

## **7º Coloquio de Transformações territoriais - AUGM.**

Mesa: Grandes infraestructuras y servicios logísticos para el desarrollo territorial.

### **¿QUÉ MUEVE A LA REALIZACIÓN DE UNA GRAN INVERSIÓN PÚBLICA?**

**Una mirada desde la Región Rosario al Proyecto Cobra  
(Tren de alta velocidad Buenos Aires- Rosario- Córdoba)<sup>1</sup>**

Autoras: Cafarell, Sonia - Raposo, Isabel <sup>2</sup>

#### **Resumen:**

No cualquier inversión en infraestructura es positiva. Analizada la problemática desde un territorio en particular, el proceso presenta distorsiones en las etapas que van desde la formulación de las políticas específicas al plano de la selección y adjudicación de la ejecución de las obra a nivel nacional, primero, y en la puesta en práctica a escala de un territorio, después. Se toma como análisis de caso un Proyecto controvertido: el Tren de Alta velocidad Buenos Aires- Rosario- Córdoba. Si bien el territorio queda marginado de la decisión, le cabe en particular un rol clave en cuanto a la valoración y optimización de los efectos por lograr con la inversión.

**Palabras: Inversión pública, tren alta velocidad, toma de decisión**

**Palavras: Investimento público, trein a alta velocidade, tomada de decisão**

#### **1. Introducción.**

La teoría económica se ha encargado de resaltar la importancia que adquiere la inversión en infraestructuras en general -entre ella la relativa a los servicios de transporte, energía y comunicaciones - como factor esencial al momento de pensar y programar el crecimiento de un territorio. Hay pleno acuerdo respecto a la existencia de una alta correlación entre la evolución de la inversión en capital fijo y el crecimiento productivo que la acompaña (Ginés de Rus y otros,2003) Si bien es posible concluir ,en que, a nivel agregado, la correlación positiva existe, el debate está abierto en torno a cuál es la variable dominante.

---

<sup>1</sup> Trabajo desarrollado en el marco del Proyecto: "Inversión en Infraestructura. Una lectura desde el desarrollo regional" dirigido por Angel Sciara- Eco-38.

<sup>2</sup> Docentes Investigadoras del Instituto de Investigaciones Económicas-FCEyE-UNR

La contribución de las infraestructuras públicas al crecimiento económico ha sido objeto de estudio para los economistas, con renovado interés a partir de los trabajos de Aschauer<sup>3</sup> (1989) aunque, mucho antes, ya se habían preocupado de cómo evaluar la construcción de obras y estructuras de ingeniería que suelen ser onerosas, con costes irre recuperables, y cuyos beneficios directos y demás externalidades se materializan sólo en largos períodos de tiempo.

No cualquier inversión en infraestructura es positiva. Para que esta condición se cumpla se requiere tener claro los objetivos por alcanzar, los impactos a generar y tener identificados los posibles beneficiarios de la misma. Llevar a cabo este proceso demanda partir de un conocimiento acabado del proyecto, que permita anticipar los resultados finales para un territorio en particular y disponer del análisis costo beneficio con evaluación social de proyecto y posible financiamiento (Ortegón y otros, 2005). Sólo sobre la base de evidencias ciertas se puede afirmar que la correlación positiva a nivel macro entre infraestructura y crecimiento adquiere relevancia a nivel micro; se contará con los argumentos necesarios que avalan la opción indicada y en el tiempo apropiado, dando cuenta que la inversión se justifica porque añade valor a la economía en el mediano y largo plazo.

Analizada la problemática desde un territorio en particular, el proceso que va desde la programación hasta la ejecución de la inversión presenta distorsiones en las etapas que van desde la formulación de las políticas específicas al plano de la selección y adjudicación de la ejecución de las obra a nivel nacional, primero, y en la puesta en práctica de la misma a escala del territorio, después. Recientemente, y ante cambios en el enfoque, en el caso de las teorías orientadas al desarrollo regional, existe una puesta en valor diferencial respecto al papel que se asigna a las inversiones en capital fijo, particularmente cuando se orientan a nivel de las regiones (Fuentes F. y Mendoza C, 2003), cabiéndoles a éstas un rol clave en cuanto a valoración y optimización de los efectos alcanzados con la inversión. (Sciara y otros, 2007)

---

<sup>3</sup> Aschauer es el primer autor en relacionar la caída en la productividad americana de los años 70 con una disminución en la inversión en infraestructura pública.

En los últimos tiempos, superada la etapa de crisis financiera que afectó el país hacia fines de 2001, resurgieron las políticas de inversión pública orientadas a dotar de más y mejores infraestructuras económicas al territorio, de modo de sostener y tornar viable el incipiente proceso de crecimiento. Una de esas líneas está dirigida a “reestablecer” el sistema ferroviario en el país, siendo uno de los ejes recuperar los servicios interjurisdiccionales de pasajeros.<sup>4</sup> Es intención de este trabajo identificar el proceso seguido y las distorsiones de que da cuenta la toma de decisión y ejecución de una gran obra pública; para ello se apela al análisis de caso con un controvertido proyecto de inversión: el Proyecto TAVE -Tren de Alta Velocidad para el recorrido Buenos Aires - Rosario – Córdoba, ahora denominado COBRA.

En el desarrollo se intenta dar cuenta de desajustes entre el plano de la teoría y la práctica efectiva, para lo cual se retoma el interés en la decisión y los efectos de toda programación de inversión nacional cuando está dirigida a un territorio en particular y se reconoce en que medida éste participa y es parte de la puesta en ejecución de la obra. Más allá del caso, se identifica cierto grado de “distorsión” entre lo deseable y lo posible, entre propuesta y puesta en práctica de la política nacional en la materia, e incorporación de las obras en la agenda local. Finalmente se trata de ver como, desde un territorio en particular se participa del proceso, “internalizando” las inversiones.

En este escrito se vuelve sobre algunos conceptos ya trabajados, para poner en valor lo que se entiende debe ser el proceso de decisión y ejecución de inversiones orientadas al desarrollo. Interesa particularmente en esta instancia responder a interrogantes como: ¿a que pautas responde el proceso seguido (pre y post toma de decisión)?, ¿qué modelo de territorio “construye”?, y ¿cuál es el rol de los actores, bajo qué criterios actúan y con qué instrumentos y

---

<sup>4</sup> A través del Dec.1683 de Diciembre 2005, el Estado Nacional definió el Programa denominado Megaplan de Inversiones Ferroviarias, donde se apunta al tratamiento de tres ejes diferenciados sobre los que se estructuran las inversiones ferroviarias en el país: servicios del Gran Buenos Aires, concesión de servicios de cargas y reestablecimiento de los servicios interjurisdiccionales de pasajeros al interior del país.

recursos cuentan para conjugar los intereses de la región con los lineamientos de política que emanan desde el plano nacional y/o provincial?

## **2. Política de Inversión en grandes Obras Públicas.**

La infraestructura es un bien público que requiere de políticas específicas para poder cubrir su demanda<sup>5</sup>. Una dotación adecuada mejora en general la capacidad de aglomeración y hace al mejor desempeño de la estructura productiva y social existente; sus efectos multiplicadores tienen importancia en el corto plazo, a partir de la variación en el empleo –en forma directa e indirecta- o bien están presentes a través de efectos puntuales, como la demanda de materiales o servicios (captados por los coeficientes de la función de producción); sin embargo, resultan más importantes los efectos en el mediano- largo plazo, siendo estos los que pueden llevar a una mayor renta per capita, es decir a generar crecimiento.

Se requiere que la inversión sea capaz de producir un efecto arrastre que redunde en mejoras del conjunto de las potencialidades de una región y no se convierta a través del tiempo en un despilfarro de recursos sin mayores efectos reales. La planificación centralizada monopolizó la programación de las grandes inversiones públicas en Argentina, en tanto los requerimientos establecidos a través de la Ley de Obras públicas eran el marco de referencia obligado para cualquier proyecto de envergadura nacional por afrontar.

El deterioro progresivo de las infraestructuras existentes junto a la escasez de nuevas inversiones públicas, la carencia de recursos y el excesivo endeudamiento del Estado llevaron a que durante los años 90, se replanteara el rol del capital privado tratando de cubrir las dificultades que enfrentaba el

---

<sup>5</sup> Se diferencian tres categorías de Infraestructuras (Sciara A, 2003)

1-Infraestructuras productivas: aplican recursos en la creación, ampliación o modernización de una unidad de producción de bienes y/o servicios de cualquier tipo o destino, entrando en ella los proyectos agrícolas, pecuarios, mineros, industriales, pesqueros, forestales, turísticos, etc.

2- Infraestructuras económicas: destinadas a la creación, ampliación o rehabilitación de unidades productivas para la provisión de servicios de apoyo a la producción de bienes o servicios o que faciliten su vinculación o intercambio, como es el caso de carreteras, energía eléctrica, comunicaciones, riego, canales y drenajes, defensas ribereñas, etc.

3- Infraestructuras sociales: las que orientan recursos a la creación, ampliación o rehabilitación de unidades generadoras o prestadoras de servicios destinados a satisfacer necesidades sociales básicas. Se considerarían aquí los proyectos de salud, educación, vivienda, etc

sector público para generar nuevas inversiones, y se orientaran las políticas a la búsqueda de nuevos mecanismos y fuentes de ingresos que permitieran resolver la deficiencia. Se apeló así a la privatización y concesión de servicios y también al subsidio a las inversiones “privadas” en obras; a la par, las decisiones se descentralizaban mediante transferencia de funciones administrativas -no así en general de los recursos necesarios- hacia los territorios subnacionales. De hecho, y al menos en buena parte de las experiencias sobre servicios en el caso argentino, los desaciertos superaron a los logros en este sentido (Pérez P, 1999)<sup>6</sup>

En parte, producto de los escasos resultados obtenidos tras la aplicación de este tipo de políticas (Amin 1998:3), se comenzó a delinear un tercer enfoque alternativo bajo la llamada concepción del “desarrollo local”<sup>7</sup>, que asegurase la competitividad económica, en base a movilizar el potencial endógeno de las regiones, planteando una estrategia “de abajo hacia arriba” y de largo plazo, que buscara sustento en la pluralidad de actores” (Amin, 1998). Al tomar como fundamentos básicos los lineamientos “institucionalistas”, este enfoque balancea el triángulo Estado- Mercado-Sociedad, al potenciar este último elemento y promover, acorde a lo que plantea Evans (1992), el enraizamiento estratégico del Estado con cierta cuota de autonomía, como factores necesarios para el desarrollo.

En línea con estas nuevas problemáticas, se identifican otras visiones sobre la forma que debería adoptar la gestión pública, ya superadas las miradas eficientistas englobadas en lo que se denominó la Nueva Gestión Pública (Osborne y Gaebler, 1992) De este modo, y ante la carencia de fondos que padece el Estado y la imposibilidad cierta de disponer de los mismos para realizar las infraestructuras demandadas -fenómeno común a distintos Estados y a la Argentina de los últimos años en particular- se viene a replantear la concepción de la política de obra pública nacional, según los términos

---

<sup>6</sup> Se acepta que “los modelos descentralizado-privado y centralizado-público fracasaron, y que sus resultados fueron, paradójicamente, análogos: deficiencias en la provisión (en cobertura y calidad), ineficiencia, discontinuidad en la inversión, falta de mantenimiento, corrupción, etc. De allí que se afirmara que al finalizar la década de los ochenta los servicios mostraron los efectos de esos modelos de gestión”. (P. Pérez, 1999)

<sup>7</sup> S. Boisier (2000), A. Vázquez Barquero (1999), entre otros.

tradicionales, como construcciones realizadas con aportes provenientes del Tesoro Nacional. En este tiempo se apela a nuevas modalidades de gestión y financiamiento, de modo de programar y realizar inversiones sin necesidad de generar mayor nivel de endeudamiento público (externo o interno). La construcción de infraestructuras (también la provisión de los servicios relacionados) suele estar vinculada a mecanismos de mercado, dependiendo su participación del tipo de obra y características del servicio (Guiridlian Larosa,J; 2004;28).

## **2.1 Sistema Nacional de Inversión Pública y priorización de inversiones.**

Las obras públicas en el país se regían por la Ley N° 17.520/67 (Ley de Obras Públicas). Hasta la sanción de la Ley N° 23.696/89 (Ley de Emergencia Económica), la construcción y explotación de este tipo de obras era una actividad casi exclusiva del Estado. A partir de la misma, el Poder Ejecutivo quedó facultado a otorgar concesiones de obras públicas a sociedades privadas, mixtas o entes públicos con miras a su construcción, conservación o explotación mediante el cobro de tarifas o peajes, enumerándose los procedimientos por los cuales se podían realizar las obras públicas nacionales: 1- Licitación pública, por contrato directo con entes públicos o sociedad de capital estatal, y 2-Por contratación con sociedades privadas o mixtas.

Con la sanción de la Ley N° 24.354/94 se crea el Sistema Nacional de Inversión Pública<sup>8</sup> cuyo objetivo principal es la iniciación y actualización permanente del Banco de proyectos de inversión- BAPIN, y la formulación y gestión del Plan Nacional de Inversiones Públicas. De este modo, y buscando evitar la mala asignación de los recursos, la Dirección Nacional de Inversión Pública y Financiamiento de Proyectos realiza la programación sistemática de inversiones, constituyendo el nuevo encuadre legal para la toma de decisión en cuanto a proceso de selección y ejecución de obras.

---

<sup>8</sup> El Sistema Nacional de Inversión Pública se define como el conjunto de principios, la organización, las normas, los procedimientos y la información necesarios para la formulación y gestión del Plan Nacional de Inversiones Públicas y el mantenimiento y actualización periódica del Inventario de Proyectos.

A partir de la sanción de la Ley N 24.354/94, están sujetos a sus disposiciones todos aquellos proyectos de inversión de organismos integrantes del sector público nacional así como los de las organizaciones privadas o públicas que requieran para su realización de transferencias, subsidios, aportes, avales, créditos y/o cualquier tipo de beneficios que afecten en forma directa o indirecta al patrimonio público nacional, con repercusión presupuestaria presente o futura, cierta o contingente. Superpuesta a esta estructura, incluso interviniendo desde sus ámbitos en la formulación y selección de inversiones para el sector, cada Provincia define y gestiona por sí sus propias infraestructuras, aunque se ve limitada territorial y, sobretodo, financieramente en la etapa de formulación. Finalmente, los municipios también están en condiciones de definir prioridades a través de sus propios proyectos, sin embargo, las posibilidades efectivas de llevarlos a la práctica son muy limitadas, a pesar de ser éste el ámbito con mayor acceso y conocimiento a las demandas y necesidades del medio local.<sup>9</sup>

Un proyecto para ser seleccionado e incorporado al Plan de Inversiones debe contar con una evaluación de respaldo, asegurando ser la mejor alternativa en función de los objetivos políticos considerados y sobre los cuales se trazan las prioridades; de ello se ocupan las metodologías de evaluación social de proyectos. Su aplicación requiere que los resultados estén identificados, medidos y valorados, de modo de tener un flujo de costos y beneficios homogeneizados por sus valores económicos. Estas exigencias dificultan su aplicación y dejan por lo común fuera de consideración una importante gama de elementos cuya cuantificación es relevante para la toma de decisiones.

El Plan Nacional de Inversiones públicas considera en forma exclusiva la Inversión Pública a cargo del Sector Público Nacional; es decir todas aquellas inversiones que, independientemente de quién las ejecute, se financian con recursos nacionales (No se incorporan en el Plan las inversiones provinciales - presupuestaria o no- financiadas con recursos provinciales, y tampoco las generadas a través de Municipios.

---

<sup>9</sup> La falta de recursos humanos calificados para la formulación y gestión de proyectos en los Municipios, constituye una de las principales limitantes a vencer.

## **2.2 Programa de Reordenamiento Ferroviario y la Alta velocidad en el país**

En los años noventa, con la plena vigencia de un nuevo modelo de explotación ferroviaria, se reestructuraron los servicios y se entregaron en concesión, diferentes ramales de las entonces Empresas ferroviarias del Estado para su explotación a privados con tráficos de carga, casi con exclusividad. Se canceló prácticamente la operatoria de pasajeros con el interior del país, no así los servicios de la hoy Ciudad y el Gran Buenos Aires, servicios canalizados a través de la creación de la empresa FEMESA (Ferrocarriles Metropolitanos SA) (Alonso, 1992; 55)

Declarada la Emergencia Ferroviaria -año 2002- el Ministerio de Planificación Federal, inversión pública y servicios ganó terreno a los privados asumiendo directamente como propias algunas obras que distintos adjudicatarios habían relegado. En julio 2004, mediante el, Dec.Nº 1261 (deroga el Dec.Nº 1168/92), el Estado reasume la prestación de servicios interjurisdiccionales de pasajeros en el largo recorrido, siendo la decisión un emergente del Plan Estratégico para la Reorganización, recuperación y modernización del Sistema Ferroviario Nacional que contempla reconstruir el transporte interurbano de pasajeros, rehabilitando viejos corredores ferroviarios. Como alternativa surgen los planteos de "Alta Velocidad" como alternativa frente a la tecnología ferroviaria tradicional, y es posible afirmar que el nuevo planteo ferroviario del gobierno no se limita sólo al tramo Buenos Aires –Rosario – Córdoba, sino que lo procura hacer extensivo a otros destinos como Mar del Plata y Mendoza.<sup>10</sup>

En lo institucional, en el marco en la Ley de Reordenamiento Ferroviario, se crearon recientemente dos nuevas Sociedades del Estado que gozan de autonomía al regirse por sus propios estatutos; ello limita el alcance sobre ellas de la Ley de Administración Financiera, uno de los más rígidos moldes legales para el manejo del dinero público, al igual que las contrataciones, que quedan fuera del amparo de la Ley de Obras Públicas.<sup>11</sup> Una, la Administración Ferroviaria, manejará las inversiones y estará a cargo del manejo de todos los

---

<sup>10</sup> Recientemente (septiembre/07) se lanzó el llamado a licitación pública para la contratación del anteproyecto, ejecución de la obra y la provisión del material rodante para el Tren de Alta Velocidad Buenos Aires- Mar del Plata.

<sup>11</sup> <http://www.pagina12.com.ar/diario/economia/2-99864-2008-02-29.html>

bienes del área, incluidos los que están en manos de los concesionarios actuales y deben volver en el futuro a la órbita pública, incluso los que forman parte del inventario de capital de Ferrocarriles Argentinos. La otra sociedad es la Operadora Ferroviaria quien podrá asumir “por sí, por intermedio de terceros o asociada a ellos” la prestación de los servicios de pasajeros o carga, ya sean estos nuevos, concesionados o reestatizados.<sup>12</sup>

### **2.3 La Reestructuración ferroviaria en Rosario.**

A nivel de la Región metropolitana de Rosario el proyecto de tren de alta velocidad implica reconsiderar el tema desde una historia regional, por cierto fuertemente conectada con los trazados ferroviarios, los servicios de pasajeros y lo que significó a través de sucesivos hechos en la historia urbana local, la necesidad de instalación de una terminal ferroviaria de pasajeros junto al replanteo de los distintos trazados ferroviarios, cuestión que nunca llegó a dirimirse, ni siquiera a definirse como inversión.

A través de una rápida mirada a lo largo de la historia local, la reestructuración de la trama ferroviaria y portuaria es uno de los grandes temas pendientes en los que está comprometido el destino de Rosario, como ciudad junto a su espacio metropolitano. Casi desde su mismo origen urbano, fueron múltiples los intentos y las propuestas para resolver los conflictos derivados de la densa malla de vías (y diferentes trochas) que convergía en Rosario, transportando granos para su embarque en puerto con destino a distintos mercados del exterior. Rosario, junto a Buenos Aires y Bahía Blanca fue y es aún uno de los 3 nodos sobre los que se estructura el ferrocarril en la Argentina.

Revisando esta larga historia, es claro que no faltaron ideas para atender el problema bajo la modalidad de planes generales de la Ciudad, o proyectos específicos (como los dirigidos a resolver el emplazamiento de la estación

---

<sup>12</sup> Las transferencias que el Tesoro realiza a trenes, subtes y colectivos para evitar ajustes de tarifas, es altísimo. El Tren de Alta Velocidad seguramente tendrá las mismas condiciones es decir necesidad de importantes subvenciones. En el 2006 se destinaron como transferencias \$8.000 mill., subiendo a \$16.500 mill. en 2007, en tanto que este año llegarían a ser 27.000 mill. Un aumento de 237% en dos años no exige menos que prestar atención a este engrosamiento de los subsidios. En los últimos meses, la Auditoría General de la Nación (AGN) elaboró una serie de informes críticos referidos al transporte ferroviario entre otros temas, pero deberán aún pasar por el tamiz de la Comisión Mixta Revisora de Cuentas del Congreso.

única de pasajeros, el traslado y/o construcción del nuevo puerto en el área sur o la racionalización de los recorridos a través de la “Troncal ferroviaria). Muchos de ellos -transcurrido el tiempo- no redundaron en resultados concretos, lo cual significó una pérdida importante de recursos no utilizados a la par que un deterioro de la institucionalidad local, a través de esfuerzos “improductivos” a la hora de medir los efectos.

Tal vez el primer hito en este proceso está delineado a partir de la transferencia de la administración ferroviaria a Buenos Aires con la “nacionalización” de los servicios en 1948; paralelamente, se daba el desarrollo extraordinario que experimentó por entonces la red vial nacional. De allí en más, el ferrocarril fue perdiendo participación progresiva en el tráfico de grandes volúmenes de cargas en general y de la Región en particular en favor del autotransporte.

Una de las experiencias más importantes dentro de la etapa signada por la planificación de la inversión pública desde el Estado Nacional, fue el Convenio tripartito Municipio -Provincia - Ferrocarriles Argentinos en 1979, con miras a llevar adelante un programa ferrouurbanístico de racionalización y adecuación de las instalaciones. La solución ferroviaria prevista fue el proyecto de “Troncal ferroviaria” que por múltiples razones no llegó a prosperar; sin embargo, se instaló la necesidad en la población de buscar soluciones al problema en la medida en que crecía la obsolescencia, la operatoria se volvía deficiente y se desactivaban trazados (ganados en buena parte por “asentamiento informales”)

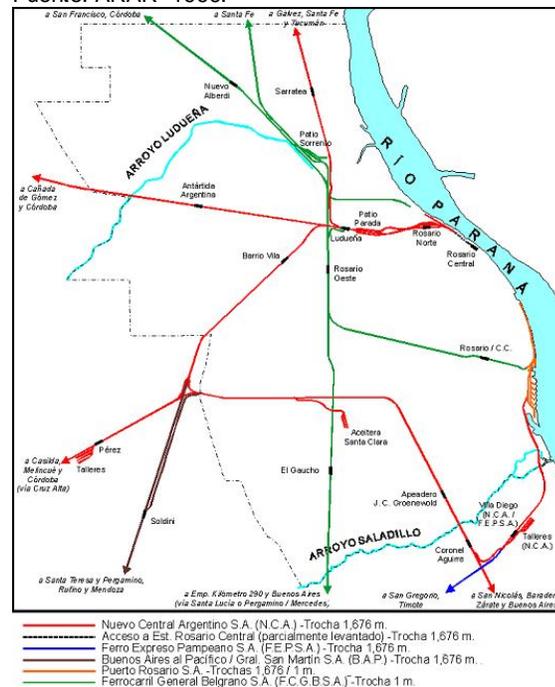
A partir de 1976, comienza la crisis final del entonces modelo de explotación ferroviaria, tornándose muy ineficiente (J.Roccatagliata,1985; 67) El mismo se caracterizó por la fuerte caída de la inversión, reducción de la red, reducción del material rodante por obsolescencia y fuerte disminución de los servicios, en particular de pasajeros en el interior del país (Alonso, 1992; 53). La crisis del ferrocarril trajo nuevos actores de la mano de la reforma del Estado, quien se desentendió del problema que implicaba la actualización de la infraestructura así como de atender las previsiones que demanda en el medio, cediendo una cuota de poder al capital privado a cargo de la explotación de los servicios.

Promediando los años 90, tanto el Municipio como la Provincia iniciaron estudios con miras a replantear la estructura ferroviaria del Aglomerado. Ambos proyectos desviaban los tráficos de carga a través de un trazado perimetral al continuo urbano, mediante etapas que resolvían buenos accesos a las terminales portuarias e incorporaban el planteo de terminales para la transferencia de cargas.

Como emergente de Plan de reorganización, recuperación y modernización del Sistema Ferroviario Nacional, surge el Proyecto TAVE Buenos Aires - Rosario- Córdoba como enlace programado de los tres mayores centros urbanos nacionales para conformar el corredor ferroviario que vincula gran parte de la población y las actividades productivas del país. Esta inversión pensada desde la política pública nacional llega en momentos inesperados, y encuentra a Rosario desarticulada respecto

a una programación del medio que permita la irrupción ordenada de este gran proyecto a la escala de la ciudad.

Fuente: ARAR- 1999.



La alternativa reemplazaría definitivamente el Proyecto de la Troncal Ferroviaria a propuesta de la vieja Comisión Coordinadora Ferrourbanística, Vial y Portuaria de Rosario (MOySP,1968)<sup>13</sup> Sin embargo las condiciones en esta oportunidad a las que hay que responder son diferentes. La Ciudad es otra a partir de los cambios producidos en el tiempo. ¿Cuál es la lógica que describe el proceso? ¿Con qué expectativas de beneficios sociales se agenda la inversión local y desde donde se la debe pensar y trabajar?

<sup>13</sup> La Troncal como esquema centralizador en el área urbana de Rosario dejaba lugar sólo a posibles servicios de pasajeros, en Tanto la Estación Rosario Oeste del Ex FFCC Belgrano podía llegar a convertirse en la Estación terminal para pasajeros.

### **3- El proyecto del Tren de Alta Velocidad**

#### **3.1 ¿En que consiste la inversión?**

El proyecto de tren de Alta Velocidad contratado para el trayecto Buenos Aires- Rosario- Córdoba, tiene una extensión cercana a los 700 Kms, como sistema integral de alta velocidad (300 km/hora) en todo el corredor. La contratación incluye la infraestructura ferroviaria de electrificación y vías bajo la modalidad "llave en mano"; las obras civiles comprenden 7 nuevas estaciones de pasajeros: Retiro, Conesa/ San Nicolás, Rosario, Marcos Juárez, Bell Ville, Villa María y Córdoba, además de 344 puentes y pasos a diferente nivel. El material rodante a suministrar consta de ocho formaciones modelo TGV Duplex, fijas (sólo divisibles en el taller), conformadas por dos locomotoras y ocho coches intermedios; la señalización será de última generación, y se prevé que el montaje y mantenimiento se hará en tres talleres ferroviarios nacionales (La Plata, Rosario y Río Tercero). El material rodante, los estudios de factibilidad, el aporte de tecnología y el tendido de la red eléctrica, las vías y las locomotoras serán provistos desde Francia; sólo un mínimo de los materiales será producido en el país, lo cual permite pensar que la obra tendrá bajos efectos multiplicadores en la producción y el empleo.<sup>14</sup>

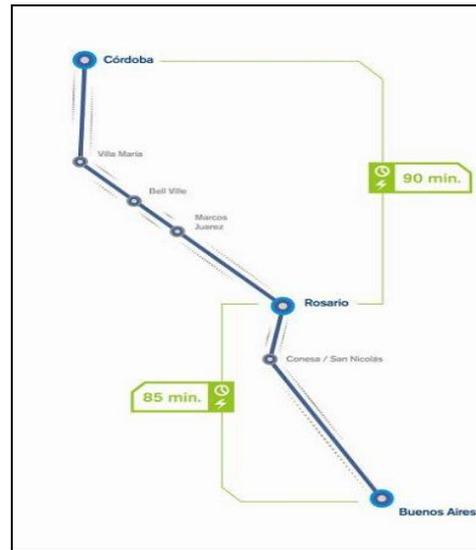
La capacidad comercial es de 509 pasajeros sentados en dos clases de servicios, contando con coches de ambiente climatizado y equipamientos múltiples de confort y espacios complementarios (cafetería, local de servicio para personal del tren, equipajes facturados, y aseo cada 37 plazas). La demanda anual inicial de referencia se estimó en 4,5 mill. de pasajeros entre Buenos Aires y Rosario, y en 1 millón de pasajeros entre Rosario y Córdoba, contemplando un 80 % de ocupación por servicio promedio. Se estima que entre Buenos Aires y Rosario habría un mínimo de nueve servicios diarios, y entre Rosario y Córdoba serían al menos cuatro servicios diarios.

---

<sup>14</sup> Las obras podrían tener un impacto positivo en cuanto a la generación de puestos de trabajo durante la etapa de construcción. Las proyecciones oficiales hablan de que se llegarían a crear 5000 puestos directos y 20 mil indirectos. No sólo la sumatoria es indebida, ya que se produce a lo largo del tiempo, sino que es empleo transitorio, el que puede generar efectos indeseados.

La línea partirá de Retiro por el corredor del ex FFCC. Belgrano hasta Rosario, y de allí a Córdoba por el corredor del ex FFCC Mitre, por vías de alta velocidad en forma paralela al tendido ya existente (otra posibilidad es que el tendido de la vía siga la Autopista Buenos Aires - Rosario. La ejecución de las obras e instalaciones, sólo previstas para tráficos de pasajeros, permitirá a este medio competir con otros como el avión o el automotor en el

corredor (captando la demanda derivada de transporte)



### 3.2- El proceso licitatorio, la adjudicación y el financiamiento.

El Estado Nacional -a través del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios- oficializó el llamado a licitación para la construcción del trazado ferroviario, “diseño y construcción, llave en mano” según el pliego, y la provisión del material rodante del tren de alta velocidad para el tramo Buenos Aires – Rosario- Córdoba.(Res..N°324/2006 Secretaría de Transporte)

- La primera etapa de la licitación fue cubierta con la precalificación de 3 grupos empresarios<sup>15</sup>, quienes entregaron sus antecedentes el 25 de julio de 2006, en tanto que a la segunda instancia de presentación de las ofertas técnicas sólo la cumplió el consorcio Veloxia (liderado por la Alstom). Esta etapa se cubrió con la apertura de la oferta el 27 de marzo de 2007.
- El 27 de abril del mismo año, la única empresa precalificada, entregó la oferta económica prevista en el llamado a licitación por un valor de 1.320 mill. U\$S, (ajustado al valor contemplado en el llamado a licitación de 1.350 mill.U\$S). La oferta corresponde a la opción alta velocidad en toda la extensión (Buenos Aires - Córdoba).
- El 16 de enero de 2008 se firmó el Decreto 96/2008 que aprueba la adjudicación de la obra al consorcio francés Veloxia, acto que sin embargo

15 Las precalificadas fueron la francesa Alstom- con Isolux y las locales IECSA y Emepa; la alemana Siemens (con filiales locales), y el consorcio español CAF asociado con el grupo OHL.

queda pendiente de la aprobación del Ministerio de Economía, aceptando la estructura de financiamiento presentada por Alstom (cambio significativo que cambia el agente prestador y las condiciones de financiamiento)

- El 26 de marzo pasado, a través de la Res.178/08 del Ministerio de Economía y Producción, se da aceptación al financiamiento presentado por el consorcio ganador, a cargo de la ejecución de la obra. Finalmente, un mes después, se firmó el contrato de adjudicación de las obras del Tren de Alta Velocidad Buenos Aires- Córdoba cuyo plazo de ejecución de obra será de ocho años. Las obras inicialmente estimadas a un valor de 1320.5 mill. U\$S se habían actualizado en casi 4.000 mill. U\$S, es decir, se da un incremento de 2.700 mill. U\$S sin información que justifique tamaña diferencia.<sup>16</sup>
- La oferta inicial fue reemplazada por otra del Banco Natixis, a 30 años y un período de gracia de 7 años, a una tasa de interés anual en dólares que rondaría el 11 o 12%, a ser desembolsado en cuotas anuales de acuerdo con el avance obras. El crédito se garantiza con títulos públicos a entregar en forma simultánea con el desembolso de la financiación; la emisión será en Argentina, pero bajo la legislación de Nueva York y Londres.

Desde el punto de vista de la Administración Nacional, el proyecto “Tren de Alta Velocidad Buenos Aires- Rosario-Córdoba” integra el listado de obras del Plan Nacional de Inversión Pública 2008-2010 (no así en el Plan anterior 2007-2009). Está registrado en el BAPIN bajo el N° 42544, Programa.55.- Formulación y Conducción de Políticas Ferroviaria y el Organismo de referencia es el Ministerio de Planificación, Inversión Pública y Servicios de la Nación. Las normas nacionales establecen la obligatoriedad de cumplimentar con el dictamen - tras la incorporación al BAPIN- a los efectos de contar con la Calificación de respaldo para la asignación de recursos presupuestarios.

---

<sup>16</sup> La oferta inicial del grupo francés a cargo del proyecto ejecutivo, comprometía un financiamiento de algo más del 70% del total de la inversión con créditos propios y del Banco Societé Générale a una tasa anual de 5,2%, amortizable en 16 años. Esta oferta fue cambiada, y reemplaza por otra (tras el cierre del proceso licitatorio).

Por la envergadura del proyecto, el mismo debiera haber estado suficientemente evaluado antes de avanzarse en la realización del proceso de licitación, adjudicación y, aún más, firma del contrato definitivo. (Si en verdad pudo haber evaluación previa, la misma no trascendió al dominio de la información pública).

Los montos estimados para el proyecto en valores corrientes son:

Fuente: PNIP 2008-10

Años	Monto(\$)
2008	2.583.976.109
2009	2.407.339.581
2010	4.216.442.385
Saldo	3.279.194.380
Total	12.486.952.455

De acuerdo al límite establecido en el Art,11.de la Ley 24.354, dicha intervención resulta mandataria para todos los proyectos que superen el 1<sup>o</sup>/<sub>100</sub> del monto total de la inversión pública nacional del año anterior de acuerdo al Plan en vigencia – ascendiendo este año a \$11.000.000. Entre muchos otros proyectos, aunque todos de menor trascendencia, el Tren de Alta Velocidad está mencionado en el Plan de Inversiones Públicas bajo la condición “*Requiere Dictamen*”.<sup>17</sup>

### 3.3- Los efectos a nivel territorial

El tren de alta velocidad supone una innovación tecnológica radical- es decir se considera una disrupción en el modo tradicional de desplazamiento ferroviario- que se caracteriza por la reducción drástica de los tiempos de viaje. Por sus características técnica propias, constituye una alternativa efectiva y de interés reemplazando al autotransporte público y el avión en distancias superiores a los 300 km y por debajo de los 1400 Km. (Gutiérrez Puebla, 2004; 214) El primer antecedente de este tipo de servicios puede establecerse en Japón para el recorrido Tokio- Osaka, el que fuera habilitado en 1964. Actualmente este servicio mejorado sigue funcionando, y llega a desplazar un total de 130 millones de pasajeros año. Si bien esto no deja de ser una “curiosidad”, llama

<sup>17</sup> Resultan identificados 439 proyectos no iniciados que requieren intervención por un monto total cercano a los \$46.829 millones. De ellos ya se encuentran con dictamen 58 proyectos por \$4.900 millones (la mayor parte fueron aprobados con observaciones, que deberían ser salvadas previo al inicio de la ejecución). Cinco proyectos por un total de \$ 397 millones se encuentran actualmente en análisis en la DNIP. Los 376 proyectos restantes, que suman \$41.494 millones, aún no han presentado la documentación respaldatoria.

la atención la escala de demanda que se atienden desde esta alternativa de movilidad, muy diferente a la realidad en la que será impostada en el país.

La incorporación del nuevo modo de transporte alterará el equilibrio entre los medios actuales al igual que el comportamiento de la demanda a cubrir con los servicios. Esta última parece haber sido estimada para un flujo de pasajeros entre Rosario y Buenos Aires (con 9 servicios diarios) de entre 2 y 2,5 mill. de pasajeros año (7500 pasajeros/ día), en tanto que en el segundo tramo estaría entre 230 y 400 mil pasajeros año (con 4 servicios diarios). No obstante parecer elevadas, las cifras estarían “sobrestimadas” si se tiene en cuenta que, en la actualidad, la totalidad de los servicios de ómnibus que unen Retiro con Rosario no llega a cubrir ni la mitad de esa cifra.<sup>18</sup> (El impacto sobre la oferta de los medios terrestres y el modo aéreo debería estar más profundamente analizado).

A escala de un territorio, si bien este tipo de servicios ferroviarios promueve la contracción del espacio, reduciendo drásticamente el efecto fricción; no obstante ello, la alta velocidad rompe la lógica espacial al eliminar el efecto corredor. Al enlazar dos ciudades las aproxima en el tiempo pero no beneficia al espacio comprendido entre ambas. Se pierde el llamado efecto corredor (el tren pasa pero no para) y de esta manera sólo potencia los puntos extremos. Las discontinuidades generan la llamada alternancia entre islas de máxima accesibilidad en torno a las ciudades estación y áreas “sombra entre las islas” (Se genera el efecto túnel) El resultado final es un espacio fragmentado y discontinuo, existiendo riesgos de polarización espacial de las inversiones y el crecimiento económico. Se debería asegurar que el “efecto bombeo” no absorba recursos de las regiones menos favorecidas o periféricas. Para ello es importante generar las redes complementarias o secundarias para que toda región experimente y participe de sus beneficios (Gutiérrez Puebla, 2004; 212)

### **3.4 Justificaciones al Proyecto.**

---

<sup>18</sup> [http://www.lacapital.com.ar/2006/06/01/ciudad/noticia\\_298346.shtml](http://www.lacapital.com.ar/2006/06/01/ciudad/noticia_298346.shtml), 01 de junio de 2006

A través de los antecedentes del proyecto, resulta explícito el interés del gobierno sobre el particular; se lo presenta como un “salto a la modernidad”. que haría de Argentina el primer país sudamericano en contar con un Tren de Alta velocidad. Al respecto ¿cuál es el beneficio social que deriva de ello? Algunas opiniones vertidas en favor de la obra destacan el enorme desarrollo que se producirá en todas las ciudades a lo largo del corredor y la sustancial mejora del estilo y calidad de vida de sus habitantes. En general, se aduce a que el tren ofrecerá un nuevo medio de transporte para viajes de negocios, turismo y desplazamiento de residentes locales que podrán vivir y trabajar a mayores distancias con máximos estándares de confiabilidad, confort y seguridad, ya que tras 25 años del lanzamiento no registra accidentes fatales<sup>19</sup>

No obstante los “supuestos beneficios” son más los cuestionamientos que las voces de aprobación; los argumentos giran en torno a los altos costos que tiene la obra (minimizados para el llamado a licitación). El desdoblamiento licitatorio construcción/ operación no debería desconocer la unidad del proyecto de inversión a los efectos de su evaluación económica, privada y social. A la hora de la evaluación del proyecto un dato fundamental -escasamente tratado- es la tarifación de la que muy poco se conoce; el servicio sería licitado a un operador privado, quien oportunamente propondría el cuadro tarifario, pero de antemano es prácticamente un hecho el tener que recurrir a la subvención pública para una tarifa que será igual o superior a la del avión. Finalmente, las críticas se han centrado en las inconsistencias del proceso licitatorio, en especial sobre el financiamiento de la obra tal como se concretó. ¿Cuál es la lógica de este proceso?, ¿con qué expectativa de beneficios sociales se agenda la inversión? No es posible ensayar una respuesta fundada ante la carencia de información.

Nuevas voces se muestran en disidencia con el proyecto en el último tiempo. Se interpuso una medida cautelar ante la Justicia Federal para frenar la licitación de esta obra, al considerarse que el proceso... “viola la Ley de Obras Públicas, perjudica las arcas del Estado y no cumple con los trámites legales necesarios”<sup>20</sup>. También existe una presentación judicial considerando que hubo

---

<sup>19</sup> <http://www.rosarionet.com.ar/rnet/empresas.vsp?nid=38444>

<sup>20</sup> [http://www.lacapital.com.ar/2007/10/05/ciudad/noticia\\_420380.shtml](http://www.lacapital.com.ar/2007/10/05/ciudad/noticia_420380.shtml)

manejos ilícitos al “esconder el monto real de las obras”. Tomando un informe oficial del CIMOP (Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas), el costo final de la obra sería de US\$ 13.490 millones, muy lejos de los US\$ 1.350 millones del “Valor actual” y los casi US\$ 4.000 millones que se aprobaron con la nueva estructura financiera.<sup>21</sup> Frente a las duras críticas desatadas en todos los ámbitos, el Gobierno sólo ensayo una defensa retórica del proyecto, sin suministrar cifras que permitan evaluar costes reales y presuntos beneficios.

#### **4- El enfoque local y la incorporación de las obras a la Región.**

Hasta aquí el reconocimiento a un proyecto de obra pública formulado y priorizado en la asignación de recursos en el Plan Nacional de Inversiones públicas 2008-10. Hay sin embargo una segunda interpretación, más restringida y circunscripta al mismo desde el plano local. Esta lectura es la que hoy se plantea la Ciudad frente a una contratación de la obra que “cierra” el debate de momento. Si bien a nivel nacional la lectura es compleja, a nivel local la “aceptación” es a futuro una tarea pendiente a la vez que una oportunidad trascendente.

Los grandes proyectos urbanos deben analizarse considerando las profundas mutaciones que ocurren en las principales ciudades, y las transformaciones en la cultura urbana, donde las visiones postmodernistas promueven la construcción de “artefactos urbanos” en oposición a los planes impulsados por el pensamiento modernista (Lungo, 2005). Estos se llevan adelante en contextos de profundos cambios; tanto la globalización como la metropolización generan un doble efecto de homogeneización a la vez que diferenciación; es decir, a la par de generar procesos y actores económicos y políticos comunes, estos son más exitosos si son capaces de adaptarse al contexto en el que operan; es decir, es la globalización quien estimula a la vez el desarrollo local.

No sólo se trata este caso de un proyecto complejo, por su escala y elevado monto de financiamiento, sino por lo que implicará su ejecución, si se toma en cuenta el número de actores y jurisdicciones involucradas. Por tratarse de una

---

<sup>21</sup> [http://www.perfil.com/contenidos/2008/05/13/noticia\\_0008.html](http://www.perfil.com/contenidos/2008/05/13/noticia_0008.html)

programación nacional donde intervienen tres provincias y diferentes ámbitos metropolitanos, estos últimos se ven directa y necesariamente comprometidos con ella pese a que por el momento han estado marginados de la decisión; la inmediatez con que se tomaron decisiones a nivel nacional, unido a la falta de una reacción institucional ante la incorporación “extemporánea” del Proyecto en la agenda local, dan como resultado que la discusión hoy deba cambiar de eje para debatir ya no sobre la necesidad o conveniencia de la obra, sino sobre como capitalizar y responder desde el medio frente a los hechos consumados.

En lo inmediato, la ciudad no logra salir del debate acerca del proyecto, de su conveniencia y de las alternativas que fueron o no consideradas. Más allá de estas cuestiones, la realidad local debe transitar inexorable y urgentemente el camino del “pensarse a si misma” frente a las decisiones impuestas desde la Administración Nacional. En este sentido poco se ha hecho; sólo y en lo inmediato debe decidirse con cierta premura la localización para la terminal de pasajeros, siendo este un primer emergente del problema. El Municipio ha salido a proponer una localización alternativa, y no han faltado opciones de máxima a lo inicialmente considerado por el anteproyecto oficial. De una u otra manera se entiende que el debate local recién comienza.

## **5. Conclusiones.**

Una política de inversiones debidamente orientada debe necesariamente retomar la problemática del crecimiento, poniendo la mirada sobre las demandas reales de la sociedad; corresponde al sector público la responsabilidad mayor de atender la cuestión y recuperar su papel de programador y hacedor de obra pública, aumentando los recursos efectivamente asignados en este sentido (Sciara y otros, 2005). Deberá velar por que la decisión incorpore al conjunto de los actores, responda en los hechos a las necesidades del conjunto (que sea parte del imaginario social) y, asegure la coordinación de escalas y recursos, de modo que garantice llegar a buen término con la misma. No parece ser este el caso del proyecto analizado.

La existencia o no de beneficios derivados de una inversión en infraestructuras y equipo móvil de transporte es condición necesaria para decidir la ejecución

de un proyecto (Ginés de Rus, 2003). Esta afirmación tan simple y directa, resulta muy difícil de verificar en la práctica cuando se profundizar en el caso, del Proyecto TAVE en particular. Si gobernar es fijar prioridades, por el momento no se está cumpliendo con esa máxima en esta inversión. Parece haberse decidido la obra en función de una oferta, lo que implicará asignar fondos públicos que comprometen presupuestos de futuros gobiernos, sin haber logrado justificar que la misma sea prioritaria o forme parte de un consensuado plan de desarrollo para el sistema ferroviario nacional. Si el objetivo era mejorar este medio de transporte hay mucho por hacer como tratar de reponer el funcionamiento de servicios ferroviarios desarticulados en un sistema de transporte hoy jaqueado por la falta de inversión, fallas en la regulación y carencia de estrategias, todas características de la administración ferroviaria en los últimos 30 años del país.

Las propuestas de obras “faraónicas” en la Argentina de los últimos tiempos, no constituyen un caso aislado; la oferta de trenes de alta velocidad, en particular, es un lugar común a distintos países latinoamericanos. Pareciera ser una estrategia de los grandes grupos internacionales proveedores de materiales y equipos de transportación, interesando a distintos sectores decisores de inversiones públicas tras estas realizaciones. El Gobierno ha optado por megaproyectos ferroviarios de dudosa concreción, sin buscar el consenso social que los respalde y sin hacer explícito cuáles son los criterios de que se vale para fijar la asignación.

La decisión de llevar adelante las obras -en los términos técnicos planteados- parece ser exclusivamente política. El beneficio directo inmediato será para quien ejecute las obras y provea los equipos, en tanto los intereses de los usuarios quedarán condicionados a las tarifas por fijar, las que seguramente serán elevadas – acceso restringido de la población- o tendrán que estar asistidas por subsidios públicos para poder funcionar (La inversión se legitima como capital si produce el servicio, esto es, si genera beneficios a los usuarios)

Rosario como espacio metropolitano no escapa a los “posibles beneficios” de una decisión que le ha sido ajena pero que le impactará su situación a futuro.

De seguirse adelante con el proyecto, los efectos serán múltiples e inciertos; no obstante, los actores del territorio, el poder público en particular y la sociedad en su conjunto encauzarán el proceso, pensando en términos de oportunidad. Hay como aproximación, dos grandes áreas en las que se debería trabajar:

En primer término, los efectos tienen que ver con el cambio de posición relativa en el territorio (en términos de tiempo); Rosario estará mucho más cerca de otras grandes ciudades argentinas integrando una red de máxima jerarquía. Esta condición le permitiría potenciarse como articulación en un plano global hasta ahora inexistente, siendo esta condición un atractivo más para la captación y/o relocalización de inversiones o centros de decisión de grandes empresas conectadas con el mercado internacional. También es posible que a partir de este atributo de proximidad (especialmente de la Ciudad de Buenos Aires) se convierta en alternativa para ciertos segmentos de población de altos ingresos que opten por migrar para ganar altos niveles de calidad de vida y, a menores costos, sin perder los beneficios que les brinda de la gran ciudad.

Un segundo campo de efectos se da en la ciudad en su condición de tal y en los vínculos que ella establece con el entorno inmediato; en este caso la oportunidad es “replantear” su estructura a partir de un gran proyecto urbano. Esto no sólo se da a través de cambios en las condiciones que caracterizan a la Ciudad como centro de producción y servicios actual (cambios en los valores del suelo, mejoras de servicios y equipamientos, grados de urbanización, integración de espacios marginales, entre otros), o de esta en su conectividad interna (tren metropolitano, terminales de pasajeros, adecuación y o reestructuración de medios de transportes, etc). En suma, Rosario queda sujeta a cambios trascendentes en su condición; ello es una oportunidad que no se debe desaprovechar y ganar en favor de la sociedad como un todo

.

## **Bibliografía**

- Alonso, Luis E (1992); “Privatización del transporte y modelos sociales futuros”. Centro Editor de América Latina, Buenos Aires.
- Amin, Ash (1998); “An Institutional Perspective on Regional Economic Development”. University of Dirham, Department of Geography UCL, London.

- Aschauer, D (1989); "¿Is Public Capital Productive?", *Journal of Monetary Economics*, 23 (2), March.
- Boisier, Sergio (2000); "El Desarrollo Territorial a partir de la construcción de capital sinérgico", *Curso Internacional Ciudad Futura II*, Rosario, Plan Estr-Rosario.
- Evans, Peter (1992); "The State as Problem and Solution: Predation, Embedded Autonomy and Adjustment" in Stephan Haggard and Robert Kaufman (eds.) *The Politics of Economic Adjustment: International Constraints, Distributive Politics, and the State*. Princeton, NJ: Princeton University Press. [Reprinted as "El Estado como Problema y como Solución" *Desarrollo Económico: Revista de Ciencias Sociales* [Buenos Aires] 35(140) [January -March, 1996]: 529-562..
- Fuentes Flores N. y Mendoza Cota J. (2003); "Infraestructura Pública y convergencia pública y desarrollo regional en Méjico 1980-1998". *Revista Comercio Exterior*, Vol. 53 Nº 2, Febrero. Méjico.
- Gutiérrez Puebla, Javier (2004); "El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales", en *Investigaciones Regionales*, otoño Número 005, Asoc. Española de la Ciencia Regional, Alcalá de Henares, España pp.199-121, en <http://www.redalyc.uaemex.mx>
- Lungo, Mario (2005); "Globalización, grandes proyectos y privatización de la gestión urbana", en *Revista Mundo Urbano*, Universidad Nacional de Quilmes. N 25-Febrero 2005.
- Ministerio de Economía y Producción (2007) "Plan Nacional de Inversiones Públicas 2008-2010" Dirección Nacional de Inversión Pública. Octubre. <http://www.minplan.gov.ar/> licitaciones (Consultado 5-Mayo/2008).
- Ministerio de Obras y Servicios Públicos- Secretaría de Transporte de la Nación (1987); "Estudio Ferroportuario Urbanístico de la Ciudad de Rosario", CONARSUD- Capítulo I Tomo I- Introducción.
- Municipalidad de Rosario (1997); "Programa de Desarrollo Integral de Grandes Aglomerados del Interior del País" BID-AR-0151- Proyecto de Reconversión de la Red Ferroviaria y tratamiento de la ocupación informal del suelo urbano del Área metropolitana Gran Rosario. Presentación del proyecto. (Mimeo)
- Ortegón E, Pacheco JM. y Roura H. (2005); "Metodología general de identificación, preparación y evaluación de proyectos de inversión pública". ILPES-Cepal Serie Manuales Nº 39. Santiago de Chile. Agosto.
- Osborne, David, and Ted Gaebler (1992); "Reinventing Government: How the Entrepreneurial Spirit Is Transforming the Public Sector". Reading, MA: Addison- Wesley.
- Pírez, Pedro (1999); "Gestión de servicios y calidad urbana en la ciudad de Buenos Aires" *Revista Eure (Santiago)*. [online]. Dic, vol.25, no.76 [citado 10 Mayo 2008], p.125-139. Disponible en la World Wide Web: <http://www.scielo.cl/>
- Roccatagliata, Juan (1985); "Los ferrocarriles en la Argentina". Colección Temas. EUDEBA. Buenos Aires.
- Rus Ginés de, Campos J. y Nombela G.(2003); "Economía de Transporte." Antonio Bosch, editores. Barcelona, España
- Sciara, Angel y otros (2005); "Políticas de Inversión en la Región de Rosario ¿Orientadas al Desarrollo Regional?" Iº Congreso de Economía Regional- Simposio 11-PUCRS- Porto Alegre, Brasil.
- Sciara, Angel y otros (2007); ¿Se orienta la inversión pública al desarrollo de una region? Una lectura crítica a partir de un caso en el Aglomerado Rosario. Duodécimas Jornadas "Investigaciones en la Facultad de Ciencias Económicas y Estadística"- UNR. [online]. Noviembre. Disponible en la World Wide Web: <http://www.fcecon.unr.edu.ar/investigación/jornadas/>
- Secretaría de Transporte- Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (2006); "Pliego de Bases y condiciones para la ejecución del Tren de alta velocidad- TAVE Buenos Aires- Rosario- Córdoba". Licitación Pública Nacional e Internacional.