

INVESTIGACION PERIODÍSTICA
EL COMPLEJO MULTIMODAL DE CARGAS:
¿DE QUE ESTAMOS HABLANDO?

Y

EL SEGUNDO PUENTE CORRIENTES-RESISTENCIA

(HISTORIA DOCUMENTADA DESDE 1999 AL AÑO 2001)

POR EL ING. MANUEL A. VASSALLO

Esta compilación contiene cinco (5) Notas, todas publicadas en la prensa local **más una Nota publicada con anterioridad al año 1999, documentando el proceso de sustitución del Tratado Tauguinas-Romero Feris, por un nuevo acuerdo a todas luces muy perjudicial para los intereses de la Provincia de Corrientes.**- En este documento, el lector podrá encontrar valiosa información, fácilmente comprobable. La serie de artículos periodísticos, publicados en casi todos los diarios de Corrientes y Resistencia, se titulaba:

(PRIMERA NOTA)

EL PUENTE FERROVIAL

¿DE QUE ESTAMOS HABLANDO?

En esta nota se documenta la forma dialécticamente sutil, con que se fue introduciendo una distorsión de los hechos: la imagen de un Puente, cuando en realidad se pretenden construir dos. **Es notorio que el 63% de las personas encuestadas por el autor, sobre una base de 270 personas de buen nivel educativo, no tiene ni idea de lo que significa "Ferrovia", y si la tenía, no la pudo expresar cabalmente.** El nivel de comparación para esta encuesta fue: Tener el ciclo primario de educación completo.- **En el caso de las personas encuestadas que no alcanzaron a completar el ciclo primario, (6º Grado) el porcentaje de ignorancia del significado de la palabra "Ferrovia", ascendió al 86%, sobre una base de 170 encuestados.**- La segunda nota fue publicada en Abril de 1999 bajo el título de:

(SEGUNDA NOTA)

EL PUENTE FERROVIAL

DE QUE ESTAMOS HABLANDO?

Documentaba los "Números del Puente", poniendo en descubierto algunas serias falencias no tanto metodológicas, como de distorsión informativa. Esta distorsión, se documenta en la transcripción efectuada bajo el subtítulo *"LA DEMANDA FERROVIARIA"*. Hoy al año 2001, estamos viendo las consecuencias de esta información que no puede ser validada en los hechos. Se sigue adelante con la pretensión de construir dos puentes, ahora amparados por la desinformación en que se ha logrado mantener a la ciudadanía. **En la página 2ª de la nota, bajo el subtítulo "DEL DICHO AL HECHO", en el párrafo 4.2.2.- se documenta que el Consultor no tuvo acceso a estadísticas oficiales del Ferrocarril Mesopotámico.** Luego, bajo el título siguiente, *"DONDE ESTAMOS PARADOS?"* Se documenta como se convierte en demanda potencial, un hecho estadístico imaginario: Dice *"el tránsito anual para el año 1997, sería de 15.333 vagones"* Piense amigo lector: un vagón carga 40 toneladas. 15.33 vagones significaría un tren de 42 vagones diarios pasando por el puente que se pretende justificar. Esto equivale a un volumen de carga de 1680 Toneladas de piedra diarias, que llevado a 365 días supone un tránsito cargas de piedra del orden de las 613.200 toneladas año. En el mes de Abril del mismo año 1999, se publica una Tercera Nota:

(TERCERA NOTA)

EL PUENTE FERROVIAL

DE QUE ESTAMOS HABLANDO?

En esta Nota se analizan los Números del Puente, en función del costo y las condiciones de reparo propuestas por el Consultor. **En esta nota se concluye que es necesario "Revisar el Proyecto", cosa que aparentemente se hizo, pero sin cambiar lo esencial: La libertad de oferta.** En todos los casos, al año 2001, se ha llegado al "Data-Room", con una oferta condicionada: Se debe cotizar un Puente Ferrovia. Vale decir dos (2) Puentes. Esta evidencia, implica la continuidad de un procedimiento que deberá ser analizado por los representantes de la Provincia de Corrientes, en el Congreso Nacional, ya que la actual situación se ha consolidado por vía de un Decreto Ley.-

Sigue en página 2.-

INVESTIGACIÓN PERIODÍSTICA
EL COMPLEJO MULTIMODAL DE CARGAS:
¿DE QUE ESTAMOS HABLANDO?

Y

EL SEGUNDO PUENTE CORRIENTES-RESISTENCIA

Página 2.-

(CUARTA NOTA)

EL PUENTE FERROVIAL
ANLISIS TÉCNICO POLÍTICO

En esta Nota, se analizan los aspectos Técnico-Políticos del Proyecto original.- Esto se produce un año después. Abril del año 2000.- en el punto segundo de la Nota, bajo el subtítulo "*TARIFAS: EL SUBSIDIO OCULTO*", Se analizan los ingresos conforme a los datos del Consultor. **A la tasa de retorno adoptada, (punto 3 del párrafo) los números no cierran para el Puente Ferroviario. Sí cierran para el puente Vial. El Puente carretero acusa un ingreso potencial del 94,48% anual, contra un 5,52% de ingresos por vía del ferrocarril.** - En relación al costo de los puentes, para ese Proyecto, el 60% de la inversión correspondía al Puente Carretero. El 40% al puente Ferroviario. **La relación de ingresos versus el costo, nos indicaba ya en esa etapa del Estudio, que el Puente Carretero Subsidiaba al Ferroviario....!!!**

(QUINTA NOTA)

EL PUENTE DE LA DISCORDIA

En Enero del 2001, ante la imposibilidad de conseguir una copia del nuevo proyecto actualizado, volví a revisar y publicar los datos del Proyecto original. **Esto mereció en el mes de Febrero del corriente año, una muy oportuna respuesta directa. (Verbal) Una intervención personal del Consultor, por la onda de LT7 Radio Provincia de Corrientes, precisamente comentando los términos de mi Nota en cuestión, (Audición "Entre gatos y medio día", hora 13,10) el mismo Consultor Agrimensor Palmeyro, hizo notar mi desinformación, pues el monto del peaje del nuevo Proyecto no era de 15 pesos,(tarifa mínima de vehículos particulares) sinó de 2 pesos.** Palabra vá palabra viene, quedó claro que el nuevo Proyecto aprobado por la Comisión Interprovincial, integrada por el entonces ministro, Ingeniero Babini Herrera (año 2000) según se deduce de las expresiones del Consultor, incluye un "subsidio", que de acuerdo al monto tarifario expresado, no puede ser menor de 200 (doscientos) millones de pesos. -

(SEXTA NOTA)

EL TERCER PUENTE

PALABRA Y PIEDRA SUELTA NO TIENEN VUELTA

Del diálogo mantenido con el Consultor, en la audición radial mencionada, **SURGE QUE MI ANÁLISIS AL MES DE ENERO DEL 2001, NO ERA EXACTO. ESTO ES CORRECTO. La causa: Imposibilidad de obtener la información, que debe proveerse a quienes trabajamos en interés de la investigación periodística. Las conclusiones por cuenta del lector.**

Surge de sus explicaciones, que el "subsidio" incluido en el proyecto, es una obligación debida a las Provincias del Chaco y Corrientes, por el Estado Nacional. Citó como antecedente, el proyecto Rosario-Victoria, lo cual es verdad, pero no justifica nada.-. **Lo que no dijo el Consultor, es que con el subsidio, la obra deja de ser una inversión de "Riesgo", para convertirse en una seria carga financiera para todos los Argentinos.** Finalmente, en el mismo diálogo, la explicación que dió para justificar el Tercer Puente: (Ferroviario) fue la de posibilitar una vía para el futuro del mercosur, que está demostrando servir sólo para que avance la asimetría económico social que nos separa del coloso Brasileiro, al cual intentamos financiarle nada menos que la vía de comunicación con Chile y la China.-

Obviamente, a la luz de lo documentado en las cinco notas precedentes, tal explicación está condicionada por las generales de la ley. No se puede ser juez y parte cuando de intereses se trata.-

CORRIENTES, 24 DE JUNIO DE 2001. ING. MANUEL VASSALLO.

INVESTIGACIÓN PERIODÍSTICA "EL PUENTE FERROVIAL"

(¿DE QUÉ ESTAMOS HABLANDO?...)

PRIMERA NOTA

EL PUENTE FERROVIAL:

¿DE QUÉ ESTAMOS HABLANDO?

(POR EL ING. MANUEL VASSALLO)

Bajo el título de "*El Complejo Multimodal de Cargas*", (publicado por la prensa local en Noviembre del 98) fueron recopilados los dichos de diversos funcionarios, protagonistas de la gestión del Tratado Interprovincial del rubro. Esa investigación documentó fehacientemente que el sujeto del Tratado, *originalmente identificado como "El Complejo Multimodal de Cargas"*, fue sustituido por un "Puente", alterando la esencia de su contenido. Esto resultó, como consecuencia de la gestión política del Gobierno Chaqueño. Mediante un hábil manejo de los aspectos técnicos, logró que Corrientes renuncie a favor del Puerto de Barranqueras, su derecho a la construcción de un "Puerto Multimodal Integrado", (el cual pasaba a ser una segunda prioridad sin fecha ni compromiso de reciprocidad alguna) en beneficio de una primera prioridad, que se otorgaba por el Artículo 3º del nuevo Acuerdo, logrado en el seno de la Comisión Interprovincial que gerenció el Tratado. A partir de este hecho, aparece la "decisión política" de construir un "Puente". Esta decisión estaba motivada en una necesidad real: La saturación del Puente Belgrano, que afecta al tránsito automotor. En este punto se encuentra la primera manifestación dialéctica: Se comienza a hablar de un "*Puente Ferrovia*l".-

UNA DECISIÓN POLÍTICA....

Esta fue la expresión utilizada por los ministros respectivos en su momento, al presentar la sustitución del Sujeto del Tratado. El "Puente" netamente carretero que demanda la situación actual, aparece como "Ferrovial". Esta decisión "política", fue documentada en los Estudios de Factibilidad respectivos. La decisión implicaba la construcción de un Puente Ferroviario y un Puente Vial. En consecuencia, el Consultor estudió los dos puentes como si fueran uno y así lo carátula: el "Puente Ferrovial". Como resultado de esos estudios, (que analizaré en esta investigación) quedó en evidencia que la tal "decisión política", es una tremenda contradicción, que gravará la futura operación del citado "Puente" (que no es uno, sino dos) y lo que es peor, deja abierto el camino del subsidio, como única posibilidad de elección, cosa muy apreciada por algunos sectores empresarios, pero atentatorio contra nuestra economía, tanto la local como la nacional.-

HABLAR CON PROPIEDAD...

La decisión de construir un "Puente Ferrovial", implica, la construcción simultánea de un Puente Carretero y otro Ferroviario, en una sola operación. Esto significa construir dos Puentes, (bajo un solo nombre) con sus correspondientes accesos y facilidades de conexión, a las áreas portuarias previstas en el futuro, a ambos lados del Río Paraná. Para el caso estudiado, según los informes preliminares, la propuesta resultaba difícilmente financiable. En este contexto, la supuesta decisión política de construir un "Puente Ferrovial", (es decir dos puentes simultáneamente, como si fuera uno) fue el resultado de una mimetización de los objetivos del Tratado Original. Inicialmente, el "*Complejo Multimodal de Cargas*", requería efectivamente la construcción de los dos Puentes, englobados en un sólo nombre "Ferrovial". Rechazado por el Gobierno del Chaco el "Sujeto del Tratado", los Gobiernos autorizan a la Comisión Interprovincial a continuar con el Proyecto del "Puente". Al priorizarse la construcción del "Puente", como sujeto sustitutivo del Tratado, se distorsiona una desinencia correcta.

Sigue en Pág.2.-

INVESTIGACIÓN PERIODÍSTICA "EL PUENTE FERROVIAL"
(¿DE QUÉ ESTAMOS HABLANDO?...)
PRIMERA NOTA

Pág. 2.-

En ningún momento, ni en ningún documento, existió una demanda de la opinión pública por un "Puente Ferroviario". La razón es simple: El tránsito Ferroviario interprovincial es inexistente. Sólo existe trasbordo de cargas del Puerto de Barranqueras, al Ferrocarril Belgrano, en la situación actual. Tal como lo expresan los hechos documentados en el Estudio, surge que la necesidad actual, se reduce a un "Puente Carretero", de 4 o más carriles, **(de acuerdo a las conclusiones, a las cuales ha llegado el mismo Estudio de Factibilidad)** destinado al tránsito automotor, que es el que resulta saturado en el actual Puente Belgrano.-

En los hechos, éste es el "sujeto" que demanda la prioridad absoluta. Sin embargo, se continuó con el esquema derivado de la propuesta del "Complejo Multimodal": "El Puente Ferroviario". En forma muy hábil se asimiló la expresión mencionada con la de "Segundo Puente". Desde el punto de vista hermenéutico, debo consignar que la sinonimia no existe. Conceptualmente, UN PUENTE FERROVIARIO Y UN PUENTE VIAL, SON DOS PUENTES: NO UNO.

Tanto por diseño estructural, como por los parámetros de uso, la acepción: "Puente Ferroviario" equivale a dos puentes, aparentemente contruidos como uno sólo. El Puente Carretero, para uso del transporte automotor, es el sujeto de la demanda actual, ya que la saturación del Puente Belgrano es un problema a la vista. El Puente Ferroviario, es una demanda potencial, sólo es una conjetura hasta el momento en que exista tránsito ferroviario, en el nodo que debe unir dicho puente.

Esto no existe actualmente, ni es viable a la fecha, habida cuenta que para su uso, se requiere que alguien construya el tercer riel, que falta entre Paso de los Libres y Corrientes, (450 Km.) de manera que pretender introducirlo en el momento actual, como una "decisión política" que responde a una necesidad o demanda actual de servicio, resulta, como voy a demostrarlo con los "Números del Proyecto", una "picardía" política, destinada a llevar un proyecto financiable, al terreno del "subsidio económico", por el que están transitando todas las concesiones ferroviarias, y gran parte de las viales.-

A CONTRAMANO DE LA REALIDAD

De hecho, la construcción simultánea de un Puente Ferroviario, altera en varios aspectos (todos negativos) el balance de la factibilidad. Del económico, baste decir que el costo del Puente Ferroviario deberá ser financiado por el "vial" o carretero, con lo cual la tarifa básica del peaje se eleva según el Estudio, a (\$13) trece pesos por cada vehículo que pase. Pero esto no es lo más grave. Lo grave, como consecuencia de esta "decisión política", que no está respaldada por los "Números del Puente", (según documentaré en la Segunda Nota de ésta investigación periodística) es que estaríamos construyendo un Puente Ferroviario para un ferrocarril que no existe.

Sí amigo lector. No existe. En los hechos, faltan 450 kilómetros de un tercer riel, para unir la costa del Uruguay con el Puente en cuestión. **(Las trochas del Belgrano, no coinciden con las del Mesopotámico: 1,00 y 1,40 metros de ancho)** Desde el punto de vista "político", la cosa resulta un absurdo. Desde el punto de vista económico, surgen los siguientes interrogantes: ¿Para qué, para quién y para cuando?... se decide construir un Puente Ferroviario, justificado por la necesidad de un Puente Carretero, habida cuenta que no tiene vía del otro lado. **(Corrientes-Uruguayana)** ¿A quién beneficia esta decisión política?... ¿Quién construirá el empalme entre los ferrocarriles?... ¿Quiénes pagarán el mayor costo originado?...

Sigue en Pág.3.-

INVESTIGACIÓN PERIODÍSTICA "EL PUENTE FERROVIAL"
(¿DE QUÉ ESTAMOS HABLANDO?...)
PRIMERA NOTA

Pág. 3.-

INTERROGANTES A RESPONDER

En la Segunda Nota de esta Investigación Periodística, analizaré los "Números del Puente" tomando como base la información suministrada por el Resumen del Estudio de Factibilidad. En la Tercera Nota, demostraré que para justificar la "decisión política" de construir un Puente Ferroviario, se han imaginado los hechos, considerando como tales, supuestos números de una demanda imaginaria.

En este contexto documentaré también algunos errores de diseño del Proyecto, (a mi criterio imperdonables) basados en omisiones y evaluaciones del Impacto Ambiental, (área donde mi conocimiento personal del terreno y la experiencia adquirida, superan largamente los magros títulos que pueda ostentar, para emitir un juicio de valor) analizados sin ninguna valoración fáctica, vale decir sin fundamentos acreditados por hechos registrados, ni potencialmente probados.

El tema es importante a mi juicio, porque este tipo de información, no puede ser ignorada por los Legisladores de ambas Provincias, actualmente cuestionados por su falta de apoyo al Proyecto. En este aspecto, la tarea periodística de informar, debe ir acompañada de una base de datos que permita formar opinión. No se puede objetar irresponsablemente un Proyecto, pretendiendo ser experto o docto en la materia. Mi caso no es excepción en materia técnica. Por ello considero una obligación aclarar al lector, que este análisis responde a un estricto criterio "político", que para mí significa "poner los hechos al servicio del hombre".

Se trata de ver si los criterios técnico-económicos que enmarcan las "decisiones políticas", responden a las necesidades reales del interés nacional, local y por supuesto, del hombre al cual están destinadas las obras en cuestión. **No se engañe amigo lector.**

Esta investigación no está dirigida contra nadie. Está enderezada a procurar un mejor entendimiento de las relaciones de causa a efecto. Pretendo clarificar un aspecto que debe figurar en la lógica de todos los ingenieros y políticos: El enunciado de un problema, debe conjugar y ser concordante con los hechos y los números con que se justifican los dichos.-

CORRIENTES, MARZO DE 1999.- ING. MANUEL ALBERTO VASSALLO.

**INVESTIGACIÓN PERIODÍSTICA "EL PUENTE FERROVIAL"
(¿DE QUÉ ESTAMOS HABLANDO?...)
SEGUNDA NOTA**

EL PUENTE FERROVIAL:

¿DE QUÉ ESTAMOS HABLANDO?

(POR EL ING. MANUEL VASSALLO)

LOS NÚMEROS DEL PUENTE...

La Investigación Periodística del tema, me llevó a procurar los números consignados en el Pliego. En los datos consignados en el Resumen del Estudio de Factibilidad, puede analizarse objetivamente la incoherencia de la "decisión políticas" de construir un Puente Ferroviario. Para que el lector pueda formarse una idea, respecto de algunas decisiones tomadas por la Comisión Interprovincial, que condicionan negativamente las posibilidades económico financieras del Proyecto, revisaré los "números" del Estudio, procurando clarificar las relaciones de causa a efecto de los mismos y las influencias que tales decisiones, tienen sobre las tarifas del peaje.-

LA ESTADÍSTICA DE BASE

Fue realizada en base a los datos encuestados en el Puente Gral. Belgrano, (en Julio de 1996) resultando datos muy interesantes para las definiciones políticas del Proyecto. En función de esta información, se proyectó para el año 1997, una "Demanda actual de uso por el transporte de cargas, en el Puente Belgrano", del orden de las 575.000 unidades anuales, que representan un promedio de 1575 vehículos por día, de los cuales el 46,1% corresponden a la Categoría 2, (Colectivos interurbanos y camiones livianos de 2 ejes) un 15,8% a la categoría 4, (micros de larga distancia 20% y 80% de camiones pesados) y un 38,1% a las categorías 5 y 6. **(Unidades de carga pesadas exclusivamente) lo cual permite establecer un coeficiente muy ajustado a la demanda, para la determinación de las tarifas de cada categoría. La estadística consigna datos muy valiosos en relación con la demanda del tránsito automotor.** Establece que el 92% corresponde al tránsito nacional, discriminando dentro de esta cifra, un 69% para el tránsito local (**Corrientes-Resistencia**) y el 23% al tránsito regional. Fija una estimación del 7%, para el tránsito internacional, cuyas cargas tienen origen o destino en argentina y determina finalmente en un 1%, el volumen del flujo internacional. Esto es el tránsito de "pasada", desde y hacia el extranjero. **(Debe prestarse especial atención a este 1%: Estamos hablando de un "Corredor Bioceánico", que tiene una demanda actual del orden de los 5.750 vehículos anuales, lo cual implica una demanda de 16 camiones diarios con cargas de tránsito internacional... (Para pensar)** Conclusión: El puente lo pagará el tránsito nacional. Esta es una conclusión "política". Es más: El tránsito interprovincial, incluido el local, carga con el 92% del ingreso tarifario. Esto debe ser considerado a la hora de definir los parámetros de diseño del Puente, que por efecto de la misma causa, afectarán el monto de las tarifas.-

LA DEMANDA FERROVIARIA

La encuesta realizada, no revela ninguna demanda ni datos, sobre trasbordos de cargas, que permitan visualizar una demanda real de un Puente Ferroviario. Cito textualmente, los datos referidos a las estimaciones de una demanda, que justifique un Puente Ferroviario a saber: //////////////////////////////////////

Sigue en pág.2.-

INVESTIGACIÓN PERIODÍSTICA "EL PUENTE FERROVIAL"
(¿DE QUÉ ESTAMOS HABLANDO?)
SEGUNDA NOTA

Pág. 2.-

////////////////////Capítulo IV. *Parágrafo 4.1.3. cita "En cuanto a la demanda potencial de cargas del nexo ferroviario que podría incluirse en el nuevo puente, en desmedro el TMD anual indicado, corresponde tener en cuenta las unidades asociadas a los siguientes itinerarios: Corrientes-Chaco: 75 unid/día. (Piedra de Yofre) Chaco-Corrientes: 14 unid/día. (Cal-cemento, piedras). NOA-Corrientes: 7 unid/día. (Cemento, porotos NOA-Brasil: 5 unid/día. (Porotos, minerales) Total: 101. Unid/día".- En el párrafo siguiente agrega: "Ello significa que el 6,5% del TMD. (Tránsito Medio Diario) del transporte de cargas podría ser desplazado por el servicio ferroviario, en función de los análisis de los flujos carreteros actuales del Puente Belgrano"... Analice amigo lector: Todo está en tiempo condicional y lo que es más grave, justifica una demanda ferroviaria en función del flujo carretero, base sobre la cual no se puede definir una "decisión política".-*

En el punto 4.2.1 del Capítulo citado, se crea una imaginaria demanda de cargas del Ferrocarril Belgrano, que justificaría un Puente Ferroviario. Cita una estadística del Movimiento de Cargas del año 95/96, y lo relaciona con el mineral de hierro que transita hacia Jujuy. Obviamente estas cargas, no pueden proyectarse como justificativo del nodo ferroviario con Corrientes y además, todo está expresado en tiempo condicional.

DEL DICHO AL HECHO...

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 de un Puente.

En el punto a) del mismo párrafo dice "*Demanda de Cargas Pasantes 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 "pasantes" 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. //////////////////////

Sigue en pág.3.-

INVESTIGACIÓN PERIODÍSTICA "EL PUENTE FERROVIAL"
(¿DE QUÉ ESTAMOS HABLANDO?)
SEGUNDA NOTA

Pág. 3.-

//////////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.

¿DÓNDE ESTAMOS PARADOS?...

El Estudio justifica la construcción de un Puente Ferroviario. veamos como lo hace: En el punto b) del párrafo 4.2.3., dice:"4.2.3.- Demanda de Transferencia de Cargas para el Medio Ferroviario"...*"La principal demanda de transferencia de cargas del medio portuario al ferroviario, está dada por el mineral de hierro proveniente desde Corumbá-Brasil, con destino final en Altos Hornos de Zapla-Jujuy."...*(Nótese que la transferencia no involucra en los hechos al ramal ferroviario de Corrientes, mucho menos la justificación del Puente Ferroviario)

Esto es coherente con lo expresado en el párrafo 4.2.4. donde el Estudio pone en su justa perspectiva la relación de los hechos cuantificados estadísticamente. Dice: "4.2.4.- *"Resumen de la Demanda Actual para la infraestructura Ferroviaria"..."La demanda de cargas ferroviarias presenta un carácter netamente potencial, por estar condicionada a..."La Ejecución del nexa ferroviario Chaco-Corrientes.-*

*La construcción de una playa de transferencias intertrochas"... (Por "entre Trochas"... **omite la falta de 450 Km. de una 3ª vía**). Esto se contradice radicalmente con lo que expresa en el Capítulo VI., párrafo 1.3.2.- donde dice: "De acuerdo a lo desarrollado en el punto 4.2.4, *"Resumen de la Demanda Actual para la Infraestructura Ferroviaria"..."el tránsito anual para el año 1997, sería de 15.333 vagones"..."Este tránsito es asignado a la categoría 6 de la Tarifa"...**

Esta es una afirmación inexacta. No se corresponde con la realidad de los hechos. ¿Pueden tomarse decisiones políticas a partir de esa información?

Sin embargo se han tomado. Por razones de espacio, este análisis continuará en una tercera Nota sobre "Los Números del Puente", y las determinantes numéricas que invalidan la decisión de construir un Puente Ferroviario, cuando la demanda es un Puente Carretero.-

CORRIENTES, ABRIL DE 1999. ING. MANUEL ALBERTO VASSALLO.

INVESTIGACIÓN PERIODÍSTICA "EL PUENTE FERROVIAL"

(¿DE QUÉ ESTAMOS HABLANDO?)

TERCERA NOTA

EL PUENTE FERROVIAL:

(POR EL ING. MANUEL VASSALLO)

LOS NÚMEROS DEL PUENTE...

El Puente deberá ser pagado por vía de la tarifa del "peaje". Las determinantes de las decisiones "políticas" que correspondan tomar, (tipo de puente, diseño estructural, capacidad de uso, vano y gálibo libre para la navegación etc.) deben estar en total concordancia con los números del Estudio de Factibilidad y de estos "números", en particular los de la tarifa resultante, dependen de los criterios de diseño y tecnología aplicada al proyecto. Para poder analizar estas "decisiones políticas", se hace necesario ir a las fuentes.

DE LAS TARIFAS

El Pliego fija una Tarifa estimada en 13 pesos, sin IVA, (con IVA, supone a nivel de público unos 15,70 pesos) como Tarifa de base, aplicable a los vehículos livianos. (Automotores) Establece un 200% de recargo para las categorías 2 y 3, esto es una tarifa de 26 pesos, para los Ómnibus locales y Camiones livianos de dos ejes. Fija una tarifa de 39 pesos para la categoría 4, que corresponde a micros de larga distancia (20%+80%) y camiones pesados. Finalmente establece una tarifa de 65 pesos, para las categorías 5 y 6., (exclusivamente camiones pesados de 3 o más ejes)... Sobre esta base en el Capítulo VI, el Consultor ha calculado, (Parágrafo 1.3.1. Tránsito vial) en base al censo de vehículos de carga, realizado en el Puente Belgrano, una media anual de 112.055 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.-

DEL INGRESO ANUAL ESTIMADO

1.- Computando esta información con los valores tarifarios de cada categoría, 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. Si a esto le sumamos un imaginario ingreso por concepto del paso de 15000 vagones de ferrocarril anuales, catalogados en categoría 5ª, tendríamos 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) alcanzaría a los 17.680.000 pesos anuales, para ambos puentes.-

3.- Hasta aquí, los números indican que el ingreso por concepto de tránsito, por el Puente Carretero, sería del orden del 94,48% del total computado, $(17.680.000 \times 0,9448) = 16.705.000$ pesos, quedando a favor del Puente Ferroviario, sólo el 5,52% de los ingresos, $(16.780.000 \times 0,552) = 975.000$ pesos, que de acuerdo a la información que hemos analizado ¡Nó existe!...

Sigue en página 2.-

INVESTIGACIÓN PERIODÍSTICA "EL PUENTE FERROVIAL"
(¿DE QUÉ ESTAMOS HABLANDO?)
TERCERA NOTA

Página 2.-

4.- Analizando el "Costo" de los Puentes, en forma separada, tenemos, de acuerdo a la información suministrada por el Estudio, que el costo del Puente Carretero asciende presupuestariamente a 79.731.950 pesos y el costo del Puente Ferroviario sería de 63.967.950 pesos. Total presupuestado del puente Ferrovia: 133.699.900 pesos. Esto está conforme a lo indicado en el Capítulo VI, título 1. "*Factibilidad Económico-Financiera de la Concesión*", *parágrafo 1.1. "Costos Puente de dos trochas"*. **(Que interpretamos se refiere a un puente carretero de 2 carriles y una vía férrea, toda vez que la "trocha" no es lo mismo que "carril")** Analizado en el punto 1.1.1. Bajo el título de "*Inversiones*", con el correspondiente Cuadro tabulado, cabe hacer notar al lector, que el propio Estudio está descartando el Puente Carretero de 2 vías o "carriles", cuyo retorno económico se limita a un 4,08% contra el 13,53% de un Puente con 4 carriles. (Cap.VI, *parágrafo 2.2.4.*)-

¿QUE DICEN LOS NÚMEROS?

5.- Sobre la base de los datos suministrados por el Estudio, referidos en el punto precedente, cabe mencionar que el 60% del Costo del Puente Ferrovia 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 cierra. El comentario por cuenta del lector.-

6.- Analizado el "ingreso" respecto de la "inversión", surge que el "ingreso" generado por el Puente Carretero, alcanza anualmente al 20% de la inversión: $(16.705.000/79.731.950 \times 100 = 20\%)$ Por otra parte, el utópico "ingreso" calculado para el Puente Ferroviario, con la friolera de 15.000 vagones anuales, sólo alcanza anualmente a computar el 1,8 % anual referido al costo del puente: $(\$975.000/\$53.967.950 \times 100 = 1,8\%)$ Las conclusiones por cuenta del lector.-

¿QUIEN PAGA EL PUENTE?

Es un interrogante que merece ser formulado. De acuerdo a la información estadística que suministramos 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 a 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)** De hecho, lo pagaremos nosotros, usted y yo amigo lector y en última instancia, por el 23% aparecerá un "subsidio" de orden nacional, que a la postre pagaremos también nosotros, en mayor o menor proporción.

Esta conclusión debe ser anotada por la opinión pública local, (Chaco y Corrientes) para exigir a nuestros legisladores una total clarificación de las normas a las cuales deberá ajustarse la Administración del Proyecto.

No se trata simplemente de "Aprobar un Tratado". Esto sería dar un cheque en blanco a las estructuras del partidismo político que manejan los estamentos del Estado. De acuerdo a mi lógica, se trata de replantear una nueva 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 Proyecto. En particular, me estoy refiriendo al impacto socio económico, que el mismo implica para la zona. Es hora de dejar el verso y corregir los errores.-

Sigue en página 3

INVESTIGACIÓN PERIODÍSTICA "EL PUENTE FERROVIAL"
(¿DE QUÉ ESTAMOS HABLANDO?)
TERCERA NOTA

Página 3.-

REVISAR EL PROYECTO...

Es una de las tareas más importantes a efectuar en una Audiencia Pública "vinculante". Pongo por ejemplo una "perla" del Proyecto cuya aprobación se pretende: La traza del acceso, lado Chaco, al Proyecto del Puente propuesto, es un atentado contra el sentido común. No es un problema de "ingeniería". Es de percepción humana.

El "Proyecto Integrado del Complejo Multimodal" preveía una salida recta hacia el Oeste, alcanzando la Ruta 11 unos 10 Kilómetros al sur del Aeropuerto Resistencia. Los accesos pasaban fuera del casco urbano. El Proyecto actual, a 2000 metros de la Costa Chaqueña, dobla hacia el Noroeste, empalmando con la Avenida Soberanía.

Me pregunto: ¿Que derecho tienen estos ingenieros a arriesgar la vida de los pobladores de Resistencia?...Sí amigo lector. Un camión cargado con Gas Cloro, licuado, (de los cuales pasan varios en el año) accidentado en la Avenida Soberanía, implica la muerte dentro de un radio de 5 kilómetros, dependiendo del viento. Si no hay viento, sería a la redonda.

Vale decir que el criterio que justifica la adopción de la nueva traza en Corrientes, no es válido para el Chaco, con el agravante, que la traza del Lado Chaco, fue aprobada por Ingenieros Chaqueños. Lo más grave de este asunto, es que la Comisión Interprovincial ha aprobado el Proyecto, de suerte que la responsabilidad, pasa por los respectivos titulares de la Representación. Y en esto no hay disculpas... ¿ó me equivoco amigo lector?

Finalmente cabe una reflexión: Es de esperar que los legisladores que deben "aprobar el Tratado", tanto en Chaco como en Corrientes, mediten sobre su propia responsabilidad. Se trata de formular nuevas propuestas, sobre la base de la experiencia actual, instrumentando la forma legal de salvaguardar el interés de las comunidades locales.-

CORRIENTES, ABRIL DE 1999. ING. MANUEL ALBERTO VASSALLO.

INVESTIGACIÓN PERIODÍSTICA "EL PUENTE FERROVIAL" (DE QUÉ ESTAMOS HABLANDO.)

CUARTA NOTA

EL PUENTE FERROVIAL:

POR EL ING. MANUEL VASSALLO

FUNDAMENTOS POLÍTICOS

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.- Hoy a 3 de Abril del 2000, a pesar de las claras conclusiones documentadas en aquel artículo, 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, (esta supuesta "decisión política" está disimulada bajo la obligación impuesta "verbalmente" de cotizar la construcción de ambos puentes) el criterio político sutilmente impuesto por el anterior gobierno nacional, que a través del Ministerio del Interior financiaba el Estudio de Factibilidad.-

TARIFAS: EL SUBSIDIO OCULTO

El Pliego fijaba una Tarifa estimada en 13 pesos, sin IVA, (con IVA: 15,70 pesos) como Tarifa de base, aplicable a los vehículos livianos. (Automotores) Establecía un 200% de recargo para las categorías 2 y 3, esto es una tarifa de 26 pesos, para los Ómnibus locales y Camiones livianos de dos ejes. 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.-

DEL INGRESO ANUAL ESTIMADO

1.- Computando esta información con los valores tarifarios de cada categoría, (se excluye la 1ª categoría 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.-

Sigue en página 2.-

INVESTIGACIÓN PERIODÍSTICA "EL PUENTE FERROVIAL"
(¿DE QUÉ ESTAMOS HABLANDO?)
(CUARTA NOTA)

Página 2.-

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 2000 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.-

3.- Hasta aquí, 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 NÚMEROS?

4.- Analizando el "Costo" de los Puentes, en forma separada, tenemos, de acuerdo a la información suministrada por el Estudio, 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 Ferrovia 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, parágrafo 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-

5.- Sobre la base de los datos suministrados por el Estudio, referidos en el punto precedente, cabe mencionar que el 60% del Costo del Puente Ferrovia 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 cierra. El comentario por cuenta del lector.-

¿QUIÉN PAGA EL PUENTE?

6.- Es un interrogante que merece ser formulado. Analizado el "ingreso" 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)

Sigue en página 3

INVESTIGACIÓN PERIODÍSTICA "EL PUENTE FERROVIAL"
(¿DE QUÉ ESTAMOS HABLANDO?)
(CUARTA NOTA)

Página 3.-

¡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 Abril del año 2000 una total clarificación de las condiciones de diseño, normas y fundamentos a los cuales deberá ajustarse el Proyecto. _No se trata simplemente de "Aprobar un 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, que resulta ser un:

ATENTADO CONTRA EL SENTIDO NACIONAL:

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.

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 mes a las empresas "concesionarias")

En mi opinión, los Gobiernos de Chaco y Corrientes, debieran 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 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.-

CORRIENTES, ABRIL DEL 2000. ING. MANUEL ALBERTO VASSALLO.

EL PUENTE DE LA DISCORDIA

POR EL ING. MANUEL VASSALLO

(INFORME DE SITUACIÓN AL 15 DE ENERO DEL 2001)

Al 31 de Diciembre del 2000, el manejo político del Tratado Tauguinas-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 (**ferroviario: 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 CUESTIÓN

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 NÚMEROS 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.

INVESTIGACIÓN PERIODÍSTICA "EL PUENTE FERROVIAL"
(¿DE QUÉ ESTAMOS HABLANDO?)
(QUINTA NOTA)

EL PUENTE DE LA DISCORDIA

Página 2.-

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 Pasantes 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 "pasantes" 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 acápite, 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."**

Sigue en pág.3.-

INVESTIGACIÓN PERIODÍSTICA "EL PUENTE FERROVIAL"
(¿DE QUÉ ESTAMOS HABLANDO?)
(QUINTA NOTA)

EL PUENTE DE LA DISCORDIA

Página 3.-

El resto del artículo analizaba los datos técnicos y económicos del Proyecto presentado por la Consultora.- 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 Ómnibus 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.-

Sigue en pág.4.-

INVESTIGACIÓN PERIODÍSTICA "EL PUENTE FERROVIAL"
(¿DE QUÉ ESTAMOS HABLANDO?)
(QUINTA NOTA)

EL PUENTE DE LA DISCORDIA

Página 4.-

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 NÚMEROS...?

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 Ferrovia 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 Ferrovia 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.

Sigue en página 5.-

INVESTIGACIÓN PERIODÍSTICA "EL PUENTE FERROVIAL"
(¿DE QUÉ ESTAMOS HABLANDO?)
(QUINTA NOTA)

EL PUENTE DE LA DISCORDIA

Página 5.-

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 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 mes, 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.