio público de transporte de pasajeros) afectara a la población de menores recursos.

Desde el año 2002, las empresas prestadoras de servicios públicos de transporte pueden adquirir el gasoil necesario para prestar tales servicios a un precio menor al de mercado.

Esto permite que las tarifas actuales del sistema de transporte público de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires se mantengan en valores sustancialmente menores a los históricos, lo que permite:

- Que la población de menores recursos pueda acceder al servicio a un costo menor.
- Generar un incentivo al uso del sistema de transporte público, desalentando el uso del automóvil en función del mayor costo diferencial. Esto permite una mayor eficiencia en el uso de la energía, por el menor consumo por pasajero que significa el transporte público respecto al particular.

3. INTEGRACION DEL SISTEMA DE TRANSPORTE REGIONAL Y MUNDIAL, FOMENTANDO LOS MODO EFICIENTES DE TRANSPORTE

La Secretaría de Transporte lleva adelante políticas orientadas a la integración de un Sistema de Transporte sostenible, a nivel regional y global, mediante las denominadas REDES TRANSNACIONALES. Las mismas apuntan a la estructuración del espacio del MERCOSUR y de la integración Sudamericana, mediante un trazado principal por los modos carretero y ferroviario y, estableciendo desde puertos y aeropuertos, su enlace con las redes globales.

Se trata de conformar una red intermodal e interoperable sobre la que se puedan complementar los diferentes modos de transporte, en apoyo a las respectivas cadenas logísticas.

Los principales proyectos apuntan a los pasos cordilleranos y conexiones fronterizas, a nodos con terminales de transferencia y zonas de actividades logísticas, al fortalecimiento de accesos viales y ferroviarios no congestionados, a "interfases" portuarias y por la potenciación de la navegación fluvial y marítima.

Estos aspectos, las políticas y proyectos se enmarca en ALADI, en el I.I.R.S.A (Iniciativa para la Integración de las Infraestructura Sudamericana) y en ITHO (Reunión de Ministros de Transporte del Hemisferio Occidental).

Se destaca la labor realizada en el marco del Proyecto I.I.R.S.A. del que participan BID, CAF y FONPLATA, en apoyo de la formulación técnica de los siguientes Ejes que involucran al país en su integración con los países vecinos:

- Eje Mercosur-Chile de carácter bioceánico (San Pablo-Asunción-Montevideo-Buenos Aires-Santiago de Chile)

- Eje de Capricornio de carácter bioceánico (Porto Alegre-Resistencia-Formosa-Paso de Jama en Jujuy-Antofagasta)
- Eje del Sur de carácter bioceánico (Bahía Blanca, San Antonio Este, hasta los puertos chilenos de Concepción y Puerto Montt)
- Eje Andino (Bolivia-Chile-Argentina) Se encuentra integrado por los principales nodos de articulación (redes viales troncales, puertos, aeropuertos y pasos de frontera) de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela.
- Eje Hidrovía Paraguay – Paraná que incluye las cuatro subcuencas relacionadas: Tieté-Paraná, Paraguay-Paraná, Río Uruguay y Río de la Plata.

4. PLANIFICACION Y POLITICAS DE TRANSPORTE URBANO

La Secretaría de Transporte ha dado especial importancia al desarrollo de las políticas de Transporte urbano, especialmente a la **Región Metropolitana de Buenos Aires** y a otras aglomeraciones metropolitanas del país.

El objetivo central es **Planificar Sistemas de Transportes Sustentables** para ciudades sostenibles, partiendo de la idea que transporte y ciudad constituyen un binomio imperfecto.

En ello se trata de adaptar a nuestras regiones metropolitanas la experiencia internacional, especialmente en el sentido de que la planificación de la infraestructura y los servicios de transporte deben realizarse en el marco de la Planificación Estratégica – Situacional de la Región Urbana.

Movilidad urbana, desplazamientos cotidianos y desplazamientos temporales, responden a la dinámica de refuncionalización económica, social y espacial y de la evolución reciente de la estructura y forma urbana.

En línea con todo ello, se propone fortalecer el transporte público. En esta dirección se inscriben las prioridades de actuaciones y obras en la red ferroviaria del AMBA, de otras ciudades del país (Salta, Córdoba, Mendoza, Tucumán, Resistencia, Barranqueras, etc.) de reordenamiento de líneas de ómnibus, de intercambiadores intermodales, de pasos a desnivel con el fin de permeabilizar la trama viaria urbana y de proyectos de instalación de metro ligero (tranvía) y de estudios para acceso aeroportuario por transporte público. El boleto magnético SUBE -de próxima aparición- es parte del Programa. El PTUBA es un Proyecto que con un crédito del Banco Mundial apoya estas realizaciones y el PTUMA, orienta sus acciones a la planificación urbana y del transporte en otras ciudades de la Argentina.

5. EFICACIA DE LOS VEHICULOS Y POLITICAS SOBRE EMISIONES

El país exhibe uno de los porcentuales más altos del mundo en relación con la utilización del gas comprimido como combustible, preferentemente en vehículos particulares. Con excepción de este caso, a la progresiva disminución de GEI por reducción del uso de combustibles fósiles o cambio de combustibles fósiles hacia otras fuentes, el país sigue la secuencia impuesta por los grandes fabricantes automotrices. Independientemente de ello, se ha puesto en marcha un Programa de vehículos de pasajeros con combustible híbrido, a nivel experimental en la ciudad de Buenos Aires.

En relación con la calidad del combustible, se destaca la próxima puesta en vigencia de la Ley 26.093 que establece que a partir del 1 de enero de 2010 la obligación del mezclado de los combustibles fósiles con 5% de biodiesel y bioetanol en gasoil y nafta respetivamente.

6. FOMENTO DE ACTIVIDADES SOBRE INVESTIGACION Y DESARROLLO TECNOLOGICO DEL TRANSPORTE. NORMAS DE CONSTRUCCION DEL TRANSPORTE VIARIO, FERROVIARIO Y MARITIMO Y CAMBIOS PERTINENTES EN PREVISION DE LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMATICO

La Secretaría de Transporte de la Nación realizó un convenio con la Secretaría de Ciencia y Tecnología, hoy Ministerio, con el fin de impulsar el desarrollo tecnológico, la investigación aplicada y la innovación, en todos los ámbitos del sistema de transporte. También se encuentran en estudio diferentes normativas y estudios de indicadores para el desarrollo de transporte sostenible, que se avanzó con documentos de trabajo.

El trazado y construcción de nuevas infraestructuras, como la adecuación de las existentes, se desarrollan en el marco de los escenarios de cambio climático en los ámbitos específicos. Un ejemplo es la obra ya concluida de pedraplén, alteo y viaducto sobre la laguna La Picasa.

7. NECESIDADES DE CREACION DE CAPACIDAD SOBRE EVALUACION Y ANALISIS DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE CON MIRAS A LA PLANIFICACION INTEGRADA

La Secretaría de Transporte, trabaja en el proceso de Fortalecimiento Institucional. En este marco se irá avanzando en la capacidad sobre evaluación y análisis de la actividad de transporte, tan importante en la planificación estratégica. La matriz origen- destino en el tráfico de mercancías y de pasajeros interurbanos es fundamental para la planificación de transporte a nivel nacional. Cuando se extienda el SUBE (Sistema de boleto electrónico), este aportará datos e información fundamentales necesarios para la planificación a largo plazo del transporte metropolitano. También es propósito avanzar en la logística de distribución de mercaderías en la Región Metropolitana de Buenos Aires, con el fin de racionalizar y ordenar la movilidad y el tránsito.

Como resultado de esa capacidad fortalecida en materia de la integración de los distintos modos de transporte, a principios de 2007 y con un horizonte 2010-2016 se ha podido establecer un conjunto de Proyectos, entre los que pueden señalarse:

- Proyecto de reordenamiento de los accesos viales y ferroviarios a la Región Metropolitana de Rosario y Corredor de Circunvalación. (En ejecución).
- Proyecto de relocalización del Puerto de Santa Fe (En Anteproyecto, depende de la profundización de la Hidrovía 28 pies San Lorenzo-Santa Fe. Las obras portuarias contarán con financiamiento de Fonplata para su ejecución.)
- Corredor ferroviario (Ruta 6 y cinturón ferroviario) de circunvalación de la Región Urbana Metropolitana de Buenos Aires, Zárate-Campana, Luján, La Plata-Magdalena y Zonas de Actividades Logísticas (Términos de referencia terminados).
- Nuevo acceso ferroviario al Puerto de Buenos Aires (Empalme Ugarteche) y terminal de transferencia de contenedores (En ejecución).
- Relocalización del puerto de contenedores de Buenos Aires (Idea-Proyecto) en Zárate-Campana y en una nueva terminal en el Puerto de La Plata.
- Complejo Intermodal, nuevo enlace ferroviario Resistencia-Corrientes, corredor bioceánico, puertos y Zona de Actividades Logísticas (En Anteproyecto).
- Reordenamiento de los accesos viales y ferroviarios al Gran Bahía Blanca y Complejo Portuario de la Bahía (Anteproyecto terminado).
- Reorganización de los accesos ferroviarios al Gran Tucumán, NCA, Belgrano Cargas, pasajeros regionales y de largo recorrido y Terminal de Cargas y Zona de Actividades Logísticas de Cevil Pozo (En estudio)..
- Reordenamiento de los accesos ferroviarios al Área Metropolitana del Gran Mendoza (Terminales de carga de Palmira, Luján de Cuyo-Trasandino-Guaymallén). Estación de Pasajeros de Largo Recorrido Mendoza Central y Ferrotranvía Urbano (Metro Ligero). En ejecución- primera etapa.

- Reorganización de los accesos ferroviarios y estación ferroautomotor San Rafael-General Alvear.
- Reordenamiento de los accesos ferroviarios a la Región de Mar del Plata-Batán, Estación de intercambio intermodal de pasajeros, reconstrucción del acceso al puerto, Zona de Actividades Logísticas y corredor ferroviario de circunvalación (**Estación intermodal en ejecución**).
- Terminales de Transferencias de Carga y Zona de Actividades Logísticas y Corredor Ferroviario de Circunvalación.
- Terminales de Transferencias de Carga y Zona de Actividades Logísticas en San Carlos de Bariloche y Trelew (**Anteproyectos provinciales**).
- Diferentes actuaciones de reordenamiento en el nodo del Gran Córdoba, Río Primero y Río Cuarto.
- Se ha impulsado la realización del Ferrocarril Transandino Central y Túnel Ferroviario de Baja Altura, constituyendo la "Comisión Bilateral Argentino – Chilena" en apoyo de la iniciativa en desarrollo por parte de empresas privadas.
- Se ha conformado la "Comisión Bilateral de carácter permanente Paso Agua Negra" impulsando la realización de los estudio correspondientes, los que, al presente, están en fase final de ejecución.

En **materia ferroviaria**, a partir de 2003, se instala como política central, la reconstrucción y modernización del Sistema Ferroviario Nacional. Por primera vez en casi dos décadas vuelven las inversiones al Sistema Ferroviario, lo que hace renacer la esperanza sobre su recuperación.

El decreto 1261/04 deroga el 1168/92 que había eliminado los servicios ferroviarios de larga distancia de pasajeros, restableciendo en manos del Estado su responsabilidad de reconstrucción, articulando una Red de Alta Velocidad, Altas Prestaciones y Convencional, recuperando las infraestructuras de vías, señalamiento, comunicaciones y de material

rodante tractor y remolcado para una progresiva rehabilitación de los servicios.

Además, el decreto 1683/05 establece un Plan de Obras prioritario al cual se le irán agregando nuevas actuaciones según las necesidades.

Completando el panorama normativo, se promulga la Ley Nacional, por la cual se crean las sociedades Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, que desempeñarán un rol trascendente en la recuperación coordinada del servicio ferroviario, superando las dificultades operativas y de planificación que emergen del concesionamiento fraccionado de la red.

Desde 2007, las principales actuaciones están orientadas a:

- Reconstrucción del Sistema de Pasajeros de Largo Recorrido (En ejecución).
- Establecimiento en ciertos corredores de Servicios de Altas Prestaciones y de Alta Velocidad: Buenos Aires con Rosario y Córdoba y con Mar del Plata (Contrato firmado y en licitación respectivamente)
- Modernización del Sistema de Cercanías de la Región Metropolitana de Buenos Aires.
- Reconstrucción del Ferrocarril Belgrano Cargas (Decreto 1771, transferido a OFSE y ADIESE)
- Rehabilitación de corredores de cargas y pasajeros, entre ellos el FC Trasandino Central (Proyecto con túnel de baja altura).
- Proyectos de Reorganización de accesos ferroviarios a nodos estratégicos y accesos a terminales portuarias.

*En forma que se destacada, se han dado pasos importantes para el fomento del modo de **transporte por agua**, que muestra una reducida contaminación en referencia a otros modos de transporte, en particular, el carretero.*

El comienzo del dragado a 34 pies de la Hidrovía Paraguay-Paraná-Plata y de los accesos en 34 pies al puerto de Buenos Aires y de 42 pies a Quequén y Bahía Blanca, fueron acompañados por una importante inversión privada en todo el sistema portuario, tanto en la construcción de nuevas terminales sobre todo en el eje San Martín – San Lorenzo – Rosario, como en la modernización de terminales fluviales y marítimas. Los procesos de descentralización y desregulación posibilitaron la formación de Consorcios Portuarios de Gestión en las diferentes estaciones portuarias, quienes se avocaron a inversiones y mejora de la gestión operativa para reposicionarlos en el mercado de fletes.

Por los puertos argentinos se movilizan 78 millones de toneladas y 1,2 millones de TEUs (Contenedores), equivalentes a un contenedor de 20 pies.

Por la Hidrovía y sus puertos se mueve el 72% del comercio exterior, mientras que el otro 28% lo hace por los puertos del frente marítimo.

En **materia de navegación aerocomercial**, se destaca que a partir de la transferencia de Aerolíneas Argentinas / Austral al Estado Nacional se ha logrado un mejoramiento en la prestación del servicio, la incorporación de rutas no rentables pero de alta significación social, como así también, se ha previsto la incorporación de 13 nuevas aeronaves que disminuirán fuertemente las emisiones de GEI. Asimismo, se han sentado condiciones para el establecimiento de nuevas líneas privadas a la explotación del servicio, Lan Argentina, y luego Andes y Sol.

UNIDAD DE EMISIONES VEHICULARES

Al respecto la SAYDS se encuentra trabajando en los siguientes sujetos en particular.

- 1) Fomento de la Eficiencia Energética.
- 2) Eficiencia de los vehículos y políticas sobre emisiones.
- 3) Necesidades de creación de capacidad sobre evaluación y análisis de la actividad de transporte con miras a la planificación integrada (específicamente en formulación de programas de eficiencia de los vehículos, evaluación de incentivos fiscales).

Con respecto a los numerales 1 y 3 se está trabajando desde la UTOEV, en un proyecto de normativa que atienda la solicitud de incentivos fiscales para aquellas terminales automotrices radicadas en el país que fabriquen y/o importen vehículos del tipo híbrido (de alta eficiencia en el uso de combustibles fósiles y renovables) tanto sea para vehículos de transporte liviano de pasajeros como para vehículos pesados, de carga o transporte de pasajeros.

Con respecto al numeral 2 además de lo mencionado en el punto anterior, la SAYDS es la encargada de establecer, en cumplimiento del mandato previsto en la Ley 24449 y el Decreto Reglamentario PEN N° 779 del 20 de noviembre de 1995, los límites de los contaminantes gaseosos y del impacto sonoro que producen los nuevos prototipos de vehículos (livianos y pesados) mediante la homologación de los mismos. En ese sentido se han venido estableciendo normativas actualizadoras, (Resoluciones SAYDS Nos. 1270/02, 731/05 y 35/2009) que han permitido equiparar esos límites con los requeridos internacionalmente. Actualmente se requieren límites gaseosos EURO 4 (livianos) y EURO IV (pesados) y se ha promulgado normativa que prevé la entrada en vigencia en el año 2011 del nivel EURO 5 para

vehículos livianos y en el año 2012 el nivel EURO V para vehículos pesados. Con respecto al impacto sonoro de los dos tipos de vehículos, los límites se encuentran totalmente equiparados con los internacionalmente aceptados (Reglamento de Naciones Unidas N° 51/02).