

1.0. Foto/Mapa.



Fuente: <http://3-b-s.eu/mapa-politico-de-argentina-p-550179.html>



Ante la escasa disponibilidad de vehículos propios y los malos caminos, muchos niños deben desplazarse por su cuenta, en caballo o a pie, a la escuela. Incluso en áreas del país relativamente desarrolladas como Olavarría, provincia de Buenos Aires, donde fue tomada esta foto.

Fuente: <http://www.elpopular.com.ar/diario/2010/12/08/nota.html?idnota=94691>
Fotos del día 8 de Diciembre de 2010

2.0. Introducción

La Argentina se ubica a lo largo del sector austral de América del Sur. Limita al oeste y sur con Chile, al norte con Bolivia y Paraguay, y al este con Brasil y Uruguay. Posee costas sobre el océano Atlántico. Es el segundo país en extensión dentro del subcontinente. Ganó su independencia en 1816 y es una república representativa y federal. Se divide administrativamente en 23 provincias y un distrito federal, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Habitan en el país unos 40 millones de personas. A su vez presenta uno de los índices de desarrollo humano más altos de América Latina, y una fuerte recuperación económica tras la crisis del 2001.

<http://hdrstats.undp.org/es/paises/perfiles/ARG.html>

“Indicadores internacionales sobre Desarrollo Humano – PNUD”

3.0. Cuadro de estadísticas nacionales

(Citar fuente y año) –

Tamaño de la Población	40.091.359 (2010) ¹
Población Rural	3828180 (2001) ²
Población Urbana	32431950 (2001) ²
Población Indígena	600329 (2004-2005) ²
Área	2791810 km2. (2011) ³
PBI per cápita	7550 dólares corrientes USA per cápita. (2010) ⁴
Índice de Desarrollo Humano	0.775 (2010) ⁵
Índice de Género	0.528 (2010) ⁵
Población por debajo de la línea de pobreza	12% de las personas (8.1% de los hogares) en asentamientos urbanos (2010) ²
PBI - composición por sector: Agricultura	5,5% (2009) ⁶
Industria	21,8% ⁶
Servicios	72.7% ⁶

¹ http://www.censo2010.indec.gov.ar/novedades/novedades_detalle.asp?id=20973 – resultados provisorios

² <http://www.indec.gov.ar/>

Los resultados del Censo 2010 no han sido publicados, pero se estima que el porcentaje de población urbana se mantiene en torno a un 93.1% lo cual arrojaría un aproximado de 37 millones de habitantes urbanos y 3 millones rurales. Fuente: <http://www.eclac.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/mujer/noticias/paginas/2/29762/P29762.xml&xsl=/mujer/tpl/p18fst.xml&base=/mujer/tpl/top-bottom-estadistica.xsl>

Los datos sobre población afrodescendiente del mismo censo tampoco han sido publicados, pero se estima que su número es reducido, en torno a los 10 mil.

Fuente: <http://edant.clarin.com/diario/2009/08/12/conexiones/t-01977094.htm>

³ http://www.ign.gov.ar/republica_argentina (Los datos del INDEC incluyen a las Islas Malvinas, sin ellas la superficie continental americana sería de 2780400 km2. La porción antártica no se incluye, al igual que las islas del Atlántico Sur)

⁴ <http://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GNP.PCAP.CD>

⁵ <http://hdrstats.undp.org/es/paises/perfiles/ARG.html> “Indicadores internacionales sobre Desarrollo Humano – PNUD”

⁶ http://www.generoycomercio.org/indicadores/Argentina/IndicadoresMacro_Pbi.shtml
Con datos del INDEC.

4.0 Transporte Rural y Desarrollo: El Contexto Nacional Panorama de los enfoques de transporte rural en el país y cómo encaja esto dentro del contexto de desarrollo conjunto. Puede incluir enfoques de transporte rural del IFRTD en el país.

Introducción

La Argentina es un país cuya economía depende fuertemente del sector agrario, siendo uno de los mayores exportadores mundiales de oleaginosas y cereales. Este hecho se fundamenta en que el complejo agroalimentario (centros de acopio, instalaciones agroindustriales y redes de transporte) presenta un alto nivel de desarrollo en torno a los puertos del área pampeana. En este contexto es fundamental que el transporte rural de alimentos a todas las escalas se encuentre en un estado aceptable. Es quizás por esto que el enfoque predominante cuando se busca información sobre transporte rural en el país se basa en el acceso a los mercados por parte de los pequeños productores a fin de mejorar el sistema de transporte de cargas agroalimentarias. Esto teniendo en cuenta que un 50% de las exportaciones del país son de origen agropecuario. Este enfoque se centra en aspectos económicos, respecto a la existencia o no de caminos y transportes.

Sin embargo, sabemos que la pobreza rural se encuentra muy extendida, especialmente en las áreas más alejadas de la zona pampeana que no gozan de los beneficios del modelo de crecimiento del país. Aquí es donde se han puesto en práctica diversos programas de reducción de la pobreza rural. Como veremos a continuación.

<http://www.fao.org/docrep/008/y5711s/y5711s07.htm>

Primer enfoque: Estudios sobre el transporte en áreas rurales de acuerdo a la inclusión de pequeños productores a los mercados.

El enfoque de un informe de la FAO se basa en que los pequeños y medianos productores se ven apremiados por necesidades básicas en relación al transporte alimentario rural respecto al acceso desde el lugar de producción, acopio o empaque, a los lugares donde se comercializan o procesan los productos. Estas necesidades se refieren a: transitabilidad de los caminos; costos accesibles; adecuada disponibilidad y calidad de servicios; seguridad y confiabilidad del servicio; calidad de los vehículos; tiempos de traslado adecuados al tipo de producto.

Según este enfoque, las necesidades de mejoras en el transporte rural se asocian con mejoras en la infraestructura y en la provisión de servicios que reduzcan los costos y mantengan la calidad de los productos hasta su arribo a los mercados o lugares de procesamiento. El transporte es a menudo el factor de mayor costo en el canal de comercialización. Respecto al tipo de vehículo, las demandas más frecuentes para el transporte de agroalimentos son camionetas y camiones abiertos con cobertura fija o cubiertos con lona. La mayor parte de los pequeños productores debe contratar un servicio de transporte para trasladar sus productos. Los productores alquilan el medio de transporte y su vinculación se realiza con el intermediario, que es aquel comerciante que compra la mercadería en la chacra y/o finca, la retira y luego la vende por sus propios medios. Este intermediario es la figura que durante todo el año normalmente le provee de mercaderías (aquellas que el productor no produce para el sustento de la familia, ropa, utensilios, insumos) y luego el productor paga en el momento de la cosecha. La demanda de transporte es heterogénea y sus características dependen del tipo de

producto, de los volúmenes, de las distancias y de las posibilidades de acceso por parte de los productores. Los vehículos más comunes son tipo pick up, y en menor medida camión. Respecto a la distancia que recorren los productos desde la zona de producción al mercado, en el 80 por ciento de los casos encuestados en este informe de la FAO, los productos recorren más de 50 km de distancia. Según este mismo informe, hay fundamentalmente dos tipos de demandas concretas: una, desde el campo hasta los pequeños poblados, que puede satisfacerse con vehículos de menor porte, y otra, desde los poblados hacia los mercados más importantes con mayor concentración de consumidores, que requiere camiones convencionales. Hasta hace pocos años, la modalidad ideal desde los centros poblados era el ferrocarril -que ya no existe en muchas zonas de producción-, y probablemente su función, calidad, preservación del medio ambiente y seguridad son superiores a la de cualquier vehículo automotor.

También el enfoque en cuestión se centra en aspectos técnicos tales como el estado de las carreteras por donde sale la producción y las consecuencias que esto trae para la economía de los pequeños productores. En este sentido, dicho informe concluye que en el caso de la Argentina, a escala rural y a nivel de carreteras locales y provinciales el estado de los caminos, la falta de calzada de asfalto o la falta de mantenimiento, son limitantes para el desarrollo posible del campesinado en el aspecto comercialización y la llegada de sus productos a los grandes centros consumidores. El país tiene una limitada infraestructura de transportes, con alta dependencia de la modalidad de transporte por carretera, lo que restringe los mercados internos, limita el crecimiento de las exportaciones e inhibe el desarrollo de comercios regionales y centros de distribución en las zonas fronterizas. Solo determinados productos y mercados hacen uso de los modos de transporte restantes. En el caso del transporte ferroviario, por ejemplo, algunos productos alimenticios que utilizan esta modalidad son el azúcar, la soja y los cereales.

Según estudios del Banco Mundial, los patrones de tránsito que predominan en Argentina involucran cargamentos de gran tonelaje y movimientos concentrados punto a punto. Para esto, se utiliza el modo menos eficiente para ese tráfico de mercancías de la agricultura y la industria: camiones que solo acarrear de seis a 20 toneladas. Esta modalidad predomina en una buena parte del mercado de la carga, una parte muy pequeña le corresponde al transporte ferroviario y el transporte fluvial es la vía menos empleada. Los principales problemas para los productores según este enfoque son, que ellos y las organizaciones que los agrupan no cuentan en su mayoría con vehículo propio; los volúmenes producidos son pequeños aunque la producción sea regular y sostenida, y no disponen de la posibilidad de adquirir y mantener un medio propio, adecuado a su escala (camioneta, pick up, automóvil con acoplado, jeep u otros); el 25 por ciento de los casos encuestados son propietarios de los medios de transporte que utilizan para trasladar su mercadería; la falta de transporte adecuado y accesible es actualmente una dificultad importante y muchas veces un obstáculo para la realización de alguna actividad o para la comercialización de los productos a través de determinados canales; el deficiente estado de los caminos y la falta de servicios regulares de carga - como era el servicio ferroviario que en una época cubría todo el país - encarece el transporte y es un factor que se tiene en cuenta al elegir una actividad productiva o comercial. En cuanto al estado de los caminos por donde transitan los productos, la mayor parte de los encuestados respondió que es malo.

Uno de los principales motivos por el que los productores entregan la producción a los acopiadores que regularmente pasan por las fincas o a otros intermediarios que se hacen cargo del flete es el hecho de no disponer de transporte. Es el caso, por

ejemplo, de los pequeños productores nogaleros en Catamarca, los cebolleros en el sur de Buenos Aires o los pimenteros en Salta. La disponibilidad también depende de la antigüedad de la zona productiva. Las zonas más antiguas ya lo tienen resuelto, ya sea porque le venden a los intermediarios habituales o porque consiguen organizarse para compartir el flete con otros vecinos. En el caso de productos nuevos en la zona, al no haber una cadena comercial establecida, la situación se hace más crítica aún para la colocación del producto, como es el caso de la lechuga de verano en el interior de la provincia de Catamarca. En las zonas de montaña del Noroeste argentino el transporte se dificulta aún más. En el caso de Molinos, en la provincia de Salta, se deben cubrir 160 km de caminos de montaña con calzada de ripio para llegar a la capital provincial. Los compradores del producto tradicional solo acuden a la zona cuando el producto tiene buen precio, en caso contrario los productores deben realizar convenios con los transportistas de pueblos vecinos que son los almaceneros o productores de mayor envergadura que se han capitalizado y adquirido camiones. Mientras que en Purmamarca, provincia de Jujuy, los pequeños productores se movilizan en transporte tipo colectivo, y en las serranías del Zenta a 60 km al este de Humahuaca las 150 familias que se ubican allí no cuentan con transporte de línea y se movilizan en las cajas de transporte tipo camionetas de pasaje ocasional.

Se pueden diferenciar los distintos tipos de problemas relacionados con el transporte que enfrentan las cooperativas o asociaciones de pequeños productores para comercializar sus productos en mercados regionales, nacionales e internacionales: **Como la mayoría de los caminos rurales son de tierra, dependen de la frecuencia de lluvias y la disponibilidad de mantenimiento por los consorcios camineros.** En algunas zonas, por ejemplo en los Valles Calchaquíes de Salta, en verano a causa de las fuertes precipitaciones se cortan los caminos, es difícil atravesar ríos y transitar es riesgoso. Además, la infraestructura vial es mínima y el mantenimiento de caminos rurales es deficiente. **Los caminos rurales son de tierra o de ripio en el mejor de los casos, y a veces inaccesibles cuando llueve.**

<http://www.fao.org/docrep/008/y5711s/y5711s07.htm>

Otro ejemplo de cadenas agroalimentarias a escala nacional, en las cuales el transporte y los centros de acopio son vitales, se encuentra en un proyecto de cooperación técnica ejecutado conjuntamente por la FAO y la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentos de Argentina. Dicho proyecto estudió la problemática de las cadenas de manejo posproducción de granos, especialmente maíz y soya, genéticamente modificados y no genéticamente modificados. A través de un análisis integrado, participativo, multidisciplinario y multisectorial los participantes en esas cadenas contribuyeron a caracterizar las diversas modalidades de manejo desde las fincas de producción agrícola hasta los puertos de exportación (Cuevas, 2003).

La problemática abordada en ese proyecto es muy compleja dadas las enormes distancias y las grandes cantidades de granos que se producen, manejan y exportan en ese país. Se concluyó que la logística y las operaciones de transporte son cruciales para la eficiencia de las cadenas, ya que tienen importantes impactos en los costos, la calidad y la oportunidad de las exportaciones. El transporte de «flete corto», es decir, el transporte ya sea desde la finca después de la cosecha hasta centros de recepción, acopio y almacenamiento, o desde el almacén en la finca hasta esos centros o hacia mercados internos cercanos a las unidades productivas, fue identificado como muy importante, en

función de los costos, sobre todo para los productores pequeños y medianos. Por otra parte, el transporte de «flete largo», es decir, desde la finca hasta los puertos terminales o hasta centros agroindustriales regionales o centrales, usualmente minimiza el manejo pero puede involucrar mayores costos.

<http://www.fao.org/docrep/008/y5711s/y5711s04.htm#TopOfPage> “Transporte rural de productos alimenticios en America Latina y el Caribe” Leonardo F. De León y de León, Edwin Francisco De León Barrios, José Alberto Catalano, Daniel Rodriguez y Eduardo Neira. Ed: Roberto Cuevas. Servicio de Tecnologías de Ingeniería Agrícola y Alimentaria. Dirección de Sistemas de Apoyo a la Agricultura de la FAO. Roma, 2004.

Segundo enfoque: seguridad vial.

Segundo enfoque: se centra en la seguridad vial, teniendo en cuenta que la Argentina es uno de los países con mayores niveles de accidentalidad y mortalidad por accidentes viales.⁷

Tercer enfoque: estudios sociales

Por otra parte, un tercer enfoque engloba diversos estudios sociales llevados a cabo en el marco de ámbitos académicos vemos un enfoque que relaciona la pobreza, las políticas públicas y las formas que adquiere la movilidad en los espacios rurales. En este sentido el transporte se cuenta como uno de los servicios básicos (junto con

⁷ Sitios web consultados:

<http://www.isev.com.ar/>
AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

<http://movilidadseguraisev.blogspot.com/2011/01/cuidado-objetos-sueltos-en-el-auto.html>

<http://portalcapacitacion.educ.ar/201/cursos-moderados/seguridad-y-educacion-vial/educacion-para-la-seguridad-vial-una-competencia-social-ineludible/>

<http://www.escuelaseguraisev.com.ar/interna.php?id=5&sub=1>

http://www.escuelaseguraisev.com.ar/backend/upload/El_barrio....pdf

<http://www.isev.com.ar/uploads/Congresocierre.pdf>

“Congreso Nacional de Educación y Seguridad Vial”

Organizado por los ministerios del Interior y de Educación de la Nación, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y los Consejos Federales de Seguridad Vial y de Educación

http://www.isev.com.ar/uploads/Boletin_Seguridad_Vial-Feb-2011.pdf

<http://www.proteccionmutual.com/prevencion/PORLASEGURIDADVIAL2011/01SEGURIDADVIAL.html>

<http://www.grsproadsafety.org/>

<http://www.eclac.cl/cgi-bin/getProd.asp?xml=/Transporte/noticias/noticias/0/33780/P33780.xml&xsl=/Transporte/tpl/p1f.xml&base=/transporte/tpl/top-bottom.xslt>

educación, salud y vivienda) que se contabilizan en la Canasta Básica que define la línea de pobreza. Siendo la carencia de este servicio una causal directa de pobreza (por lo menos en términos teóricos a fines de confeccionar estadísticas).⁸

Sin embargo, el método estadístico para medir la pobreza sólo tiene en cuenta los ingresos monetarios de la familia y en este caso, la imposibilidad monetaria de cubrir gastos de transporte. Lo cual puede ser muy distinto de la realidad concreta de estas familias rurales, las cuales en algunos casos podrían acceder a este servicio de forma gratuita, o bien, no monetaria. Por lo cual, vemos que este enfoque (que es el que utiliza el INDEC) si bien es correcto, se muestra incompleto para entender la realidad de estos sectores socioeconómicos.

Entonces, otro de los criterios para medir la pobreza, las necesidades básicas insatisfechas (NBI), se muestra algo más realista en este sentido ya que se refiere a datos sobre el hogar, y por ende, refleja mejor la calidad de vida de los miembros de ese hogar en tanto acceso (presencia o ausencia) a servicios básicos, hacinamiento, escolaridad, etc. Aunque no nos dice nada sobre el acceso al transporte.⁹

A su vez, en un nivel más operativo, los lineamientos sobre movilidad rural se inscriben en programas de reducción de la pobreza. Teniendo en cuenta el deterioro de los servicios básicos en estos ámbitos sufrido en las últimas décadas por el ajuste macroeconómico es donde los Planes de Desarrollo Rural se veían justificados.¹⁰

En este sentido, los trabajos de Andrea Gutiérrez para el IFRTD, basados en estudios de movilidad por salud, muestran el complejo panorama que representa la escasa accesibilidad de muchos hogares pobres del periurbano bonaerense para la atención de la salud, especialmente la reproductiva. Donde los viajes son de mala calidad, generalmente en transportes públicos deficientes. Estos viajes, según estos estudios, insumen el equivalente al gasto diario en comida.

⁸ Para calcular la línea de pobreza se expande el valor de la CBA con la inclusión de bienes y servicios no alimentarios (vestimenta, transporte, educación, salud, etc.) obteniéndose el valor de la Canasta Básica Total (CBT).

En: http://www.inta.gob.ar/ies/docs/doctrab/dt_35.pdf

⁹ [Murmis \(1995: 3 y ss.\)](#), para conocer la pobreza rural y la diversidad de situaciones ocupacionales, recurrió a los estudios sobre pobreza, basándose en los indicadores sobre necesidades básicas insatisfechas (NBI) de los Censos de Población de 1980 y 1991. Y trabajó tanto con el total de población (total de individuos) como con el de hogares rurales (NBI). A través de la medición por (NBI) calcula que en 1991 había 338.596 hogares NBI en las áreas rurales, que comprenden las aglomeraciones con menos de 2.000 habitantes y la población dispersa. Estos hogares albergaban 500.000 trabajadores de más de 14 años, que representaban una *población rural pobre* de 1.500.000 personas; población que puede trabajar en el sector agropecuario o no.

En: http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612000007800004&script=sci_arttext

¹⁰ “Desarrollo Rural en el Cono Sur” Jalcione Almeida y Joao Armando Dessimon Machado (organizadores) Associacao Holos Meio Ambiente e Desenvolvimento, Porto Alegre, 2009. Cap. 1: “El desarrollo rural en Argentina: una perspectiva crítica” Mabel Manzanal.

En:

http://www6.ufrgs.br/pgdr/livros/outras_publicacoes/ebooks/ebook_Desenvolvimento_Rural_Desarrollo_Rural.pdf#page=10

http://www.ifrtd.org/spanish/issues/winner_oct07.php

Los temas claramente ausentes o tratados sin la consideración que merecen en estos estudios y programas de reducción de la pobreza rural son: género y transporte; medios intermedios de transporte; vías verdes, ciclorutas, y uso de la tracción animal.

Enfoques del IFRTD

También tenemos enfoques del propio IFRTD sobre el tema. Como es el caso de un estudio de caso sobre movilidad y salud en el periurbano del Gran Buenos Aires, a cargo de Andrea Gutiérrez. Aquí podemos ver un enfoque alternativo que representa el enfoque del Foro en Argentina.

<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm>

http://www.ifrtd.org/spanish/reg_wrk/steer.htm

Se trata de un estudio de caso sobre movilidad y salud en los municipios de Pilar y General Rodríguez, provincia de Buenos Aires. Este estudio es realizado en el marco de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires y en Programas de Ciencia y Tecnología de esta universidad. Este proyecto busca relacionar dos fenómenos característicos de Argentina (y del mundo). Por un lado, la formación de espacios en transición entre las grandes ciudades y el campo, caracterizados por una población rural dispersa concentrada en diferentes pueblos rurales y una discontinua población urbana. Y por otra parte, el incremento en la maternidad a temprana edad, al mismo tiempo que el incremento de los niveles de mortandad juvenil en hogares pobres. Este estudio de caso ofrece características interesantes en tanto se ha podido observar el amplio porcentaje de casos de SIDA en mujeres y el riesgo en adolescentes que se hace cada vez más evidente. El estudio reviste mayor importancia en tanto no existe bibliografía o evidencia empírica que pueda asociar la salud de adolescentes con la movilidad de la población pobre.

El objetivo principal del estudio es ofrecer a las autoridades alternativas para la vialidad y movilidad rururbana. Para esto se procura trabajar con autoridades locales, prestadores y centros de referencia nacional, evaluando los impactos que puedan tener los cambios electorales de autoridades y las posibles discontinuidades derivadas de ello. A su vez, se pueden establecer otros objetivos importantes como ampliar el conocimiento que el impacto de la movilidad tiene en la salud de las personas pobres, investigar los logros de los programas institucionales ya existentes en Argentina, realizados con el fin de mitigar el impacto de embarazos entre adolescentes y casos de SIDA (en madres y niños), analizar y evaluar

problemas y necesidades sobre la salud y la movilidad entre adolescentes embarazadas, salud materna, salud prenatal y post natal y SIDA. Básicamente, el estudio se fundamenta en la importancia que tiene el “viaje” dentro de un enfoque intersectorial y su impacto en la inclusión.

Los resultados para la Argentina como miembro de la Red del IFRTD que ofrece este estudio en el marco de la Visión Estratégica del Foro tienen que ver especialmente con la divulgación de resultados del estudio de movilidad y salud, ponencia y cabildeo, formación de un grupo de jóvenes investigadores en movilidad y acceso, la consolidación de métodos de estudio intersectorial aplicados a movilidad y salud, el desarrollo del enfoque sobre estudio intersectorial de la movilidad, políticas públicas de inclusión, y la sistematización de experiencias alternativas de provisión de servicios de transporte público.¹¹

http://ifrtd.gn.apc.org/mobilityandhealth/es/case/case_la.php#buenosaires

Aquí leemos un panorama general de América Latina, donde los problemas de Argentina también se pueden ver:

Entre el 50% y el 70% de la población en América Latina es pobre y alrededor del 25 al 40% está en extrema pobreza; estas cifras se elevan en las áreas rurales. Una de las principales preocupaciones de los investigadores de Vigilar la Agenda de Pobreza fue que los métodos para medir la pobreza no toman en cuenta aspectos más relevantes para el desarrollo humano tales como el acceso a los servicios básicos e instalaciones de salud y educación, recursos naturales e interacciones sociales. En las áreas rurales, las distancias se incrementan y se reducen las oportunidades. Como el acceso a los medios de transporte frecuentemente es inexistente, el cuerpo es utilizado como un medio de transporte de carga. Con frecuencia las mujeres toman la carga más pesada debido a los diferentes papeles que ellas tienen que cumplir dentro de la familia y la comunidad, y por esta razón, ellas con frecuencia se mantienen como las más pobres de los pobres. Existe una enorme inversión en infraestructura de caminos, la más grande comparada con otros temas de presupuesto nacional, alcanzando alrededor de 22% en Nicaragua y 30% en Perú y Bolivia. Los fondos para esta inversión vienen de acuerdos multilaterales e incrementan la deuda extranjera. Las políticas nacionales de transporte no toman en cuenta las necesidades de la gente pobre rural. Aún los programas de camino rural tienen un fuerte sesgo económico con inversiones principales hechas en infraestructura de caminos. Ellos no alcanzan las áreas de baja densidad con escasos recursos, negándoles a ellos por segunda vez la oportunidad de salir de la pobreza. Los servicios de transporte, medios alternativos de transporte, caminos rurales, tracción animal y otros medios de transporte no motorizados son en gran parte ignorados en los programas de gobierno. En ninguno de los estudios de caso de los países la política de transporte ha tenido una referencia explícita a la relación con la estrategia de reducción de la pobreza nacional. Dentro del marco de estrategias de reducción de la pobreza, los gobiernos nacionales, a través de instituciones relacionadas al mantenimiento de caminos realizan programas de ayuda con el propósito de crear empleo de corto plazo y crear micro empresas de mantenimiento de caminos. Los investigadores de Vigilar la Agenda de Pobreza en América Latina recomiendan atender los vacíos dentro de la ley, particularmente en relación a la regulación de los servicios de transporte. También es importante que el gobierno abra espacios de diálogo con la sociedad civil. Esto debería tratar la falta de conciencia entre la población sobre la importancia del transporte en su desarrollo. Una opción para

¹¹ Otros enlaces del IFRTD consultados: http://www.ifrtd.org/spanish/res/i_fnews.htm
http://ifrtd.gn.apc.org/spanish/res/f_news/FNews%2012.4%20spa.pdf

abordar esto podría ser campañas educativas y estudios que examinen en profundidad los sistemas de transporte y las alternativas para mejorarlos. La corrupción es otro tema clave que necesita ser tratado.

Revista eure (Vol. XXXIII, N° 100), pp. 91-113. Santiago de Chile, diciembre de 2007: **Territorios agrarios y realidades rururbanas. Reflexiones sobre el desarrollo rural a partir del caso pampeano bonaerense. Silvia Gorenstein, Martín Napal, Mariana Olea.**

En: http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S025071612007000300006&script=sci_arttext

Plan Estratégico Provincia de Mendoza

Citas relevantes:

La promoción de la radicación de la población en otros oasis de la provincia está directamente relacionada con la disponibilidad de medios de transporte eficaces y eficientes, descentralización de la administración, etc. Estas medidas se vinculan también con la protección del área rural, erradicación de villas inestables, disminución de la marginalidad, etc.

Área Rural: Se han generado problemas que tienden a agravarse con el tiempo. El mayor inconveniente está originado en la falta de límites entre zona urbana y rural. No hay política de preservación del área agrícola y se instalan barrios en donde el precio del terreno es más barato. Entre otros problemas ha generado:

- Deterioro de los suelos fértiles que son urbanizados.
- Incompatibilidad de actividades. (La gente que no vive de la actividad agrícola no tiene la formación necesaria para convivir en este ámbito por lo que puede generar destrozos en la producción).
- La distancia a los lugares de trabajo hace que el precio del transporte afecte considerablemente los ingresos, habiéndose llegado en algunos casos a superar el valor del jornal.

<http://www.planestrategicomza.com.ar>

5.0 Panorama Nacional del Sector Transporte

Cuadro resumen

Caminos	Longitud total:	511095 km ¹²
	Caminos pavimentados:	30% (de la red nacional y provincial)
	Caminos sin pavimentar:	70%
Aeropuertos	Total:	1150 (comerciales, 32) ¹³
	Pistas pavimentadas:	154
	Pistas sin pavimentar:	996
Ferrocarriles	Longitud total:	34059 Km ¹⁴
Vías acuáticas	Lagos navegables:	Nombres: Nahuel Huapí, Lácar, Argentino. ¹⁵
	Ríos navegables:	nombres principales: Paraná, Uruguay, De La Plata
Puertos	Total:	No. 39
	Gran escala:	Nombres: Buenos Aires, Dock Sur, Rosario, San Lorenzo, Bahía Blanca
	Mediana y pequeña escala:	Nombres si se conocen: La Plata, Caleta Olivia, Caleta Córdova, Rosales, Quequén, Campana, San Nicolás
Terminales	Total: de ómnibus	No. 66 ¹⁶
	(Provinciales): Multimodales	No. * en puntos clave ¹⁷

¹² “La infraestructura vial de la Argentina esta constituida por 38 484 km de calzada de administración nacional, 192 611 km de calzada de administración provincial y 280 000 km de calzada perteneciente a redes municipales” en <http://www.fao.org/docrep/008/y5711s/y5711s07.htm>
Ver también http://www.vialidad.gov.ar/informe_gestion/INFORME%20GESTION%202003-2006.pdf
<http://www.indexmundi.com/g/r.aspx?t=20&v=123&l=es> datos de 2009.

¹³ <http://www.enjoy-argentina.org/useful-information-argentina-airports.php>
<http://www.the-airport-guide.com/search.php?by=country&search=Argentina>

¹⁴ <http://www.argentina.gov.ar/argentina/portal/paginas.dhtml?pagina=257>

¹⁵ <http://www.prefectura naval.gov.ar/institucional/castellano/organizacion.php>

¹⁶ <http://www.xcolectivo.com.ar/omnibus/terminales.html>

¹⁷ Algunos puertos y ciudades próximas a pasos de frontera o ubicadas sobre corredores bioceánicos cuentan con terminales multimodales. Como así también algunas ciudades turísticas. Entre las primeras se encuentran Mendoza, Zapala, Trelew, Villa Mercedes, Resistencia, La Plata. Un buen ejemplo de la segunda categoría es Mar del Plata. En todo caso, lamentablemente, el transporte multimodal no tiene un gran desarrollo en el país y su integración en las terminales es escasa. Por lo cual la información con la que contamos también lo es. Limitándose a algunas publicaciones de IIRSA
http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=167&x=9&idioma=ES

<http://www.consejoportuario.com.ar/puertos.aspx>

5.1 – Descripción de los Subsectores de Transporte

El sector transporte se encuentra bajo la órbita de la Secretaría de Transporte de la Nación dentro del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

A su vez dentro de la Secretaría tenemos cuatro Subsecretarías: de Transporte Automotor, de Transporte Ferroviario, de Transporte Aero comercial y de Puertos y Vías Navegables.

En este sentido, vemos que desde el Estado los subsectores más importantes del transporte a nivel nacional son esos cuatro. A su vez, la Secretaría contempla la existencia del transporte multimodal.

El transporte automotor comprende:

Transporte público de pasajeros como buses (urbanos, interurbanos de media y larga distancia) y pueden contar con servicios regulares, de turismo o ejecutivos. Las líneas de buses urbanos y de media distancia (llamados localmente “colectivos”) pueden pertenecer a la órbita de la nación, de la provincia o del municipio correspondiente. Hay servicios nacionales e internacionales. La mayor parte de estos servicios son brindados por empresas privadas, con importantes niveles de concentración en algunos tipos de servicios como los interurbanos de larga distancia y en menor medida los urbanos. Este subsector se encuentra fuertemente subsidiado por el Estado a fin de evitar un aumento inflacionario de tarifas. También existen colectivos irregulares no autorizados oficialmente para circular, llamados localmente “truchos” especialmente en la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Transporte de cargas:

Luego tenemos el sistema de transporte de cargas, mayormente por camión, con una presencia importante y a veces determinante en el ámbito rural. Puede ser nacional o internacional. A diferencia del subsector anterior, este servicio es brindado por una gran cantidad de empresas en su mayoría de pequeña o mediana escala.¹⁸

¹⁸ “El sector camionero en la Argentina no moviliza grandes recursos de capital y se observa una persistente atomización de la oferta. Históricamente, la inexistencia de barreras legales y técnicas a la entrada ha permitido que la actividad se constituya en un *refugio* de trabajadores por cuenta propia, con escaso nivel de formación gerencial y de conocimiento sectorial. El transporte automotor de cargas tiene un parque móvil de 350 000 unidades, repartidas entre 150 000 empresas, la gran mayoría de las cuales cuenta con uno o dos camiones. Las empresas con más de 100 camiones son solo 51 en todo el país. En base a la información disponible, se puede afirmar que la oferta de servicios de transporte carretero de cargas está formada por muy pocas empresas de gran tamaño (Pasteris y Giner, 2000).”

<http://www.fao.org/docrep/008/y5711s/y5711s07.htm>

“Cabe destacar que no se han aplicado al sector políticas de fijación de precios, y que el autotransporte de cargas ha sido la única actividad del sector transporte que no ha contado nunca con operadores públicos. Tampoco han contado con subsidios, enfrentando la competencia del transporte ferroviario subsidiado y las condiciones generales de la economía que afectan significativamente al transporte tales como el alto costo de los combustibles, ocasionado tanto por la conducta del mercado de distribución como por la carga de los impuestos específicos, la regulación del mercado laboral, que genera también un efecto de incremento de costos y la elevada carga impositiva que soporta el sector (Pasteris y Giner, 2000).”

Infraestructura vial:

En cuanto a la infraestructura vial, esta “presenta un retraso significativo, en lo que hace a su mantenimiento y rehabilitación, excluyendo los corredores concesionados por peaje; del total de la red nacional, un 46 por ciento presenta un estado considerado «regular» o «malo». Las concesiones por peaje han resultado muy onerosas para el usuario, a la vez que se ha acumulado una importante deuda del Estado, en concepto de subsidio pendiente de cobro. Por último, para un conjunto de tramos de la red nacional, que suman alrededor de 800 km, debe evaluarse la posibilidad de expandir su capacidad.”

<http://www.fao.org/docrep/008/y5711s/y5711s07.htm>

Transporte ferroviario:

El sector ferroviario se divide en primer lugar en sistemas de superficie y subterráneos. Estos últimos de presencia exclusiva dentro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires e incluye una línea de superficie llamada Premetro. Este sistema cuenta con siete líneas en total y es operado por una única empresa privada, Metrovías, la cual a su vez opera un ramal ferroviario urbano de la Región Metropolitana.

El sistema de superficie puede ser de pasajeros o de cargas. En el primer caso existen servicios urbanos e interurbanos. Los urbanos más importantes son los del Área Metropolitana de Buenos Aires, que comprende siete líneas y es operado por seis empresas. Una parte de esta red se encuentra electrificada.

El servicio interurbano es brindado por ocho operadores y también existen trenes turísticos, cinco ramales en total.¹⁹

El transporte ferroviario de cargas es operado por el sector privado (siete operadores) donde las vías se encuentran concesionadas por el Estado. “Las concesiones han sido obtenidas por firmas con escasa capitalización.”

<http://www.fao.org/docrep/008/y5711s/y5711s07.htm>

“En el transporte ferroviario se ha realizado la más profunda reestructuración dentro del conjunto de actividades estatales privatizadas. Sin embargo, en lo que atañe a cargas, no se ha ido más allá de la recuperación de los niveles de actividad de la década de 1980, a pesar del vigoroso incremento de producción y transporte a granel y tráfico de contenedores que ha ocurrido. Simultáneamente, se ha reducido la red efectiva, siendo dudosa la viabilidad financiera actual de la mayoría de los operadores; asimismo, existen considerables incumplimientos en los planes de inversión acordados. Algunas evidencias preliminares sugieren que la actual situación no es ni comercial ni económicamente sostenible, mientras que una captación muy superior de la carga derivable incrementaría la viabilidad del modo por ganancias de escala/densidad. En

¹⁹ En Argentina, el retiro del apoyo federal a los trenes de pasajeros, en 1993, dio como consecuencia su supresión, excepto en algunas provincias donde el soporte financiero nacional fue sustituido por subsidios provenientes del gobierno provincial correspondiente. Diez años más tarde, el gobierno nacional formulaba planes de inversiones en infraestructura y equipos para trenes de pasajeros y del concesionamiento de los servicios, y, mientras tanto, en 2003 empresas concesionarias de servicios suburbanos en Gran Buenos Aires ya lanzaron servicios de larga distancia a Santa Fe y General Alvear, caracterizados por sus bajas velocidades, frecuencias, tarifas y cantidades de pasajeros transportados. Luego, el gobierno de la Provincia nororiental de Corrientes promovió la reintroducción, mediante concesionario, de un servicio de atributos semejantes desde Posadas, a 1 200 Km de la Capital Federal.

<http://www.eclac.cl/Transporte/noticias/bolfall/0/14370/FAL210.htm>

cuanto a la función de brindar accesibilidad territorial, se trata de un conjunto relativamente reducido de prestaciones, que tal vez podrían mantenerse mediante tecnologías de bajo costo.”

<http://www.fao.org/docrep/008/y5711s/y5711s07.htm>

Transporte aéreo:

El transporte aéreo es básicamente de pasajeros, con vuelos de cabotaje e internacionales. Una de las empresas locales más importantes es Aerolíneas Argentinas, reestatizada pocos años atrás. La administración del sistema de aeropuertos se encuentra concesionada a unas pocas empresas, la más importante de ellas es Aeropuertos Argentina 2000.

Puertos:

El sistema de puertos es bastante extenso y comprende puertos marítimos y fluviales. Los más importantes por su volumen de movimiento de mercaderías (según datos de 2008) son San Lorenzo, Rosario, Buenos Aires, Dock Sur y Bahía Blanca.²⁰

Redacción propia en base a datos de <http://www.transporte.gov.ar/html/estad.htm>

Y de <http://www.fao.org/docrep/008/y5711s/y5711s07.htm>

²⁰ En Argentina, durante 2003 una serie de medidas entrelazadas y coordinadas, establecieron un escenario propicio para las mejoras telemáticas. Se relanzó el proyecto COLOBA -- Comunidad Logística de Buenos Aires -- (Véase FAL 202) teniendo como objetivo la implementación electrónica de los procesos de Solicitud de Atraque y Preoperativo/Manifiesto, lo que permitirá una mejor inserción de Argentina y en particular del puerto de Buenos Aires en el concierto internacional. A ello, se suma el plan piloto desarrollado en el puerto, para evaluar el precinto electrónico para contenedores que permita trabar las puertas del contenedor en el terminal portuario y sólo autorizar su abertura en el depósito fiscal, dónde el personal encargado, lo desactiva mediante un sistema informático. Esto fue posible, porque durante el 2002, la aduana argentina modificó la normativa federal, permitiendo el traslado de contenedores que cuenten con Dispositivos Electrónicos de Seguridad (DES) siempre que sea posible su monitoreo y que los sistemas informáticos involucrados se integren con su Sistema Informático MARIA (SIM), que posee cobertura nacional y permite la integración de la Aduana con los Terminales Portuarios y Aéreos, Agentes Marítimos, Despachantes de Aduana y otros actores de la comunidad de comercio exterior (importadores, exportadores, etc.).

<http://www.eclac.cl/Transporte/noticias/bolfall/0/14370/FAL210.htm>

5.2 – Sistema de clasificación de caminos

Cuadro resumen de clasificación de caminos

Caminos de administración nacional	Grandes ciudades y capitales provinciales entre sí y con los pasos de frontera más importantes (Jama, La Quiaca, Cristo Redentor)	38 484 km
Caminos de administración provincial	Capitales provinciales y departamentales con localidades menores dentro de cada provincia.	192 611 km
Caminos de administración municipal	Localidades menores o cabeceras municipales con las áreas circundantes.	280 000 km

“La infraestructura vial de la Argentina esta constituida por 38 484 km de calzada de administración nacional, 192 611 km de calzada de administración provincial y 280 000 km de calzada perteneciente a redes municipales. Del total de caminos nacionales y provinciales, el 30 por ciento corresponde a calzada pavimentada, el 21 por ciento a calzada de ripio y el 49 por ciento a calzada de tierra.”

En <http://www.fao.org/docrep/008/y5711s/y5711s07.htm>

La situación respecto al tipo de caminos es dispar según la jurisdicción bajo la cual está la red; mientras que en la red nacional el cinco por ciento de la longitud total es de tierra, el 14 por ciento es de ripio y el 81 por ciento está pavimentada, en la red provincial el 57 por ciento es de tierra, el 23 por ciento es calzada mejorada con ripio y sólo el 20 por ciento corresponde a calzada pavimentada.

Del análisis de la información surge la importancia cuantitativa que tienen aún las rutas de tierra en las calzadas de administración provincial. La mayoría de las provincias argentinas (65 %) tienen más del 50 por ciento de la longitud total de las rutas con calzada de tierra. Existen provincias - Chaco, Formosa, Jujuy, Santa Cruz, Santiago del Estero y Tierra del Fuego - con más del 80 por ciento de calzada de tierra, y varias - Córdoba, Corrientes, Entre Ríos, Neuquén y Santa Fe - con más del 70 por ciento con este tipo de calzada. Cabe destacar que en casi todos los casos se trata de provincias del norte y sur de la Argentina que son las que tienen una mayor proporción de pequeños productores.

En las rutas de administración nacional, si bien la pavimentación ha aumentado del 73 por ciento en 1985 al 82 por ciento en el 2000, los porcentajes de calzadas de tierra en algunas provincias del norte son significativos, como en Formosa (47 %), Chaco (30 %) y Misiones (24 %).

La red nacional tiene una extensión de 21 031 km de calzada pavimentada no concesionada, de los cuales el 59 por ciento del total se encuentran en buen estado, el 27 por ciento en estado regular y el 14 por ciento en mal estado. En algunas provincias como Chubut, Formosa, Neuquén y San Luis, la situación es preocupante ya que más del 50 por ciento de la longitud de las rutas se encuentran en estado regular o malo; por otro lado, varias provincias como Buenos Aires, Córdoba, Río Negro, Santa Cruz, Santa Fe y Salta tienen más del 40 por ciento en estado regular o malo.

El estado de los corredores concesionados suman 8 877 km; si bien desde 1991 han evolucionado favorablemente, sólo siete de los 19 corredores alcanzaron el índice de estado Bueno.

(actualización al 2003)

En Argentina (hubo un cambio drástico): por vencimiento de los plazos contractuales, se relició la concesión de 17 de los 18 denominados corredores viales (el restante tiene plazo hasta 2018). Los caminos fueron reagrupados en 6 corredores o concesiones, con una longitud total de 7.951 Km. Las nuevas concesiones son por un plazo de sólo cinco años y tienen un alcance limitado a la conservación rutinaria y a la recaudación del peaje, cuyo producto debe depositarse diariamente en las cuentas bancarias del ente regulador. La conservación periódica y las demás obras que sean necesarias en las vías serán financiadas y contratadas directamente por el Estado. Los valores de peaje son fijados por el Estado, conservándose inicialmente los vigentes en el momento de la adjudicación; sus montos equivalentes en dólares son relativamente reducidos, debido a la devaluación de 2002 y a bajas acordadas para los vehículos pesados.

<http://www.eclac.cl/Transporte/noticias/bolfall/0/14370/FAL210.htm>

Las inversiones de la Dirección de Vialidad Nacional descendieron de 544 millones de dólares EE.UU. en 1985 a 226 millones de dólares EE.UU. en el 2000, en tanto que las concesiones -que se iniciaron en 1991- han aumentado alcanzando un máximo de 311 millones de dólares EE.UU. en 1999, momento a partir del cual comenzaron a descender.

Sitios web consultados:

<http://www.vialidad.gov.ar/>

<http://www.vialidad.gov.ar/partes/index.php?cboProvincia=0&verResultado=1&consulta=Consultar>

http://www.transporte.gov.ar/html/sintesis_gestion/04.PDF

<http://www.occovi.gov.ar/concesiones/corredores-viales.html>

<http://www.seguridadvial.gov.ar/portal/portal/ansv/institucional?id=204>

<http://transporte.minplan.gov.ar/transporte/frameview.phtml>

El 41% de la red vial del país registra un tráfico diario medio anual inferior a los 1000 vehículos. (2009) Siendo un 25,3 % del total inferior a los 500 vehículos.

(cálculo propio hecho en base a datos de

http://transito.vialidad.gov.ar:8080/SelCE_WEB/intro.html)

http://www.vialidad.gov.ar/pavimento_cod_tramos/Archivos/Longitud%20red%20nacional%20de%20caminos%202010.jpg

“(…) se encuentra pavimentada en un 14 por ciento de su extensión de acuerdo al siguiente detalle: Argentina 27 por ciento (…)” en:

<http://www.fao.org/docrep/008/y5711s/y5711s07.htm>

Mapa carretero nacional oficial:

http://www.vialidad.gov.ar/mapasyrutas/red_caminos/argentina2010.jpg

5.3 – Marco institucional para el sector (aéreo, acuático y terrestre)

El sector transporte se encuentra bajo la órbita de la Secretaría de Transporte de la Nación dentro del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. La misma tiene el rol de supervisar el cumplimiento tanto de la planificación en transporte, como de su marco regulatorio; coordinar estrategias con otros países en materia de transporte internacional; estimular el transporte multimodal “en condiciones de eficiencia y de conformidad con la legislación y la normativa vigente”; controlar el funcionamiento de un Registro de Operadores de Transporte Multimodal; supervisar el control y fiscalización de los servicios de transporte en condiciones razonables de economicidad; asistir en lo vinculado con regímenes de tarifas, cánones, aranceles y tasas de las áreas privatizadas o concesionadas; coordinar la elaboración de políticas y ejecución de acciones en materia de seguridad vial; ejercer las facultades de supervisión respecto del funcionamiento de las empresas de cuyo capital social el Estado Nacional tiene participación accionaria; determinar la aprobación de los pliegos de bases y condiciones para llamados a concursos y/o licitaciones; y asistir en forma conjunta con la Secretaría de Turismo de la Presidencia de la Nación en la elaboración, ejecución y coordinación de la política nacional de navegación aerocomercial exclusivamente relacionada al área del Turismo, Deporte y Recreación. Entre otras, esas son las atribuciones más importantes de esta Secretaría.²¹

A su vez dentro de la Secretaría tenemos cuatro Subsecretarías: de Transporte Automotor, de Transporte Ferroviario, de Transporte Aerocomercial y de Puertos y Vías Navegables.

²¹ http://www.transporte.gov.ar/html/sub_trans.htm

Subsecretaría de Transporte Automotor:

El principal objetivo de esta Subsecretaría es “Intervenir en la elaboración, ejecución y control de las políticas, planes y programas referidos al transporte automotor, de carga y de pasajeros, interno e internacional.” Luego de este se desprenden otros como “Coordinar los estudios para la actualización de la normativa vigente; elaborar y proponer políticas sobre permisos y/o concesión de explotación de los servicios de transporte automotor; elaborar los pliegos de bases y condiciones para llamados a concurso y/o licitaciones, así como también intervenir en los procesos licitatorios, para el otorgamiento de concesiones o contrataciones; y participar de las reuniones de consulta, reuniones técnicas o negociaciones con autoridades de transporte automotor, provinciales o de otros países”

Esta subsecretaría contempla un Régimen de Fiscalización de Granos y Ganado (REFIGGRA) creado en 2009, que establece la obligatoriedad de una Carta de Porte para los transportistas afectados a esos rubros, como así también la instalación de puestos de control para efectivizar su implementación.

<http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/155000-159999/157039/norma.htm>

También existe un Registro Único de Transporte Automotor (RUTA) cuya inscripción es obligatoria para todas las empresas que efectúen transporte nacional e internacional de cargas y establece beneficios para los transportistas inscriptos y sanciones para aquellos que no se inscriban o lo hagan con documentación adulterada.

También la Subsecretaría de Transporte Automotor se encarga de la Coordinación de Políticas de Transporte Automotor de Cargas, por ejemplo, sobre cargas peligrosas, permisos para transporte internacional, Licencia Nacional Habilitante, y PAUT (Padrón Único de Transportistas).

Finalmente, dicha Subsecretaría a su vez controla la Coordinación de Políticas para Transporte Automotor de Pasajeros. Como la Licencia Nacional Habilitante y las Modalidades de Servicio, esto es, Transporte Urbano en Distrito Federal, Suburbano grupos I y II, ó Interprovincial. Servicios de Oferta Libre: Charter (básico o ejecutivo), Contratados, Pre y Post Aero-Portuario, Hipódromos y Espectáculos Deportivos y Culturales, y Escolares. Estableciendo permisos de acuerdo a cada tipo de servicio.

Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (CNTSV):

Se encarga de administrar los siguientes ítems: Sistema Nacional de Administración de Infracciones; Sistema Mecánico de Constatación de Infracciones; Sistema de Control de Tránsito en Rutas Concesionadas; Programa Para Cursos de Capacitación en Tránsito y Seguridad Vial; Sistema Nacional de Licencias de Conducir; Sistema Nacional de Estadística de Seguridad Vial; Conformación y Operatividad del Observatorio de Seguridad Vial; Sistema Nacional de Antecedentes de Tránsito.

http://www.transporte.gov.ar/html/sub_auto.htm

Dirección Nacional de Vialidad:

En 1981 la Dirección Nacional de Vialidad creó el Departamento Estado, Evaluación y Seguridad de Caminos en el área de Conservación con la misión principal de proporcionar los fundamentos técnicos para la formulación de programas de obras de refuerzos y mantenimiento de la Red Nacional de Caminos.

http://www.vialidad.gov.ar/pavimento_cod_tramos/estado_pavimentos.php

El Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI) es un organismo descentralizado dependiente de la Secretaría de Obras Públicas, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, encargado de controlar el efectivo cumplimiento de las obligaciones contractuales asumidas por los concesionarios viales de los accesos a la ciudad de Buenos Aires, los corredores viales nacionales concesionados, y la conexión física Rosario Victoria.

En el año 2001, en el marco de un proceso de reforma y modernización del Sector Público Nacional el gobierno nacional consideró necesario replantear la organización de los organismos descentralizados con competencia en el ámbito de las obras, construcciones y concesiones viales y creó el OCCOVI, mediante el Decreto 87/2001, donde se centralizaron las competencias relativas al control de las concesiones viales. Al OCCOVI se le transfirieron las competencias, objetivos, partidas presupuestarias, recursos humanos y materiales de:

- **El Órgano de Control de las Concesiones de la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires (OCRABA)**
- **La Comisión Transitoria y el Órgano de Control de la Concesión de la obra de la conexión física entre las ciudades de Rosario (Santa Fe) y Victoria (Entre Ríos).**
- **El Órgano de Control de las Concesiones Viales, dependiente de la Dirección Nacional de Vialidad.**

En el año 2003 fueron licitadas y adjudicadas las actuales concesiones de los corredores viales nacionales con una modalidad distinta, respetando las tarifas y sin otorgar subsidios.

http://www.minplan.gov.ar/html/informes/informe.php?descripcion=informe_18

“El organismo encargado de la aplicación de las normas en vigor y de la fiscalización de los aspectos operativos de los servicios es la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), ente de naturaleza autárquica creado en el año 1996 en el ámbito de la Subsecretaría de Transporte Terrestre, con competencia sobre el transporte automotor y ferroviario de pasajeros y cargas.”

<http://www.eclac.org/transporte/noticias/bolfall/5/5015/fal157es.htm>

Subsecretaría de Transporte Ferroviario:

Tiene como finalidad la de “Intervenir en la elaboración, ejecución y control de las políticas, planes y programas referidos al transporte ferroviario, de carga y de pasajeros.”

A su vez, establece los términos, las tarifas y las inversiones aplicadas a las concesiones en líneas Mitre y Sarmiento (TBA), y Belgrano norte (Ferroviás SAC).

Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIFSE) tiene a su cargo las obras de mejoramiento de la infraestructura ferroviaria, el control de los pliegos de licitaciones para diversos servicios dentro de la jurisdicción del ferrocarril (publicidad, mantenimiento, eventos culturales), como así también la preservación del patrimonio ferroviario (estaciones, material rodante, señalización) y su protección frente al vandalismo estableciendo una línea telefónica para denuncias.

Subsecretaría de Transporte Aero comercial:

Cuenta con un Departamento de Fiscalización con delegaciones en los aeropuertos de Buenos Aires (Jorge Newbery), Ezeiza, Córdoba y Bariloche, y su función principal es hacer de nexo entre la Subsecretaría de Transporte Aero comercial y las distintas autoridades que intervienen en la gestión aeroportuaria.

<http://www.transporte.gov.ar/aero/index.html>

Depende directamente de la Subsecretaría de Transporte el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) el cual cuenta con una Unidad de Auditoría Interna, y un Consejo Asesor subordinados a un Directorio y a su vez cuenta con una Unidad Secretaría General.

“Entre las primordiales misiones y objetivos del ORSNA, se cuenta la de propender a la obtención de la infraestructura aeroportuaria adecuada para satisfacer las necesidades y la explotación de la actividad aeronáutica y la fiscalización de las inversiones aeroportuarias necesarias para alcanzar la infraestructura que satisfaga los futuros requerimientos de la demanda de tráfico aéreo.”

<http://www.orsna.gov.ar/>

Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables:

Las principales atribuciones de esta subsecretaría son: “Intervenir en la elaboración, ejecución y control de las políticas y planes referidos al transporte fluvial y marítimo; entender en la elaboración, propuesta y ejecución de las políticas sobre concesión de puertos, servicios portuarios y mantenimiento de las vías navegables; supervisar el control y fiscalización de los servicios de transporte fluvial y marítimo; ejercer las responsabilidades y funciones de la autoridad portuaria nacional; ejercer las facultades de supervisión respecto del funcionamiento de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado.”

Política ambiental:

En este aspecto es la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable la responsable de las políticas ambientales que pudiera haber en el transporte, las cuales por desgracia no son muchas ni muy profundas. En este punto cabe señalar un convenio de cooperación técnica firmado entre dicha Secretaría y la Subsecretaría de Transporte Automotor para establecer certificados ambientales de residuos peligrosos en el marco de la utilización del Registro Único de Transporte Automotor (RUTA). Esto siguiendo requisitos estipulados en la Ley de Residuos Peligrosos y en la Ley de Transporte Automotor de Cargas.

A su vez la Secretaría de Ambiente participó en la elaboración de un Atlas del Gran Chaco a través de su área de gestión “Dirección de Conservación del Suelo y Lucha contra la Desertificación” donde se incluye un capítulo sobre sistemas de transporte de dicha área desde una perspectiva ambiental.

A su vez, se consideran los efectos de introducir biodiesel para el transporte público urbano, como está haciendo el Consejo Municipal de la ciudad de Rosario.²²

<http://www.ambiente.gov.ar/?aplicacion=noticias&idarticulo=9695&idseccion=12>

<http://www.ambiente.gov.ar/?idarticulo=8889>

<http://www.ambiente.gov.ar/?idarticulo=5992>

<http://www.ambiente.gov.ar/?idarticulo=9168>

5.4 – Actores (involucrados e interesados) no gubernamentales

En primer lugar, los actores más importantes son los propios habitantes del espacio rural, en especial los pequeños productores pobres que dependen críticamente de la situación del transporte para realizar su producción en el mercado, o bien para subsistir.

No sólo los productores sino también los trabajadores transitorios agropecuarios deberían verse involucrados en toda política de transporte rural en tanto forman parte de la población rural y sobre todo, por el rol clave de la movilidad en la consecución de trabajo.

Los grupos más vulnerables dentro de este conjunto son los indígenas, las mujeres y los jóvenes. En tanto consideramos que toda política de transporte rural debe focalizarse en la inclusión de estos sectores sociales que suelen ser los más

²² <http://www.ambiente.gov.ar/?idarticulo=2271>

perjudicados ante la exclusión y, justamente, por su movilidad menor y de peor calidad.

Los intermediarios y acopiadores tienen un papel importante en tanto se encargan del transporte al mercado ante la carencia de los propios productores y la ausencia del sector público en esta actividad. Lo cual genera dependencia de los productores y por ende, perjuicios económicos para estos.

A su vez, los transportistas en general: los conductores de camiones o de buses sin relación con los productores, como así también las empresas del rubro; también son actores involucrados directamente en el estado de la movilidad rural.

No se debe descuidar la existencia de gremios de transportistas. Estos se agrupan por medio de transporte (aéreo, marítimo y terrestre) Y se hallan nucleados en la Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte (CATT) la cual a su vez mantiene lazos con la CGT (Confederación General del Trabajo) que preside Hugo Moyano, del gremio de los camioneros, con fuerte peso político en el país. Otro gremio importante es la UTA (Unión Tranviarios Automotor) que agrupa a los conductores de ómnibus y a parte de los empleados de subterráneos. Por sus vinculaciones con la política nacional merece resaltar a la Unión Ferroviaria.

Para mejorar la situación de la movilidad rural, un punto clave es el estado y diseño de la infraestructura, fundamentalmente de los caminos. Una parte de los caminos rurales es mantenida por consorcios camineros que cuentan con partidas presupuestarias de las vialidades provinciales (en el mejor de los casos) o de los municipios, y son organizados por los propios productores.²³

También se pueden identificar actores no vinculados directamente con la movilidad, pero que mantienen cierta relación con ella en tanto la movilidad es clave para realizar su tarea. Docentes y directivos de escuelas rurales, médicos y enfermeros de centros de salud (hospitales, centros de atención primaria) rurales, o bien urbanos próximos a áreas rurales. En tanto la movilidad es una condición básica para el acceso a dichos servicios. Estos actores también deberían ser contemplados en un plan de mejora de la movilidad rural.

(redacción propia en base a todo el contenido del presente informe)

6.0 Programas relevantes de Transporte Rural

Plan Estratégico Provincia de Mendoza

<http://planestrategico.mendoza.gob.ar/documentos/doc.html>

²³ http://www.rh1hernando.com/index.php?option=com_content&view=article&id=2240:primera-reunion-plenaria-de-la-asociacion-de-consorcios-camineros-de-la-provincia-de-cordoba&catid=68:noticias-pagina-principal&Itemid=567

Programa de Infraestructura Productiva y Turística de la Provincia de Río Negro

<http://www.iadb.org/es/proyectos/project-information-page,1303.html?id=AR-L1106>

PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE TERRESTRE (PROMITT)

<http://www.autopistasinteligentes.org/-informacion/proyecto-ley-2.html>

Programa Proyecto para el Desarrollo Rural de las Provincias del Noroeste Argentino (PRODERNOA). Ministerio de Economía y Producción - Secretaría de Comercio y Relaciones Económicas Internacionales - Subsecretaría de Economía Agropecuaria y Regional

http://www.casarosada.gov.ar/index.php?option=com_content&task=view&id=350

7.0. Documentos clave (con enlace en lo posible)

MÉTODOS E INDICADORES PARA LA ESTIMACIÓN DE LA POBREZA RURAL EN LA ARGENTINA

Daniela Mathey. Documento de trabajo N° 35. Mayo, 2007

Instituto de Economía y Sociología. INTA

http://www.inta.gob.ar/ies/docs/doctrab/dt_35.pdf

Banco Interamericano de Desarrollo – Diálogo Regional de Política. **RED PARA LA REDUCCION DE LA POBREZA Y LA PROTECCION SOCIAL. PARTICIPACION CIUDADANA EN PROGRAMAS DE REDUCCION DE LA POBREZA EN AMERICA LATINA: EXPERIENCIAS EN ARGENTINA, CHILE, PERÚ Y PARAGUAY.** Ignacio Irarrázaval. Agosto 2005.

http://www.adoptaunhermano.cl/biblioteca-archivos/participacion_ciudadana_en_programas.pdf

Centro latinoamericano para el Desarrollo Rural – Proyecto Argentina Rural – Antecedentes y Marco Conceptual (2009)

<http://www.rimisp.org/getdoc.php?docid=2788>

Rimisp-Centro Latinoamericano para el Desarrollo Rural (2006). **Propuesta para una estrategia de Desarrollo Rural de la Argentina**. Recuperado el 16 de julio de 2006 de <http://www.rimisp.org>.

Diagnostico Situacional de la Provincia de Mendoza. **TALLER TRÁNSITO, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL-PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO. ALGUNAS PROPUESTAS PARA EL DESARROLLO TERRITORIAL DE MENDOZA - C.A.M.**

<http://planestrategico.mendoza.gob.ar/documentos/doc.html>

Foro de la Cadena Agroindustrial Argentina – **INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE CARGAS EN LA REPÚBLICA ARGENTINA - Actualización del estado de situación y propuesta para el modo vial** (noviembre 2010)

http://www.foroagroindustrial.org.ar/pdf/completo_infraestructura_de_transporte_2011.02.21final.pdf

LA MOVILIDAD DE LA METROPOLIS DESIGUAL: EL VIAJE A LA SALUD PUBLICA Y GRATUITA EN LA PERIFERIA DE BUENOS AIRES. Dra. Andrea Gutiérrez. CONICET / UBA – Instituto de Geografía – Programa Transporte y Territorio.

http://egal2009.easyplanners.info/area05/5272_Gutierrez_Andrea.pdf

BM: La contribución de la economía rural al desarrollo: síntesis de los resultados y de las implicaciones para las políticas públicas. (2005). Capítulo 1 (síntesis) del libro "Más allá de la ciudad: la contribución rural al desarrollo", del Banco Mundial (BM). http://www.rimisp.org/boletin_intercambios/index_boletin.php?id_boletin=61

“Transporte Automotor de Cargas en la República Argentina”. (2007) Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial. Secretaría de Extensión Universitaria. Universidad Tecnológica Nacional.

<http://www.utn.edu.ar/secretarias/extension/c3tlibro.utn>

APÉNDICE:

Información de interés aunque no vinculada directamente al tema del perfil

Ejemplos de estudios rurales sobre pobreza en Argentina:

EURE (Santiago) v.26 n.78 Santiago set. 2000: “Los Programas de Desarrollo Rural en la Argentina (en el contexto del ajuste macroeconómico neoliberal)” De Mabel Manzanal – 2000

En: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612000007800004

Resumen

Este trabajo expone las estrategias de los principales programas de desarrollo rural en la Argentina, y sus alcances y posibilidades en el contexto del ajuste macroeconómico neoliberal. Discute si se están dando, o no, los cursos de acción adecuados, y si es viable la asistencia a los pobres rurales, promovida por los organismos internacionales de financiamiento, frente al impacto negativo de las políticas neoliberales sobre los pequeños y medianos productores agropecuarios. El desarrollo rural se inicia en la Argentina junto con la recuperación democrática de la década del 80, pero las primeras acciones recién comienzan a ejecutarse a principios de los 90. Desde entonces se sucedieron y se superpusieron diferentes programas, que son el objeto de este artículo.

Palabras clave: Políticas Sociales, Desarrollo Rural, Políticas Macroeconómicas

http://www.adoptaunhermano.cl/biblioteca-archivos/participacion_ciudadana_en_programas.pdf

Citas relevantes:

La participación en programas públicos, surge en general, una vez que se ha abierto un canal, por incipiente que este sea, desde el cual comienzan a gestarse nuevas demandas. Aunque es poco frecuente, también se han constatado procesos participativos que surgen por iniciativa propia de los beneficiarios potenciales o actuales de los programas sociales, como es el caso de lo ocurrido durante el período de “Emergencia Social” en Argentina en el año 2002.

PARÁMETROS O EJES DE ANÁLISIS DE LA PARTICIPACIÓN EN PROGRAMAS DE REDUCCIÓN DE LA POBREZA

ENVERGADURA: Se refiere a las etapas o procesos de los programas sociales en los cuales los individuos o grupos de beneficiarios pueden participar. En términos de gestión de programas de superación de la pobreza es posible identificar seis etapas.

Gestión o ejecución del programa

La implementación de actividades concretas también puede ser cogestionada por parte de los beneficiarios, quienes pueden asumir aspectos de la administración interna del

programa o simplemente en la producción del bien o servicio. Por ejemplo: en el Fondo Participativo de Inversión Social (Argentina) son las propias organizaciones de la sociedad civil las que llevan las cuentas de los recursos que utilizan y las que proveen la alimentación.

Centro latinoamericano para el desarrollo rural (RIMISP) - Programa dinámicas territoriales rurales

http://www.rimisp.org/proyectos/resumen_ejecutivo_proy.php?id_proyecto=180

También ha sido el caso de nuestro **trabajo con gobiernos nacionales**, como por ejemplo **en Argentina** durante el **desarrollo de la Nueva Estrategia de Desarrollo Rural**.

http://www.rimisp.org/proyectos/index_proy.php?id_proyecto=128

Asistencia Técnica para la Elaboración de la Estrategia de Desarrollo Rural para la Argentina:

La Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación de Argentina desea elaborar una nueva Estrategia Nacional y Provincial de Desarrollo Rural. El Programa Multidonante para la Eliminación de la Pobreza en América Latina y el Caribe - establecido entre el Gobierno de Italia, el Banco Interamericano de Desarrollo y el Fondo Internacional de Desarrollo Agrícola - aprobó en Agosto 2004 una donación de asistencia técnica al Gobierno de Argentina, para colaborar con la preparación de la nueva estrategia. Con el acuerdo del Gobierno de Argentina, el Programa contrató a Rimisp-Centro Latinoamericano para el Desarrollo Rural, para coordinar estas acciones de asistencia técnica, las que estarán a cargo esencialmente de especialistas argentinos.

Diferentes modalidades de concesiones de la red vial según Vialidad Nacional:

Concesiones por peaje

Bajo esta modalidad se encuentran unos 9.383 km de la Red Troncal Nacional, de los cuales 8.877 km a Corredores Concesionados, 236 km a la Red de Acceso a la Ciudad de Buenos Aires (R.A.B.A.) y 270 km a la Red de Acceso a la Ciudad de Córdoba (R.A.C.).

Es de señalar que estos corredores, en general, superan en términos de T.M.D.A., el valor medio de 3.000 vehículos/día, siendo la Red de mayor tránsito y por lo tanto la que requiere una mayor atención, permitiendo un mayor retorno de la inversión.

Concesión con financiamiento privado:

En 1995 comenzó su implementación, a fin de mejorar, ampliar y remodelar, conservar, mantener, explotar y administrar la Red Nacional Vial.

Bajo este sistema, las empresas privadas efectúan la inversión primaria necesaria para llevar al tramo asignado al Índice de Estado establecido en los Pliegos de Licitación y Contrato, cotizando un monto mensual a percibir durante la concesión (10 años), que pagará la D.N.V..

Esta modalidad es mediante el pago de Cuotas Resarcitorias al Concesionario y sin percepción de peaje para el usuario. Se efectúa en virtud de lo establecidos en la Ley N°: 17.520.

Actualmente hay 2 corredores mantenidos bajo este sistema que cubren unos 626,39 km:

-El Corredor 28, en las provincias de Chaco y Formosa (Ruta Nac. N°:11) con 297 km de longitud y un costo de 19.577 \$/km.año

-El Corredor 31, en la provincia de Buenos Aires (Ruta Nac. N°:33) con 329 km de longitud y un costo de 15.977 \$/km.año.

Contratos de Recuperación y Mantenimiento (C.RE.MA.):

A diciembre de 2002 varias están finalizadas, 50 mallas en ejecución, con una longitud de 9.445 kilómetros, encontrándose 3 paralizadas, 4 con plazo neutralizado y 1 rescindida.

Al respecto cabe destacar que en el Plan de Necesidades Viales, para las Obras de Recuperación y Mantenimiento, está previsto relincar unas 55 Mallas por otro período de 5 años.

Para la 2da. Etapa programada C.Re.Ma. II, la Red propuesta era de 32 Mallas con una extensión de 4.521 km, encontrándose a la fecha dos de ellos con contrato vigente

Contrato km-mes:

Este sistema se ejecuta por contrato con empresas privadas en tramos de rutas de la Red Nacional, con un plazo de ejecución de 48 meses, con opción a dos años más a su finalización. El mismo, se basa en la obtención de resultados y se mide y certifica mensualmente, aplicando el Costo Unitario cotizado para el km/mes por la cantidad de km afectados en el mes. Su inicio fue a partir del mes de Agosto de 1995, habiendo finalizado los contratos durante el corriente año.

Por este medio se mantuvieron 3.059 km con 11 contratos, con un costo promedio estimado en \$ 2.360 km/año.

A la fecha, solo quedaban en operación 2 contratos con una extensión de 602,83 km, con un costo promedio estimado de \$ 2.604 km/año, de los cuales uno de ellos finalizaba el 30 de Diciembre y el otro, el 28 de Febrero próximo.

Mantenimiento por Convenio: El sistema de Transferencia de Funciones Operativas consiste en la contratación con los Entes Viales de cada Provincia de las tareas de mantenimiento y conservación de rutina de diversos tramos de rutas nacionales dentro del Provincial. El sistema apunta además a transferir, en forma gradual a cada Provincia la responsabilidad por todas las tareas inherentes a la gestión global de diversos tramos de la Red Troncal Nacional.

Otros Sistemas de Gestión: Estos sistemas de Gestión corresponden a las rutas de Acceso a las ciudades de Buenos Aires y a Córdoba capital.

Mantenimiento por Administración: La Dirección Nacional de Vialidad realiza el mantenimiento y conservación de rutina, con personal propio, de los tramos de la Red Troncal Nacional que, no estando atendidos con ninguna de las modalidades citadas y no encontrándose en obra, han quedado a su cargo.

Documentos clave no asociados directamente al tema, pero utilizados en el informe:

Transporte rural de productos alimenticios en América Latina y el Caribe

Leonardo F. De León y De León, Edwin Francisco De León Barrios
Guatemala, José Alberto Catalano, Argentina y Daniel Rodríguez, Eduardo Neira, Perú.
Editor: Roberto Cuevas
Servicio de Tecnologías de Ingeniería Agrícola y Alimentaria
Dirección de Sistemas de Apoyo a la Agricultura de la FAO. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA AGRICULTURA Y LA ALIMENTACIÓN
Roma, 2004

<http://www.fao.org/docrep/008/y5711s/y5711s00.htm#Contents>

Noticias

<http://www.lapostadelnoroeste.com.ar/2011/03/20/red-vial-dilema-entre-el-campo-y-el-gobierno/>

Lincoln – Buenos Aires

http://www.cuencarural.com/servicios/seguridad_e_higiene_rural/69760-conduccion-en-caminos-rurales/

<http://www.contenidoscanal12.com.ar/noticias.php?a=246>

Venado Tuerto – Santa Fe

<http://www.necocheatotal.com.ar/2010/09/marcos-son-entendidos-los-reclamos-por.html>

<http://www.elpopular.com.ar/diario/2010/12/08/nota.html?idnota=94691>

Olavarría – Buenos Aires

Otros sitios consultados:

<http://www.aca.org.ar/servicios/cartografia/frame.htm>

