

"Desde la UTN proponen alternativa más económica que el tren bala", *Región Norte Grande*, Argentina, 12 de mayo de 2008.

Consultado en:

<http://regionnortegrande.com.ar/?noticia=10474>

Fecha de consulta: 04/02/2014.

En medio de la polémica por la construcción del llamado tren bala, especialistas de la Universidad Tecnológica Nacional (UTN) de Rosario proponen implementar un tren de alta prestación, que reduciría los costos operativos en cerca de un 20% y se implementaría incluyendo un tercer riel a las vías actuales. La Capital

El presupuesto oficial del tren de alta velocidad (Tave) oscila los 3.600 millones de dólares (con los gastos de financiación), es decir que su par más lento podría hacer ahorrar al Estado 720 millones de la moneda estadounidense. A la hora de las comparaciones, dos veces el costo del puente Rosario-Victoria, la obra de infraestructura concluida más importante de la región, que costó 385 millones de dólares.

Según la Asociación Amigos del Riel, la diferencia entre ambos ferrocarriles está en la tecnología de tracción ya que el tren de altas prestaciones puede ser diesel y no necesariamente eléctrico (como el bala), aunque también los gastos del material rodante son menores en el primero de los casos.

"Es necesario reflexionar sobre el grado de justificación del alto monto de inversión en el Tave que, corriendo a velocidades de alrededor de 300/320 kilómetros, emplearía tiempos de viaje entre Buenos Aires y Rosario de aproximadamente 90 minutos, frente a un tren de altas prestaciones que, a velocidades entre 160 y 180 kilómetros, cubriría el mismo tramo en 150 minutos", señaló la urbanista del Centro de Estudios de Transporte Intermodal de la UTN, Cristina Pradolini. En definitiva, no empelaría mucho más tiempo y, en cambio, reduciría claramente los costos aun utilizando tecnología de punta.

"No es lo mismo diseñar convoyes con material apto para velocidades superiores a los 300 kilómetros que para más de 160", admitió el técnico de Amigos del Riel, Carlos Fernández

Priotti.

El análisis de la UTN no pretende oponerse al proyecto Cobra (como denominaron al Tave), sino poner el debate sobre el tapete y echar luz sobre la existencia de nuevas posibilidades.

El 16 de enero pasado se firmó el decreto presidencial a través del que fue adjudicado al grupo Veloxia, liderado por la firma francesa Alstom, las obras correspondientes para el tren de alta velocidad que unirá Buenos Aires con Rosario y Córdoba. Son las tareas de electrificación integral, además de las civiles (7 estaciones, 344 puentes y talleres), de infraestructura de vías, la incorporación del material rodante, señalización de última generación, telecomunicaciones y mantenimiento.

El recorrido será de 710 kilómetros hasta Córdoba, con un primer tramo Buenos Aires-Rosario (310 kilómetros) previsto en un tiempo de 85 minutos, con velocidades de hasta 320 kilómetros por hora. Y se convertirá en el primero con estas características en Argentina y en América.

Este lanzamiento generó en Rosario la expresión de diversas opiniones no sólo el sobre el proyecto del corredor ferroviario, sino sobre la localización del sitio de llegada del Tave, que podría constituirse en un centro de intercambios de transporte, o sea en una estación de transporte intermodal de pasajeros (Etir), con interconexión de los modos de transporte (ferroviario, automotor, aéreo y fluvial).

Debate

En este sentido, Pradolini, puntualizó algunas reflexiones que -dijo- "pueden servir de base en el inicio de un debate".

Como medio de comunicación rápido (en la relación espacio-tiempo), el Tave produce un acercamiento entre las ciudades más densamente pobladas del país (Buenos Aires-Rosario-Córdoba). Pero también puede transformarse en un factor de desarrollo territorial en la medida en que determine la aparición de puntos de transferencia con otro tipo de transporte de pasajeros en las estaciones terminales e intermedias, nuevos corredores de desplazamientos (viales y ferroviarios, entre otros), demanda de nueva infraestructura de

comunicación y de servicios, emprendimientos comerciales en las estaciones y su entorno, nuevas áreas de desarrollo urbano y generación de empleo.

Por otro lado, representa un sistema alternativo de conexión rápida si no se puede operar el transporte aéreo por razones climáticas.

No obstante, es imprescindible incluir en el análisis otras consideraciones. Por ejemplo, las tecnologías más avanzadas en materia de desarrollo ferroviario incluyen a los trenes de alta velocidad (en Europa y Japón, con velocidades mayores de 300 kilómetros en vías exclusivas) y trenes de altas prestaciones. "Podríamos llamarlos trenes de velocidades intermedias (usados en Estados Unidos, Australia y Europa), con velocidades de hasta 180 kilómetros", dijo Pradolini.

"Por eso es necesario reflexionar sobre el alto monto de inversión en el Tave, que llegaría a la ciudad desde Capital en unos 90 minutos, frente a un tren de altas prestaciones que haría el mismo tramo en 150".

Para Pradolini, el requerimiento de vías exclusivas (en el tren bala) es un factor limitante: al sistema de propulsión eléctrico se debe agregar la diferenciación de trocha ferroviaria, que será de 1,435 metro para el Tave, mientras que las existentes en esta región del país son de 1,676 metro (trocha ancha), y de un metro para el caso del Ferrocarril Belgrano.

En este sentido, el tren de altas prestaciones puede compartir los ramales con otros servicios, "lo que significa un aprovechamiento más racional de la inversión en infraestructura ferroviaria", sostuvo.

De este modo, aumentaría el grado de accesibilidad de diversos sectores sociales de la población, en base a los costos de los pasajes de este servicio.

Otro punto a tener en cuenta son "las soluciones a proponer frente a los posibles atravesamientos de plantas urbanas". Se trata de las estaciones de llegada del tren, terminales e intermedias.

A nivel local, la aparición del proyecto Cobra ha generado la expresión de distintas opiniones

en referencia al sitio de llegada del tren, que podría constituirse como estación de transporte intermodal de pasajeros, de corta y larga distancia, donde confluyan también otros servicios ferroviarios (trenes metropolitanos, regionales y nacionales), el transporte automotor, (líneas urbanas, provinciales y nacionales), y una rápida conexión con el Aeropuerto Internacional Rosario (AIR).

La UTN propone playas de estacionamiento de vehículos, servicios varios y emprendimientos comerciales, con lo cual se transformaría en un área de alta vitalidad urbana.