

Lanata, Jorge, "Rápidos como el tren bala", *Región Norte Grande*, Argentina, 17 de marzo de 2008.

Consultado en:

<http://regionnortegrande.com.ar/?articulo=1193>

Fecha de consulta: 03/04/2014

Nadie sabe, exactamente, cuánto costará el tren bala. La obra se licitó a 1.320 millones de dólares, pero en la Ley de Presupuesto se reconoce que se gastarán más de 3.600 millones.

–Mire, el costo de la licitación es de 1.326 millones de dólares –dijo el miércoles por la mañana Ricardo Jaime, el secretario de Transporte, por el aire de Radio Mitre–. Éste es el costo de la obra. Como nosotros lo hemos pedido con financiamiento, y estamos hablando de uno a quince años, el costo del financiamiento la lleva a 3.600 millones, 3.500 millones de dólares...

–Pero hay 2.000 millones de diferencia que no comprendo –le dijo, asombrado, el periodista del Grupo Clarín Marcelo Zlotogwiazda.

–El costo del financiamiento de la obra –insistió Jaime– a quince años con cinco de gracia, por el costo financiero que tiene haberlo solicitado. Por eso... de Economía.

–¿Triplica el costo de la obra? El costo financiero hace que el costo total pase de 1.300 millones a 3.600...? –se desesperó Marcelo.

En mayo de 1997, Menem quiso hacerlo: viajó a Alemania en busca de capitales, pero nunca pudo concretar la idea. Dos años después Eduardo Duhalde, gobernador de Buenos Aires, mencionó en un discurso el proyecto de un tren bala a Mar del Plata. En la campaña electoral de 2003 fue una promesa de Adolfo Rodríguez Saá.

–Otros se tientan con el discurso de fuertes aumentos salariales, empleos y hasta la llegada de un tren bala –le replicó el 15 de marzo de 2003 el entonces candidato Néstor Kirchner.

–Con estas obras la Argentina está dando un salto a la modernidad diferente, que viene a

complementar un desarrollo en materia de articulación vial, de comunicación y de transporte que se desarrolla en todo el país –dijo su esposa cinco años mas tarde, cuando encabezó el acto de adjudicación de las obras al consorcio Veloxia.

Según la página web de la Presidencia: “La obra implica una inversión de 1.300 millones de dólares y estará finalizada en un plazo de aproximadamente tres años”. El número oficial alrededor del proyecto es de 1.320,5 millones de dólares, una financiación del 80% de la obra otorgada por el banco Société Générale, una tasa anual del 5, 2% y dieciséis años de plazo. Eso, a menos que usted tenga a mano una calculadora y un elemental programa de administración Excel 2007: en ese caso podrá advertir que el interés acumulado total es de 172%, y de un 11,51% anual, lo que duplica o triplica –según los casos– las tasas de obras de infraestructura comparables, que oscilan entre el 3 y el 4%.

Lo que finalmente se financió en un 80% no era así a la hora de licitar: entonces se les pidió a los competidores que financiaran al menos el 50%.

–No nos daban el detalle de las obras civiles, que constituyen el 70% del proyecto –record  a Crítica de la Argentina un alto ejecutivo de una de las firmas que finalmente desertaron–. Siempre había trabas. Era obvio que no querían que compiti ramos.

Los consorcios que vieron consolidarse el amor del gobierno argentino por la empresa francesa Alstom fueron tres en el primer tramo del proceso:

El Grupo Veloxia, formado por la propia Alstom, las firmas argentinas IECSA (ex Macri, ahora propiedad del arquitecto Angelo Calcaterra) y EMEPA (de Gabriel Romero, a la vez concesionario de Hidrov as y Ferrovías y titular del Tranvía del Este, que recorre Puerto Madero con trenes fabricados por Alstom y proyecta extenderlo a la Terminal de  mnibus de Retiro), y la española Isolux Corsan.

Obrascom Huarte Lain SA, Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles S.A. y José Chediak S.A.

Siemens, Electroingenieria y Confer S.A.

En julio de 2006 Jaime llegó a París y el viaje en el Tren Cobra fue el centro de su agenda. Seis meses después Alstom era el único consorcio que quedaba en carrera.

¿Y QUIÉN PONE EL GANCHO? El tren bala estuvo en boxes durante un tiempo considerable: desde antes que Felisa Miceli olvidara su bolsa en el baño. No había estudio de prefactibilidad alguno que demostrara la necesidad del proyecto y a ninguno de los ministros les cerraba el esquema de financiación: la deuda era demasiado grande y no podía pasar –según recordó una fuente– “por el escarnio del Congreso”. El ministro posbolsa Miguel Peirano tampoco firmó esa emisión de bonos de deuda por 4.000 millones. Sergio Chodos, su secretario de Finanzas, se acuarteló tras un dictamen negativo de Eduardo Prina, secretario Legal y Técnico del ministerio, y Peirano también encontró en aquel informe su escudo burocrático contra la presión de Julio de Vido, desvelado por cerrar el negocio. Ahora es el solitario Martín Lousteau quien debe ponerle el cascabel al gato, y tiene una fecha tope para hacerlo: el próximo 26 de marzo. Lousteau está en plena lucha financiera para bajar algunos puntos del interés del préstamo, y –por lo que aseguró a sus allegados– no piensa en crear un nuevo bono que gambetee el Congreso. Se inclina por utilizar pequeñas cantidades de bonos ya autorizados, como el BODEN 2015 y afectar partidas de 200 ó 300 millones, sujetas al avance de las obras.

La cifra misteriosa del tren bala dejó su rastro en la planilla anexa al artículo 11 de la Ley de Presupuesto sobre la “Contratación de obras o adquisición de bienes y servicios que inciden en ejercicios futuros”: tiene asignados 60 millones de pesos en 2008, 485 millones en 2009, 972 millones en 2010 y luego un resto de 10.110 millones, lo que suma un total de 11.627.415.143 millones de pesos, 3.698.110.822,64 dólares al cambio de ayer. Tres mil setecientos millones de dólares, explicado a los niños.

Y la frutilla sobre el helado: Francia condiciona la financiación por la falta de pago de la deuda con el Club de París. Si la Argentina no paga, la financiación dejará de ser “blanda”. Mañana el diputado Claudio Lozano junto con Pedro Buseti (presidente de la Asociación Civil Defensa de Usuarios y Consumidores) y Susana Andrada (presidenta del Centro de

Educación del Consumidor) presentarán una denuncia ante la Fiscalía de Investigaciones Administrativas por la cual solicitarán que se investiguen incumplimientos e irregularidades en la licitación del tren bala.

Lozano, Buseti y Andrada cuestionan –a pocos días de la firma de los contratos, el 26, como se dijo– que el proyecto no cuenta con el “dictamen de calificación” obligatorio para toda obra que supere el uno por mil del presupuesto de inversión pública. La Coalición Cívica, por su parte, trabajó en el tema junto con un grupo de ingenieros que concluyeron: Con lo que cuesta el tren bala se podrían rehabilitar más de 6.710 kilómetros de ferrocarril a velocidades de 130 kilómetros por hora.

La trocha (ancho de la vía) del bala es distinta de todas las utilizadas en nuestro país (1.676 milímetros). El Tren Cobra tiene una trocha de 1.435 milímetros.

Los trenes de alta velocidad justifican su inversión si transportan un mínimo de 6 millones de pasajeros al año, y pueden ser rentables si llegan a los 9 millones. En Europa el precio más básico del trayecto Madrid-Sevilla cuesta 130 euros: 650 pesos para recorrer 588 kilómetros, el trayecto Buenos Aires-Córdoba. En avión el mismo tramo cuesta 400 pesos.

–El tren bala es igual a cero –confiesa un operador del mercado ferroviario–. Las rutas están destruidas y los accidentes son cada vez más graves, en parte por el exceso de camiones que llevan granos. Si pensáramos un modelo de país federal, deberíamos reconstruir la red ferroviaria, lo que sacaría los camiones de las rutas y también bajaría la frecuencia de los colectivos. Si el tren llegara a los pueblos, se descongestionarían las ciudades. Pero de eso este Gobierno no dice una palabra.

El tren, sin embargo, sigue siendo un gran negocio (para sus propietarios).