



POLÍTICA DE TRANSPORTE

Junio 1-2011

1.- El modelo de transporte de los '90.

La estrategia macroeconómica de los '90 –basada en la apertura comercial, la liberalización financiera, la flexibilización del mercado de trabajo, la privatización y la desregulación- se correspondió con la instauración de un nuevo modelo de transporte. En buena medida, fue impulsado para superar la crisis de capitalización y de gestión del sector, dentro de un contexto general de dificultades económico-financieras en el que destacaban el alto nivel de la deuda externa, las limitaciones del financiamiento público y privado, las dificultades del balance de pagos y la elevada inflación. Las características principales del nuevo modelo de transporte eran, y en buena medida siguen siéndolo, las siguientes:

- a) La separación del Estado como operador predominante del sistema de transporte;
- b) La reducción de la inversión pública en el sistema de transporte en su conjunto. El Estado quedó a cargo de la red vial menos transitada, parte de la infraestructura ferroviaria y algunos segmentos menores del resto, siendo el inversor directo en la parte no delegada del sistema;
- c) La asignación de una parte importante de la acumulación del capital sectorial al área privada de la economía. En la infraestructura: la red vial más transitada, los principales accesos a los grandes centros urbanos, los puertos y aeropuertos más importantes. En el equipamiento: prácticamente, todo el transporte por automotor de carga y masivo de pasajeros, gran parte de los ferrocarriles, las líneas aéreas y fluvio-marítimas;
- d) La asignación del rol regulador del sistema a organismos públicos descentralizados;
- e) La generación del servicio de transporte según el principio del costo / beneficio y bajo la premisa de gestión del riesgo comercial privado.

Queda por hacerse el balance cuantitativo entre lo logrado y lo no alcanzado al cabo de casi dos décadas, pero las carencias existentes y la situación actual realizada justificaría calificarla como estrategia no exitosa. No cabe duda respecto de la necesidad de rectificarla cuanto antes.

2.- Principales Aspectos de la situación actual

Las prioridades otorgadas a los proyectos de transporte –dentro del área privada, pero también de la pública- y la disponibilidad de financiamiento definieron una política no explicitada, aunque no por ello menos efectiva, en favor del modo terrestre y dentro de éste, del automotor respecto del ferrocarril.



Comité de la Provincia de Buenos Aires



Modo vial

En los '90 casi 9000 Km. de la red vial fueron concedidos a empresas privadas. La inversión a realizar debía mejorar su transitabilidad, permitir la baja de costos y los usuarios pagar un peaje.

Este financiamiento para una parte principal y de mayor tránsito, dejó fuera del régimen al 70 % de la red, quedando la reconstrucción y mejora de esta parte a cargo de la Nación y las Provincias, quienes en su mayoría reciben para ello fondos coparticipados.

Según sostienen los transportistas, la concesión se ha traducido en mejoras en la red, pero con un aumento de los costos generalizados de transporte para el usuario, lo cual determinó, en algunas circunstancias, la pérdida de tráfico, y en otras, realizarlo sin recuperar los costos adicionales.

No resulta claro qué factores determinaron esos aumentos, por lo cual su convalidación es cuestionable. Aparece, así, la debida responsabilidad de los reguladores, al aceptar, sin más, el maximizar beneficios empresarios, muchas veces no debidamente justificados, en un contexto monopólico.

Los contratos originales han sido modificados en más de una oportunidad, dándose en el periodo alzas y bajas en los peajes, en éste último caso, mediante la aplicación de subsidios. Quedan aún pendientes de resolución reclamos de los concesionarios. Si bien oportunamente se había decidido no prorrogar las concesiones y proceder a su revisión, recientemente se volvieron a adjudicar por peaje 8000 Km sin subsidios compensatorios, pero haciéndose cargo el Estado de las obras que correspondan.

Falta una justificación rigurosa ante el usuario y la ciudadanía, en general, de este fenómeno de concesiones y peajes, cuestiones que no fueron aclaradas debidamente por los órganos públicos de regulación

En líneas generales, tan solo menos del 50 % de la red tiene tránsito permanente, se mantienen limitaciones en el resto de la red principal y en la secundaria¹. La política de mantenimiento regular tiene falencias que conducen a permanentes o acelerados deterioros de la misma.

El transporte de pasajeros por automotor, de larga y media distancia, ha acrecentado excluyentemente su participación (que en la actualidad es del ..%) dada la reducción casi total de los servicios ferroviarios y en su momento, debido a los inconvenientes por los que atravesó el transporte aéreo². Luego de la recuperación del tráfico aéreo, particularmente a partir de la solución de los problemas generados por la privatización

¹ La extensión de la red nacional es Km. 38,63 miles (2003) y la provincial Km 192,61 miles. Lo pavimentado es un 30% y su estado muestra valores no despreciables de indeseabilidad.

² Aunque la magnitud de esta derivación fue menor que la proveniente del ferrocarril.



Comité de la Provincia de Buenos Aires



de AEROLÍNEAS ARGENTINAS, los servicios prestados por este modo están restableciendo la proporcionalidad esperable.

Pero, lo destacable es que el uso del automóvil ha adquirido tal significación que presenta problemas cuya solución es hoy técnica y financieramente complicada, y puede agravarse aún más en el futuro³.

El transporte de cargas por automotor fue aumentando su importancia, con lo cual las cargas transportadas por este modo son más del 80% del total⁴. Su explotación resulto afectada entre otros aspectos, por las variaciones en los peajes y el precio del combustible.

Además, para cumplir con las exigencias de seguridad y eficiencia, la renovación del parque supone gastos e inversiones que no permiten una rentabilidad adecuada a todo el espectro de las unidades de producción, lo cual ha llevado al Gobierno a otorgar subsidios a la actividad. Es decir, el Estado termina subsidiando la modalidad de transporte terrestre relativamente más onerosa para la producción, introduciendo así una carga pública estructural por dos vías simultáneas, la fiscal y el sesgo anticompetitivo de esa producción.

En los últimos años de la década de los '90, la demanda dirigida al automotor proveniente de la producción agropecuaria fue creciente. En cambio, entre 1993 y 2000, diversas ramas productoras de bienes sufrieron, en promedio, un cierto grado de estancamiento y aún la reducción de su producción⁵. Después de la crisis del 2001-2002, la recuperación económica y el fuerte crecimiento de la producción de bienes, en general, y de los primarios en particular, presentaron un panorama que favoreció al transportista. Esto ha generado una mejora en las condiciones de capitalización del modo.

Por otro lado, ante el incremento de la demanda agregada, el planteo de una concepción logística más integrada, que revalorice el empleo más generalizado del transporte multimodal, presenta limitaciones originadas en la infraestructura y en los aspectos reglamentarios.

Modo ferroviario

La prestación del servicio ferroviario de carga comprende el mantenimiento y desarrollo de sus equipos y la infraestructura. La red ferroviaria alcanza a Km. 32,63 miles; sin embargo, la efectivamente operada es alrededor de Km. 22 mil (excluyendo el Belgrano Cargas). Su estado general es de desgaste acentuado y no comparable con las condiciones propias de los ferrocarriles avanzados. Esto incide en la disminución media de la velocidad de circulación de los equipos, entre otros importantes aspectos.

³ La producción de automotores que sustenta esta modalidad de transporte (automóvil particular) es una parte significativa del crecimiento industrial argentino.

⁴ Gran parte de la carga transportada es de exportación, generando problemas de congestión portuaria debido a la ausencia del ferrocarril.

⁵ Sobre las 210 mil Ton que transporta el automotor, que significan alrededor del 80% del total movilizado *en el subsistema interurbano* del país, casi un 50% son productos agropecuarios y forestales, un 35% distintos productos industriales, menos del 10% combustibles y lubricantes, y el resto una diversidad de bienes. Si se toma en cuenta el total de bienes movilizados en 2004 (unas Ton 415/9 mil), el automotor estaría transportando alrededor de un 91%.



Comité de la Provincia de Buenos Aires



Desde los '90, la operación y mantenimiento de los servicios de carga están en manos de varias empresas concesionarias, aunque el Estado participa en su financiamiento.

Las concesiones otorgadas no ampliaron la red de prestación, dado que no han realizado las inversiones que lo hubieran posibilitado, ni han incorporado otros tipos de cargas ferroviarias más allá de sus necesidades operativas directas (convirtiéndolos en los llamados “ferrocarriles industriales”).

El tipo de cargas transportadas depende de cada línea; puede decirse que básicamente se trata de insumos y/o de la producción de los grupos empresarios a cargo de la concesión. Así, hay ferrocarriles nacionales que se han privatizado, no sólo en su administración y explotación, sino virtualmente también en el usufructo del servicio prestable. El tráfico de cargas alcanza en la actualidad a 13 mil millones de ton/km tiene un nivel similar al de la década de los.... En 2004 había alcanzado a 22 millones de Ton, menos del 10% del total movilizado en el país⁶, de los cuales alrededor del 40% eran productos agrícolas. Los concesionarios estimaban, entonces, llegar en cinco años a un 20 % del total de la carga movilizada.

El servicio ferroviario de pasajeros de larga distancia fue casi totalmente eliminado⁷. Así la Región Metropolitana de Buenos Aires concentra el grueso de la red para el transporte de pasajeros la que quedó a cargo de varios concesionarios. Su situación en materia de infraestructura es preocupante y la operación, deficiente, con elevados reclamos por parte de sus usuarios, recibiendo crecientes subsidios para solventar sus costos. Sin embargo, la aguda crisis que se experimenta en la actividad es producto de la modalidad con que fue concebido el sistema en los '90.

Respecto a las vinculaciones ferroviarias a nivel internacional, particularmente con Chile y Brasil, no se han materializado, aun, varios de los proyectos pensados en términos del mercado ampliado (MERCOSUR).

Modo fuvio-marítimo

En el Transporte por agua, puertos y vías navegables, desde la década del '80, se dieron transformaciones importantes con la aparición de puertos privados en el litoral fluvial; en los '90, con la concesión de los puertos principales, se registró un aumento de las inversiones y de la incorporación de tecnología. Hubo mejoras operativas, reflejadas en la disminución de las esperas y en la movilización de las cargas.

En algunos puertos, la accesibilidad está limitada por la falta de dragado adecuado, que en el caso de la Hidrovía Paraná-Paraguay es trascendente para el desarrollo de la modalidad, dado que influye decisivamente en la estabilidad de los fletes. La nueva tecnología aplicada en los puertos y en el dragado influye sobre los costos operativos y

⁶ Esta proporción contrasta con la registrada en Brasil durante el mismo año: el ferrocarril transportó ton 390 millones, el 46,6% del total de cargas movilizadas y alrededor del 60% de las exportadas.

⁷ La prestación de ciertos servicios de larga distancia está a cargo de operadores provinciales y/o algún grupo privado, pero destacan por su baja calidad operativa, con dificultades para financiar su sostenimiento en el tiempo (por ej. Bs. As. /Mar del Plata)



Comité de la Provincia de Buenos Aires



los peajes, es decir, sobre el costo del transporte⁸. Al elevarse éste, incide en la rentabilidad de los productores de los bienes exportados y la competitividad del comercio exterior. Todo esto es notorio en los puertos del Paraná, principal punto de salida de las exportaciones primarias, y del destino de los viajes en camión y algunas líneas ferroviarias, lo cual genera una elevada concentración de vehículos y cargas en esta zona. Los otros puertos alternativos, de la costa atlántica, Bahía Blanca y Quequén, tienen un movimiento de bienes agropecuarios menor a pesar de la localización relativa de las áreas productivas y de su mayor calado, lo que facilita el acceso de naves de mayor capacidad de transporte. Además, la configuración de puerto mixto de Ing. White ha introducido dificultades en su operatoria⁹

Los puertos fluviales de la RMBA y cercanos a ésta tienen diversas operatorias; Bs. As moviliza el grueso de la carga en contenedores, siguiéndole Dock Sud y, en el futuro, La Plata.

En materia institucional y de gestión hay en el nuevo modelo mayor participación de las provincias y municipios aunque quedan temas pendientes en lo legal, en el control y la participación de los usuarios. Por ejemplo, el caso del Puerto de Buenos Aires es paradigmático, ya que aún no se ha acordado transferir su administración y operación a la jurisdicción del Gobierno de la Ciudad.

En la marina mercante y la industria naval, estrechamente ligadas al sector, su situación empeoró en los años '90, desapareciendo, prácticamente, la flota de bandera nacional y mostrando una participación reducida en el comercio exterior. Las últimas medidas aplicadas por el Gobierno Nacional a partir del 2005, han comenzado a revertir esta situación, aunque muy parcialmente aún.

Modo aéreo

En el transporte aéreo persiste la falta de claridad en los objetivos respecto a la política aerocomercial. Se sigue priorizando en estos servicios a los corredores principales, resultando afectados por una menor oferta relativa varios centros del interior del país. En el servicio al exterior también tuvo participación aquella empresa, compitiendo con otras de banderas extranjeras y alguna de capital nacional.

En aeropuertos se ha dado una fuerte transformación en su infraestructura. La casi totalidad de los mismos está a cargo de una única empresa concesionaria. Es uno de los sectores que más avanzó en su desarrollo, persistiendo, como en otros sectores, la necesidad de clarificar ciertas obligaciones contractuales.

Transporte urbano

⁸ El cómputo del costo debe ser integral: la realización de un dragado al que se decide recuperar mediante el cobro de peaje, se lo supone, muchas veces, una medida exhaustiva de aquél. Y por ello, cuando ese pago se efectiviza, se considera debe contraponerse a beneficios, por lo menos, iguales al costo. Sin embargo, puede haber subsidios o costos no computados, por lo cual la relación peaje pagado-beneficio obtenido no es un indicador fiel del resultado real.

⁹ Dado que se ha introducido la utilización del puerto para la operación de combustibles.



Comité de la Provincia de Buenos Aires



El transporte urbano es prestado en todas las ciudades, por el automotor y desde antiguo, por el sector privado. Algunos municipios han comenzado a operar servicios propios (por Ej. Rosario). En pocos se conservan trolebuses (Rosario, Mendoza). Un caso especial es el de la ciudad de Buenos Aires que tiene además ferrocarril subterráneo y está vinculada dentro de su área geográfica por el ferrocarril metropolitano, con algunas líneas electrificadas. El proceso de electrificación no ha avanzado, prácticamente, en los últimos veinticinco años.

La construcción y gestión de los accesos a la Ciudad de Buenos Aires -ampliando y mejorando vías existentes- se concedió con el régimen de peajes, política que se extendió a otras ciudades del país. Esto posibilitó el gran aumento del uso del automóvil particular, sin encarar las acciones para el transporte masivo de personas (ferrocarril e integración modal con coordinación inter-jurisdiccional)¹⁰. La ampliación del subterráneo, que hoy está en curso, comienza con el gobierno autónomo de la Ciudad de Buenos Aires.

Es cuestionable aplicar tantos recursos en una economía con escasez de capitales, para facilitar la movilidad en que predomina el automóvil, pues son los medios públicos los que aun desplazan la mayoría de los viajeros, que en general son los de menores ingresos.

Política de inversiones

Respecto de la inversión en transporte se intentó justificar la disminución de la inversión en la política de transporte implementada a partir de los '90, en que el rendimiento de la inversión en el ámbito privado es mayor que en el público. Por ello, de acuerdo a esta visión, la caída de la inversión sería sólo aparente. Sin embargo, sólo se conoce alguna comprobación de tal supuesto, que, por otra parte, no resulta convincente¹¹. Pero, aún admitiendo que el presunto mayor rendimiento es igual al descenso de la inversión, el resultado obtenido no logró alcanzar el nivel suficiente para recuperar, con la introducción de tecnología adecuada, la capitalización del sector en su conjunto. Se concluye, así, que, más allá de la crisis del 2001/2002, la disminución de la inversión pública en infraestructura, derivada de la separación estatal, no fue cubierta por la del sector privado.

Parámetros de la actual política de transporte

La significación del transporte, en términos de costo, para la economía en su conjunto debe ser encarada bajo diferentes aspectos. Uno de ellos es el elevado consumo de energía por el sector, derivado de la predominancia del transporte por automotor. El precio del petróleo en continuo aumento incide en los costos operativos de los diferentes medios, y ante la determinación del Gobierno de no permitir aumentos de tarifas, debió recurrir al subsidio, práctica de gestión que alcanzó a las distintas modalidades del transporte. Otro factor es la asignación modal implícitamente

¹⁰ Ejemplo de esta política es haber destinado recursos a accesos viales (1994/98) cuatro veces mayor que a ferrocarriles suburbanos

¹¹ Citada por R. Delgado, "Inversiones en infraestructura vial: la experiencia argentina"; 1998.



Comité de la Provincia de Buenos Aires



escogida como resultado de las políticas implementadas. Y un tercero, es lo resultante de una distribución geográfico-espacial de las redes de transporte.

Es de señalar, también, la incidencia ambiental de progresivo deterioro que tiene el creciente consumo de combustibles líquidos, fuertemente contaminantes. La utilización del GNC no ha tenido aun aplicación en el transporte masivo de pasajeros. Se están desarrollando fuertemente avances en lo relacionado con la producción y utilización de biocombustibles, cuestión de gran trascendencia económico-social.

El tema de los subsidios al transporte, tanto los directos que disminuyen las tarifas pagadas, como los indirectos que recaen en combustibles y peajes, es de gran complejidad, y merece un análisis y debate especiales para clarificar su incidencia en los costos alternativos de los diferentes medios y su incidencia relativa en la competitividad de nuestra producción y de nuestras exportaciones, así como en la estructura de ingresos de los usuarios (familias de bajos ingresos).

Resumen

Resumiendo, el sistema de transporte de Argentina ha sufrido una gran transformación en su estructura y en las responsabilidades de su operación, con la característica inicial que se resume en el "retiro del Estado". La "estrategia de delegación al área privada" alcanzó algunos de los objetivos deseados, como la mejora de los tramos más transitados de la red vial y de la operación portuaria, la reducción de algunos costos de producción del servicio y el aumento de los ingresos generados por la operación del sistema, aunque a costos económicos implícitos indeterminados, Sin embargo, hubo otros objetivos, muy significativos, no alcanzados, tales la re-capitalización del modo ferroviario y por ende, las metas fundamentales del sector en su conjunto, que siguen siendo la reestructuración espacial del sistema, la reducción de la brecha con las economías más avanzadas, la mejora global de su funcionamiento, la disminución de costos para el usuario –que comprende la dupla precio/calidad del servicio-, la homogeneización tecnológica o el progreso hacia este objetivo a través de la introducción de técnicas de punta.

3.- Un Modelo Alternativo de Transporte

Previo a la definición de un programa a mediano y largo plazo, es preciso encarar el análisis de las concesiones existentes, examinando las prestaciones de servicios actuales, su grado de participación y las perspectivas asignadas a la recuperación de la red de cargas ferroviarias. El énfasis está en el Belgrano Cargas, hoy en manos del Estado Nacional, para el que se han decidido inversiones por U\$S 175 millones.

Las necesidades de inversión y modalidades de financiamiento deberán ser resueltas tomando en cuenta las conclusiones de los puntos anteriores.

3.1 Características del Modelo

Las características principales del modelo alternativo, que deberá desarrollarse con amplitud y precisión utilizando las herramientas de la planificación sectorial, son las siguientes:



Comité de la Provincia de Buenos Aires



- a) Una diferente composición modal del transporte y un mayor grado de integración entre los mismos.

Esto significa que el transporte de cargas y de personas se realizará utilizando los modos en proporciones distintas a las actuales, buscando un mayor grado de integración al interior del sistema, aprovechando las ventajas comparativas de cada uno de ellos. La integración debe ser tal que mejore el costo y la calidad de transporte entre origen y destino final.

La modificación modal será consecuencia de variaciones proyectables más acentuadas en cierto tipo de cargas críticas, de referencia estratégica a largo plazo (por ej. las de origen agropecuario, se proyectan 100 millones de ton de granos en lo inmediato y 150 millones de ton para el año 2030, el grueso será exportado) en las que el cambio resulta de:

- 1) una diferencia de los costos (aún los privados actuales), según modo;
- 2) la necesidad de habilitar al sector para cumplir eficazmente en un plazo de diez años con las magnitudes a movilizar;
- 3) adecuarlo al comportamiento futuro probable del destino de los bienes exportados (el caso del Mercosur ampliado; el traslado del centro de gravedad de la navegación mundial hacia el Pacífico, como consecuencia del aumento de la importancia de Asia en el comercio internacional).

En otras cargas, distintas al del ejemplo anterior, podrá continuar o acentuarse el uso relativo actual de los modos.

- b) La necesidad de justificación económica desde el punto de vista global (sectorial) de los programas y proyectos, merced a un cálculo económico integral, incorporando los costos y los beneficios sociales. Dicho cálculo permitirá evaluar mejor las propuestas alternativas, contribuyendo a superar la carencia de definiciones técnico-políticas fundadas.

Asimismo, constituye una herramienta valiosa para establecer los efectos, positivos y negativos, del desarrollo del sector sobre el resto de las actividades del país. Por ejemplo, su vinculación estrecha con el medio ambiente y su característica de gran consumidor de combustibles de alto costo. La influencia existente por parte del sector sobre este aspecto irá acrecentándose, especialmente, en ciertas áreas del territorio nacional.

- c) La participación estatal en el sector, que debe abarcar lo concerniente a la inversión y la gestión de la infraestructura pública así como la regulación de los mercados. Esta acción plantea la necesidad de encarar la readecuación institucional del sector.
- d) La re-orientación de la inversión sectorial que deberá tomar en cuenta:
- 1) El aumento en la actividad ferroviaria, en cargas y pasajeros, con sus requerimientos de infraestructura y equipos.



- 2) La mejora progresiva de la red vial pavimentada interurbana, la introducción explícita del mantenimiento regular de la red secundaria (caminos no pavimentados), la complementación del camión y el ferrocarril, la multi-modalidad y el aumento de la logística.
 - 3) La utilización más amplia del transporte por agua, con las necesidades de calado suficiente de sus vías de navegación, que prevea la incorporación de un puerto de aguas profundas al sistema de transporte y su articulación con el ferrocarril y la inter-modalidad. Asimismo el restablecimiento de las medidas dirigidas a fortalecer la flota de bandera nacional.
 - 4) La política de reestructuración modal en los grandes centros urbanos, donde se enfatizará la mejora de los medios masivos de transporte y la rectificación de la tendencia hacia el aumento del automóvil como medio de transporte individual.
 - 5) Las nuevas conexiones internacionales en el contexto del Mercosur.
- e) La recuperación de la actividad industrial nacional como productora de bienes de capital destinados al sector y el fortalecimiento de la generación de ciencia y tecnología específicas, para lo cual es imprescindible la coordinación con otras áreas de gobierno, como Industria, Educación y Ciencia y Tecnología.
- f) Elaboración de una nueva normativa de regulación, compatible con la estrategia y los objetivos del sector, regulación que debe cubrir las exigencias sociales que no pueden ser adecuadamente atendidas a través de las decisiones privadas, pues el sector se desenvuelve bajo condiciones que no son las de competencia; reestructuración profunda de los órganos regulatorios; cooperación institucional inter-jurisdiccional, generando fórmulas institucionales que permitan coordinar y regular la interacción de los sistemas de transporte urbano e interurbano, con el objetivo de superar ineficiencias y externalidades (por ejemplo, se debe atender los problemas de interacción negativos entre los puertos y las áreas urbanas aledañas); participación social a través de modalidades adecuadas, destacando la universitaria que debe contribuir a la formación de recursos humanos en la especialidad, en las diversas carreras afines al sector.
- g) Un cambio en la composición modal del transporte de pasajeros de las regiones metropolitanas (en particular de Buenos Aires). Incremento del uso del transporte masivo (modernización de los ferrocarriles y mejora de su capacidad actual); avance en las transformaciones del servicio por automotor: una mejora del uso de su capacidad y desarrollo de políticas de racionalización e integración tarifaria y de servicios intermodales. Habrá que tomar en cuenta una situación de transición en esta materia y otra de más largo plazo, compatibles con los objetivos de reasignación modal y de accesibilidad del servicio a zonas de bajo nivel de renta per capita.



Comité de la Provincia de Buenos Aires



El tránsito de la situación actual a la del Modelo Alternativo requiere una acción política, firme y persistente, de coherencia entre las medidas de la coyuntura y las de largo plazo, utilizando las herramientas específicas. Deben destacarse los aspectos centrales necesarios para su implementación:

- a) Un *modelo de política macroeconómica que sea compatible* con los objetivos del nuevo modelo de transporte, dentro de la cual, éste pueda insertarse adecuadamente y serle funcional.
- b) La *reestructuración de los órganos públicos sectoriales*, dotándolos de la capacidad técnica necesaria.
- c) El *aumento de la inversión sectorial* y la modificación de su composición actual. Este aumento implica, especialmente, el incremento de la inversión estatal y la adopción de medidas que impulsen la privada.
- d) La *modificación de la actual política de financiamiento del sector*. La reevaluación de los fondos específicos y asignaciones por fideicomisos. El examen del peaje y su vinculación con la inversión, a la luz del principio del riesgo-beneficio privado y la experiencia de los '90.
- e) Revisión de la modalidad actual en la aplicación del subsidio: la *revisión de las normas regulatorias y su aplicación*. La articulación entre los concesionarios privados y el sector público necesita ser repensada en pos de mejorar su estructura, tanto en su actividad interna como en su relación con los países vecinos. El necesario proceso de integración interna del país y con el Mercosur conduce a decisiones trascendentes en el plano del sistema de transporte: una de ellas, y principal, es qué se hace con el ferrocarril. En alguna medida y por sus connotaciones, es discutir estratégicamente qué país se quiere estructurar.