

## EL PUENTE DE LA DISCORDIA

QUINTA NOTA

POR EL ING. MANUEL VASSALLO

### (INFORME DE SITUACION AL 15 DE ENERO DEL 2001)

Al 31 de Diciembre del 2000, el manejo político del Tratado Tauguinás-Romero Feris, entre las provincias de Corrientes y el Chaco, para la **Construcción del Complejo multimodal de Cargas**, ha variado sustancialmente. El tratado se reduce a un simple acuerdo Interprovincial, realizado por los titulares del Ejecutivo, sin la plena participación del Legislativo, en el caso de la Provincia de Corrientes. El acuerdo está destinado en principio, a la construcción de un Puente, (**un: de uno**) que encubre sutilmente, en forma dialéctica, la construcción de dos puentes, bajo la designación de FERROVIAL (**ferrovial: uno ferroviario; otro vial ó carretero, ambos con una sola estructura de diseño, y construcción simultánea**) Esta condición semántica del llamado a licitación, conlleva la continuidad de una política del gobierno Menemista, (que atenta en mi opinión, en base a los números del Estudio de Factibilidad del Puente) netamente perjudicial para la Ciudad de Corrientes, en primer término, para el Chaco en segundo lugar, y para el país en última instancia, **ya que para cerrar los números, deberá recurrirse al "subsidio"**.

### EL FONDO DE LA CUESTION

Revisando las declaraciones publicadas por la prensa, en especial, los diarios de la ciudad de Resistencia, nos encontramos con un nuevo escenario, en el cual la opinión pública del primer perjudicado, (Corrientes) permanece ausente. Todos los anuncios destacan el proyecto como una realización Chaqueña. Y es verdad. La habilidad del manejo político partidario del Chaco, coloca en estos momentos el nivel de decisiones en su órbita particular. Como a su vez, el Ministerio del Interior, responde a la misma vertiente política partidaria, concluyo que los intereses del área ferroviaria extranjera, que operaban en dicha área, permanecen, y están interesados en obtener que Corrientes y Resistencia les financien el vínculo nodal, que les permita habilitar un vía Este-Oeste, del Atlántico hasta el Pacífico, sin poner un peso. **La cuestión es ¿Cómo se explica que el Gobierno del Chaco entre en ese juego, que llevará a pagar a ambas provincias un peaje tres veces mayor, que el que resulta de la construcción de un Puente Vial, o simplemente carretero?...** De mis notas previas deduzco que la cosa pasa por "**Sefecha**". Los jóvenes ingenieros que han llevado a cabo con algún éxito la instalación de un ferrocarril propio, (Chaqueño) necesitan financiamiento para consolidar esta inversión, cuyo futuro está muy condicionado en términos económicos. Un puente ferroviario, les permitiría obtener financiamiento, para ampliar el alcance de sus vías, llegando incluso hasta el Brasil. Ciertas noticias y contactos entre los Brasileños y los Chaqueños, revelan que el fondo de la cuestión pasa por esta vía. Pero la cuestión de fondo, es: **¿ Porqué Corrientes tendrá que pagar un peaje tres veces mayor, que el que corresponde a un Puente Vial...?** Las conclusiones a cargo del lector.-

### REVISEMOS LOS NUMEROS DEL PUENTE

En mis cuatro Notas anteriores, publicadas por la prensa local bajo el título "**EL PUENTE FERROVIAL...¿de qué estamos hablando..?**" demostramos, analizando los datos del Estudio de Factibilidad, que los datos de transferencia de cargas ferroviaria, desde Corrientes hacia el Chaco, además de "supuestas", no casaban ni con los datos del transporte carretero. El potencial establecido estaba //////////////////////////////////////

totalmente distorsionado. Ver segunda nota: Abril de 1999, subtítulo DEL DICHO AL HECHO, que dice: **"Pero donde se hace una interpretación, (a mi juicio totalmente fuera de la realidad) de los datos, es en el párrafo siguiente: "4.2.2.- No se han obtenido estadísticas oficiales de la operatoria ferroviaria del Ferrocarril Mesopotámico en la Provincia de Corrientes, por lo que sólo se ha podido identificar la demanda de transporte de materiales pétreos, provenientes de Yofre, Mercedes y Curuzú Cuatiá, con destino a la Capital de la provincia, la que representaría un movimiento anual de 62.000 toneladas. No ha sido posible detectar cargas en el sentido contrario".** Esta cifra, en mi opinión, no puede extrapolarse como demanda potencial del lado Chaco, sin embargo en el contexto aparece como tal. Es más, aparece luego, corregida y aumentada en el párrafo 4.2.3., con un título que es una afirmación subliminal. Dice: **"4.2.3. Demanda Actual de la Infraestructura Ferroviaria en el Complejo Multimodal"...** y continúa diciendo: **"En función de la información relevada y correspondiente a los medios carreteros y ferroviarios, pueden identificarse las siguientes demandas de transporte por ferrocarril".** Esta es una afirmación categórica de un hecho supuesto, que corresponde al Estudio del Complejo Multimodal de Cargas, Nó del estudio del Puente. En el punto a) del mismo párrafo dice **"Demanda de Cargas Pasantas para el Medio Ferroviario"...** y continúa manejando cifras que **asume, pueden** ser demandas del ferrocarril. En este punto se desliza un grave error. En la relación de cargas "pasantas" para el medio ferroviario, cita como demanda potencial: **"Corrientes-Chaco 326 mil toneladas de piedra de Yofre"...** Esto es grave a la hora de la toma de "decisiones políticas". ¿Cómo pueden convertirse las 62.000 toneladas de carga, citadas en el punto 4.2.2., en la friolera de 326.000 toneladas?...que luego van a sumar en el Cuadro 18, un volumen total de 460.000 toneladas para el año 97, que constituye un total de 15.333 vagones de carga equivalentes. En este punto cabe consignar que 15.000 vagones anuales, significan un tren de 41 vagones diarios y distan abismalmente de lo afirmado en el párrafo 4.1.3. donde para dicha demanda asume un equivalente diario de 75 unidades/día. Esto nos ubica en la suposición de un tránsito imaginario de 2.250 toneladas diarias de piedra de Mercedes para el Chaco, lo cual además de inexacto, es irreal. Por otra parte, la estadística mencionada en el párrafo 4.2.2, está referida a Corrientes, no al Chaco, lo cual amerita revisar el contenido técnico. De hecho, el "político", a nivel de decisiones, resulta definitivamente cuestionable. " Fin de la cita.-

#### **ENERO DEL 2001: SITUACIÓN ACTUAL**

En el mes de Abril de 1999, bajo el mismo acápito, los diarios locales publicaban bajo mi firma: **"El Puente deberá ser pagado por vía de la tarifa del "peaje". Las determinantes de las decisiones "políticas" que correspondan tomar....deben estar en total concordancia con los números del Estudio de Factibilidad y estos "números" en particular, con los de la tarifa resultante, de lo cual dependen los criterios de diseño y tecnología aplicada al proyecto. Para poder analizar estas "decisiones políticas", se hace necesario ir a las fuentes."** El resto del artículo analizaba los datos técnicos y económicos del Proyecto presentado por la Consultora Palmeyro y Asociados. Hoy a 15 de Enero del 2001, a pesar de las claras conclusiones documentadas en la Cuarta Nota, publicada en Abril del 2000, en el que demostraba la irracionalidad de pretender la construcción de dos puentes, uno ferroviario y otro vial, a ser pagados por las ciudades de Corrientes y ///

Resistencia en primer término, y por el país en última instancia, con un "peaje" tres veces mayor que el resultante de un puente carretero, se insiste en el grave error de "apoyar", sin el respaldo de la voluntad popular, el criterio político sutilmente impuesto por el anterior gobierno nacional, que a través del Ministerio del Interior financiaba el Estudio de Factibilidad. **Lo grave de esta situación, es que no he tenido posibilidad de acceder a los términos actualizados, del nuevo Pliego del llamado a "Data Room", realizado el año pasado. Incluso, no encuentro interlocutor válido para corroborar los números del nuevo presupuesto, ahora oscilando según la prensa en el orden de los 180 millones de dólares. Lo único que puedo deducir, es que el llamado implica una imposición política: Los oferentes deben cotizar 2 Puentes como si fuera uno. (uno vial, otro ferroviario)**

**TARIFA: OCULTA UN SUBSIDIO?**

De acuerdo al Pliego analizado en el año 1999, sobre la Tarifa de base de 13 pesos sin IVA (15.70 con IVA), aplicable a los vehículos livianos, (automotores) se establecía un 200% de recargo para las categorías 2 y 3, esto es una tarifa de 26 pesos, para los Omnibus locales y Camiones livianos de dos ejes. (Sin IVA) Se fijaba una tarifa de 39 pesos para la categoría 4, que corresponde a micros de larga distancia (20%+80%) y camiones pesados. Finalmente establecía una tarifa de 65 pesos, para las categorías 5 y 6. (exclusivamente camiones pesados de 3 o más ejes) Conforme al censo de vehículos de carga realizado en el Puente Belgrano, se registró para el año de referencia (1997) un total anual de 112.055 vehículos para la Categoría 2. Un total de 56.575 vehículos para la Categoría 4 y 178.485 Camiones para las Categorías 5 y 6 unificadas. Esta base de datos estadísticos, ha aumentado a la fecha, según las proyecciones estudiadas por el Consultor. El dato es correcto.-

**DEL INGRESO ANUAL ESTIMADO**

1.- Computando esta información con los valores tarifarios de cada categoría, **(se excluye la 1ª categoría, "automóviles" por continuar su paso a través del Puente Belgrano)** puede determinarse, que en el año 97: 112.000 vehículos de 2ª categoría, a la tarifa de 26 pesos (sin IVA) estimada por el Consultor, resultan en un ingreso neto de 2.192.000 pesos anuales.- Que 57.000 vehículos de 4ª categoría, a la tarifa de 39 pesos cada uno, producirían un ingreso de 2.223.000 pesos anuales, y 178.000 vehículos de 5ª categoría, a 65 pesos cada uno, generan un ingreso anual de 11.570.000 pesos. **Según las estimaciones del Consultor, (no hay estadísticas reales porque el tránsito ferroviario no existe ni es posible) tendríamos que sumar al ingreso por peaje carretero, un ingreso imaginario, por concepto del paso de 15000 vagones de ferrocarril anuales, que según el estudio fueron catalogados en categoría 5ª, un ingreso (también imaginario, sin ninguna base fáctica) del orden de los 975.000 pesos anuales.-**

2.- El valor total del ingreso, estimado en base al tránsito proyectado al año 97, aplicando las tarifas que el Consultor analiza como resultantes, para una adecuada financiación del Proyecto, (Puente Ferrovia) alcanzaba a los 17.680.000 pesos anuales, para ambos puentes. Esto al Año 2001 ha cambiado en relación al Puente Carretero, (que acusa un notable aumento del tránsito) porque el Puente Belgrano está cerca del punto de saturación. **Pero no ha cambiado ni puede cambiar en relación con el Puente Ferroviario, porque la demanda no existe. Es imaginaria; ni siquiera potencial. Al año 2001: No tenemos ningún dato del pliego aprobado para el llamado al "Data Room" que así lo confirme.-**

3.- Hasta aquí, (1999) los números indican que el ingreso por concepto de peaje, por el Puente Carretero, sería del orden del 94,48% del total computado en pesos, quedando a favor del Puente Ferroviario, sólo el 5,52% de los ingresos, que de acuerdo a la información que hemos analizado ¡Nó existe!...Las conclusiones por cuenta del lector.-

#### **QUE DICEN LOS NUMEROS?**

4.- Analizando el "Costo" de los Puentes, en forma separada, tenemos, de acuerdo a la información suministrada por el Estudio, (1999) que el costo del Puente Carretero ascendía según el Pliego vendido, a 79.731.950 pesos y el costo del Puente Ferroviario era de 63.967.950 pesos. El total presupuestado del puente Ferroviario era de: 133.699.900 pesos. cabe hacer notar al lector, que el propio Estudio estaba descartando el Puente Carretero de 2 vías o "carriles", presentado como base, cuyo retorno económico se limita a un 4,08% contra el 13,53% de un Puente con 4 carriles, (Cap.VI, párrafo 2.2.4.) **lo cual justificaría el incremento del costo total del puente, que ha sido publicitado con motivo del reciente Acuerdo Interprovincial del año 2000. En este contexto, a Enero del año 2001, la base estadística del tránsito, que es la única que puede justificar cualquier decisión política sobre el puente, sólo acusa una demanda: Puente Vial.-**

5.- Sobre la base de los datos suministrados por el Estudio, (1999) referidos en el punto precedente, cabe mencionar que el 60% del Costo del Puente Ferroviario corresponde al Puente Carretero, y el 40% restante al Puente Ferroviario. Concretamente el 40% de la "inversión" genera sólo el 5% del Ingreso, y el 60% restante genera el 94,5% del total de dicho ingreso. No es necesario ser muy ducho en el manejo de las "decisiones políticas", para ver que la ecuación no cerraba. El comentario por cuenta del lector.-

#### **¿QUIÉN PAGA EL PUENTE?**

6.- Es un interrogante que merece ser formulado. Analizado el "ingreso" potencial, respecto de la "inversión", surge que el "ingreso" generado por el Puente Carretero, alcanzaría anualmente al 20% de la inversión. **Por otra parte, el "utópico ingreso" calculado para el Puente Ferroviario, con la friolera de 15.000 vagones anuales, sólo alcanzaría anualmente a computar el 1,8 % anual referido al costo del puente ferroviario.** De acuerdo a la información estadística que suministramos en nuestro Artículo de Abril de 1999, bajo el subtítulo "La Estadística de Base", surge que el 92% del tránsito estimado será de carácter nacional, vale decir con origen y destinos en el país. De este 92% el 69% corresponde al tránsito local, (vale decir entre Corrientes y Resistencia), correspondiendo el 23% restante al tránsito netamente regional. (con destinos y origen en el resto del país)

#### **¡LO PAGAREMOS NOSOTROS...!**

7.- De hecho, si el 92% del tránsito es Nacional, con un 69% de vehículos entre Corrientes y Resistencia y un 23% entre provincias argentinas, queda un 8% para el tránsito internacional, lo cual significa que a ambos puentes lo pagaremos nosotros. Usted y yo amigo lector. Esta conclusión debe ser anotada por la opinión pública local, (Chaco y Corrientes) para exigir hoy, en Enero del año 2001 una total clarificación de las condiciones de diseño, normas y fundamentos a los cuales deberá ajustarse el Proyecto. Ya no se trata simplemente de "Aprobar un

## EL PUENTE DE LA DISCORDIA

QUINTA NOTA

Hoja 5..-

Tratado". Esto sería revalidar los errores del pasado, en mi opinión, manipuladas desde el Gobierno Nacional a través del Ministerio del Interior, que administraba los fondos para la ejecución del Estudio, forzando la inclusión de un Puente Ferroviario. Hoy a Enero del 2001, estimo se deben fundamentar y justificar las razones técnico-económicas, que obligan a construir dos Puentes, sutilmente disimulados bajo el nombre de una unidad funcional. (ferrovial)

### EL PUENTE DE LA DISCORDIA

De acuerdo a mi lógica, **construir un Puente Ferroviario para uso exclusivo de una Empresa Privada, (los ferrocarriles son privados) financiado por el peaje carretero, resulta en una agresión contra el 92% de los usuarios del Puente vial.** (Corrientes y Resistencia) Esto se inscribe en la actual política ferroviaria del Gobierno Nacional, donde ya el patrimonio es privado, pero el déficit de las empresas es nuestro. (la Nación financia casi un millón de pesos por més, a las empresas "concesionarias") En mi opinión, visto que el manejo "político" de la cuestión la ejerce el Gobierno del Chaco, y éste, parece tener intereses particulares (**Sefecha**) sobre la construcción de un puente Ferroviario, Corrientes, debiera revisar y replantear una propuesta, concreta, objetiva, con los adecuados recaudos de control por audiencia pública, de manera que los contribuyentes, puedan opinar con el peso de una opinión vinculante, sobre los pro y los contra del actual Proyecto. **En particular, me estoy refiriendo al impacto socio económico de un peaje, que triplica el monto del que correspondería a un buen Puente Vial, de cuatro carriles, que pagaremos nosotros.** La semilla de la discordia, está plantada. Lo grave del asunto, es que a esta altura de los acontecimientos, el tema permanece ignorado por los sectores Correntinos. Las Asociaciones, Empresas, Consejos Profesionales, Medios de Comunicación, etc., directamente responsables de formular una opinión, a nivel del pueblo de la Ciudad de Corrientes, parecen estar todos atentos a la cuestión electoral. Mientras tanto, se consolida una seria agresión a futuro, contra los intereses de la Provincia de Corrientes...¿ó es que permanecemos ajenos a la cuestión, por estar totalmente desinformados...?

CORRIENTES, 15 DE ENERO DEL 2001. ING. MANUEL ALBERTO VASSALLO.