



CONCLUSIONES DEL 1ER CONGRESO NACIONAL POR LA RECUPERACION DE LOS FERROCARRILES - TUCUMAN

INTRODUCCION

El Primer Congreso Nacional por la Recuperación de los Ferrocarriles se llevó a cabo durante los días 31 de octubre al 1 de noviembre de 2014 en la Universidad Tecnológica Nacional Facultad Regional Tucumán, el cual reunió a destacados representantes del sector ferroviario, del ámbito educativo y de la comunidad de nuestra región y del país. En el encuentro se abordaron las distintas problemáticas que afectan a los ferrocarriles en la República Argentina. El ambiente de trabajo fue cordial y distendido. Se realizaron debates, en donde la prioridad actual fue el ferrocarril como herramienta estratégica y factor de crecimiento del país.

Asimismo en la apertura del Congreso se destacó que desde la Facultad se está pensando en lanzar una carrera de Especialización Ferroviaria consensuada con la sociedad y sobre todo, con quienes trabajan en esta actividad. Por ello es necesario conocer qué piensan los actores del sector y cuál es la necesidad real de los jóvenes para poner en marcha este desafío.

En el Congreso se trató de manera especial la reactivación del Ferrocarril General Belgrano, lo que al entender de los distintos participantes y expositores permitiría impulsar el transporte ferroviario para fortalecer el potencial productivo-exportador argentino, considerando especialmente las economías regionales y la salida al Pacífico, además de alentar el transporte de pasajeros. En este contexto se convino por unanimidad que el ferrocarril es clave para la integración regional. La posición de la República Argentina, como parte integrante del Mercosur, obliga a refundar prioritariamente el modo ferroviario en toda la Nación. En tal sentido fue muy significativo evaluar y considerar la conexión del norte como un nuevo corredor bioceánico, a través de Corrientes, Formosa y Salta, para reimpulsar al ferrocarril como factor de desarrollo integral para intercambio entre bloques económicos.

Es importante destacar además, que durante las dos jornadas en las que se llevó a cabo el Congreso se evidenció un grado de participación importante de los asistentes en donde se escucharon diversas opiniones tendientes a realizar un diagnóstico de la situación del Ferrocarril General Belgrano como también del Sistema Ferroviario Nacional. En el mismo sentido se definió un modo de capacitación en la provincia (oficios, carreras de pregrado, de grado y posgrado), que la UTN-FRT puede brindar.

A partir de las exposiciones, y debates se elaboraron las siguientes conclusiones y recomendaciones, que se ponen a consideración seguidamente:

CONCLUSIONES

1.- LA IMPORTANCIA DEL FERROCARRIL EN ARGENTINA



El ferrocarril es uno de los principales motores que impulsa el desarrollo de un país. En la actualidad el ferrocarril es de vital importancia para el futuro económico de la Nación ya que favorece la creación de riqueza a través de su participación en la cadena integrada de suministros de mercancías, además de brindar eficientemente un medio de transporte económico a las clases populares.

2.- EL TRANSPORTE FERROVIARIO DEBE SER UN SERVICIO PÚBLICO

El transporte interviene continuamente en la producción y en la comercialización de bienes. Las mercancías, o cualquier producto manufacturado, toman valor a partir de cuando interviene el transporte. Por eso el precio y la calidad de los servicios del mismo afectan intensamente la performance de todo el sistema económico. Para tener una idea cuantitativa de la importancia económica del Sector Transporte es ilustrativo mencionar que el mismo genera más del 9% del PBI y que en él se efectiviza un 11% de la Inversión Bruta Interna.

El transporte aporta soluciones irremplazables a los problemas de integración del espacio territorial y de la Defensa Nacional, cumpliendo trascendentes funciones en la ecuación económica-financiera.

Aquí radica su directa injerencia en la economía global, donde el transporte adquiere capital importancia, lo que debe calificarse, sin duda alguna, como trascendente.

El sistema constituye un aspecto clave de la vida nacional, ya que no existe ninguna actividad que no requiera de una u otra forma de este servicio. El sistema de transporte es como el sistema arterial que irriga al cuerpo humano. Sin este medio circulatorio el cuerpo no tendría vida. Todas las arterias, venas grandes, pequeñas, conductos y vasos capilares, contribuyen armónicamente al funcionamiento de este cuerpo vital. Todos los vasos arteriales son afluentes tributarios al sistema central de irrigación, todos son necesarios, comunicantes y complementarios entre sí. No compiten ni tampoco se excluyen. Si eso ocurriera, habría un serio desequilibrio en el metabolismo del cuerpo o no habría vida. No se puede imaginar en el desarrollo de la comunidad que ella no cuente con un sistema de transporte adecuado, armónico, integrado, donde los distintos modos se complementen y sirvan a la comunicación universal de su natural territorio.

El objetivo básico de todo Estado en el sector del Transporte es trasladar eficientemente, personas y bienes al más bajo costo social para la Nación. Para eso fijará objetivos claros en su organización y funcionamiento general. El Estado debe intervenir definiendo las normas de comportamiento de los distintos modos de transporte, cumpliendo plenamente con las funciones de planificación y organización y asumiendo también el rol de regulador, a través de un severo control de gestión. De este modo podrá corregir errores y desviaciones en los objetivos fijados. El ferrocarril, por su función característica, es un componente fundamental de todo Sistema Nacional de Transporte y, como tal, su relación con la economía general se debe inscribir en este marco.



En tal objetivo el ferrocarril tiene funciones específicas, a las cuales la Nación no debe ni puede renunciar.

De lo contrario, aquellas medidas tomadas para reducir su función con criterio netamente comercial, permitieron abandonar su infraestructura y cerrar aquellos servicios de importancia estratégica, sin atender que los medios sustitutos impuestos por estrictos e impropios mecanismos de lucro, hayan cubierto mínimamente los espacios vacíos, tras el retiro del medio ferroviario. Así se condenó a la extinción de poblaciones íntegras y de pueblos enteros.

El ferrocarril es el medio más barato para el transporte masivo de personas y de cargas en media y larga distancias, bajo condiciones específicas. Estas son definiciones sintéticas y primarias al desarrollo de este tema, en cuanto al papel del Estado y el respectivo rol que debe primar la inserción del sistema ferroviario nacional en el sistema nacional de transporte.

Desde hace años, desde todas las latitudes del mundo donde el transporte juega un papel fundamental en el desarrollo de los países, se ha dicho y se ha comprobado que viajar y transportar en tren es más seguro.

Es oportuno señalar también que nuestro territorio nacional, está conformado por extensas regiones diferenciadas por su geografía, su clima, sus recursos naturales y estratégicos, lo cual demanda contar con una dinámica en los procesos del transporte, locomoción y traslado de personas y de cargas con tecnologías diferenciadas y aplicables mediante modos complejos y diversos, pero con mayor eficiencia. Este contexto demanda una importante inversión en el sector ferroviario, lo que permitiría revertir esta situación. La República Argentina debe establecer un proyecto nacional de integración y desarrollo a largo plazo coherente con la realidad del país y del mundo; es en este marco que el ferrocarril podrá realizar un aporte sustancial al desarrollo de la Nación.

A diferencia de otros países, en la República Argentina es el camión quien hace los tráficos que debería realizar el ferrocarril, lo que encarece el costo de los bienes que se comercializan, máxime cuando lo que se produce por ejemplo en nuestra provincia, es enviado a través de los puertos de Buenos Aires, distantes 1200 km.

La participación ferroviaria en todas las producciones todavía es mínima a nivel país (solo llega al 10%, cuando en la década del 40 superaba el 50%). Se sabe que ningún medio de transporte terrestre, puede ser más conveniente como el ferrocarril para el transporte masivo de productos a largas distancias, pero dependiendo de que el sistema sea eficiente y el suministro de vagones sea oportuno racional.

En nuestros ferrocarriles conviven además una red de la producción y otra de fomento y apoyo a las economías regionales. Para una mayor participación del modo ferroviario se deberá contar con un programa de reconstrucción de la infraestructura ferroviaria y de equipamiento de material rodante ferroviario con lo cual se generará un significativo beneficio público a todo el país

Entre los beneficios procurados podemos señalar:



-
- a) Descongestión de carreteras, disminuyendo las costas de los tiempos muertos por saturación de tráfico; una drástica disminución de la accidentalidad en carreteras, la que en la actualidad se torna ya inadmisibile.
 - b) Uso más racional de los recursos energéticos por la mayor eficiencia del ferrocarril.
 - c) Disminución de la contaminación ambiental y de la emisión de gases de efecto invernadero, responsable del calentamiento global y del cambio climático.

Por ello, se subraya la necesidad de mitigar las consecuencias negativas de los transportes sobre la calidad de vida, potenciando los servicios más adecuados para cada región con menor impacto medio ambiental. En este aspecto el ferrocarril, podríamos decir, es el recurso de transporte más amigable.

3.- EL EJEMPLO DE LA HISTORIA DEL FERROCARRIL BELGRANO

El Ferrocarril Belgrano, en sus momentos iniciales fue primero de Fomento, luego fue un recurso de desarrollo de medio país por parte del Estado. Con la Nacionalización toma el nombre de F.C. Belgrano. Desde sus inicios se fue constituyendo como un Sistema de Transporte Ferroviario, de Industrias y Comunicación. Ha sido y es el referente, por su entramado ferroviario (sistema de red distributiva), la misma que une e integra 14 provincias argentinas. Este ferrocarril fue inaugurado en 1904 y perteneció y operó siempre como empresa estatal.

Este ferrocarril fue el único que tuvo Talleres Ferroviarios donde se fabricaron, coches de pasajeros, dormitorios, cines, comedores, metálicos de diseño aerodinámico, de madera, vagones de todo tipo entre otros. Desarrolló un gran nivel tecnológico como los Talleres de San Cristóbal en la provincia de Santa Fe, en donde ya en 1935 se reparaban los coches motores diesel Ganz. Otros de gran jerarquía fueron los Talleres de Tafí Viejo en Tucumán, el más grande sud América; a estos se les deben sumar los Talleres en la provincia de Córdoba, tales como Cruz del Eje y en la ciudad de Córdoba, Laguna Paiva en Santa Fe. Los Talleres Los Hornos de La Plata y en Santiago del Estero eran especializados en rectificación y revenido de rieles en talleres, agujas y cambios. Como así los talleres de Cambios y Estructuras. Creó el primer Laboratorio de ensayo de Materiales en 1910. Con sus ganancias compró el ramal de Rosario a Puerto Nuevo Buenos Aires y, edificó la administración del ferrocarril del Estado en la calle Los Inmigrantes 1950 (Maipú 4 en la jerga ferroviaria, Capital Federal), entre otras creaciones y fabricaciones

Despachó trenes especiales fueron: aguateros, tren sanitario, la lucha contra la vinchuca, la langosta, trenes de auxilio para mitigar inundaciones y sequías. En sus trenes de pasajeros llevaban los vagones postales cumpliendo la función de correo, entre otros servicios. En sus estaciones tenía una estafeta donde recibía la correspondencia para la población.

4.- La recuperación posible de la Infraestructura del Ferrocarril General Belgrano

Debido a la gran extensión de nuestro país, el servicio del ferrocarril es fundamental por su bajo costo, menor contaminación ambiental y eficiencia energética, como se dijo antes.

En el caso del FC Belgrano la extensión de la red integra 14 provincias, además de contar con conexiones internacionales. Es importante la renovación de las vías férreas ya que las mismas en su gran mayoría datan de la década del 40. El FC Belgrano tiene la línea férrea más extensa del



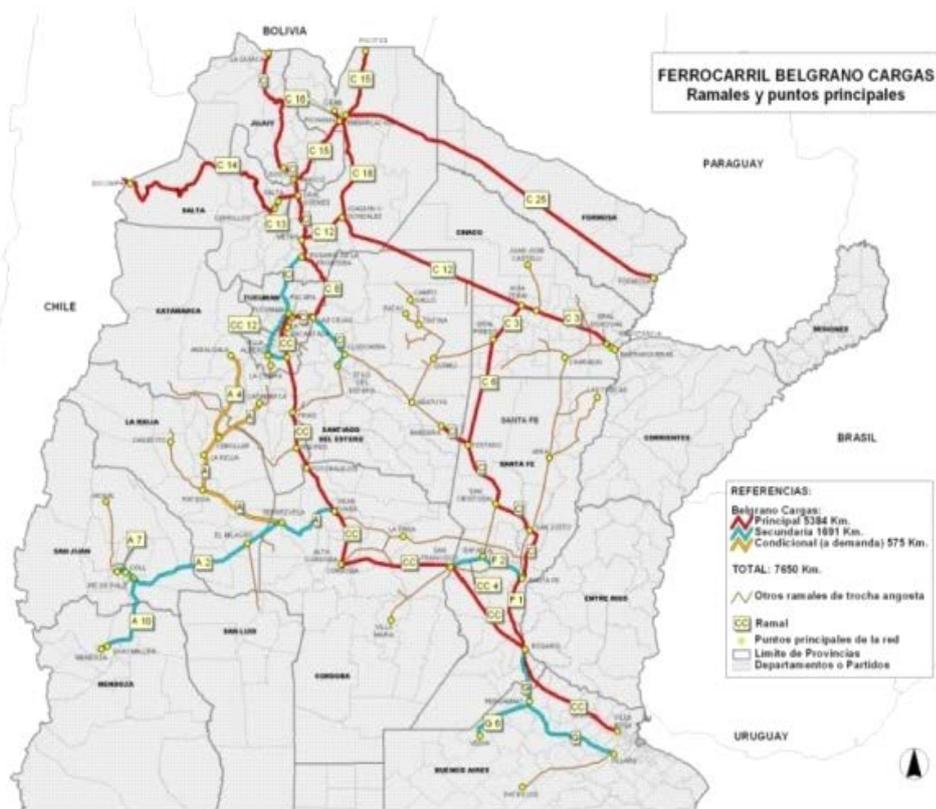
país, la que partiendo de Retiro, cubre principalmente las provincias del Centro, Norte y Oeste de Argentina, exceptuando las regiones mesopotámica, patagónica y parte de la pampeana.

Se comunica Salta en la República Argentina con Antofagasta (Chile), por el paso de Socompa y con Yacuiba, y de allí a Santa Cruz de la Sierra, (Bolivia), a través de Salvador Mazza, (Estación Pocitos). Por eso tiene su gran importancia estratégica.

En un ámbito geográfico como el de nuestro país, en el que las distancias por recorrer son significativas y el hecho de que el área de mayor densidad de tránsito es absolutamente llana, la existencia de una eficiente y competitiva infraestructura de transportes y comunicaciones constituye una condición ineludible para respaldar los crecientes movimientos interregionales.

Para ello es menester fortalecer y propiciar el desarrollo industrial ferroviario, adecuar y/o reparar el sistema actual del FC Belgrano (realizando inversiones importantes en infraestructura), para poder así, aumentar su capacidad portante, aumentar la velocidad de traslado, reordenar los accesos a puertos, fortalecer el uso o creación de terminales multimodales y localizar nuevos centros de acopios y distribución de cargas.

Las razones para refuncionalizar y renovar el FC Belgrano son múltiples, entre los que cabe enunciar: “potenciar la competitividad entre las regiones y ciudades de nuestro país”, “favorecer la accesibilidad a los mercados y al comercio exterior, posibilitar el desarrollo y la ordenación e integración territorial y propender a la mejora de la calidad de vida de la población”, “evitar la despoblación del interior y revalorizar” de vastas zonas agrícolas”.



El siguiente cuadro detalla las líneas del Ferrocarril Belgrano desde Tucumán hacia Chile y hacia Buenos Aires

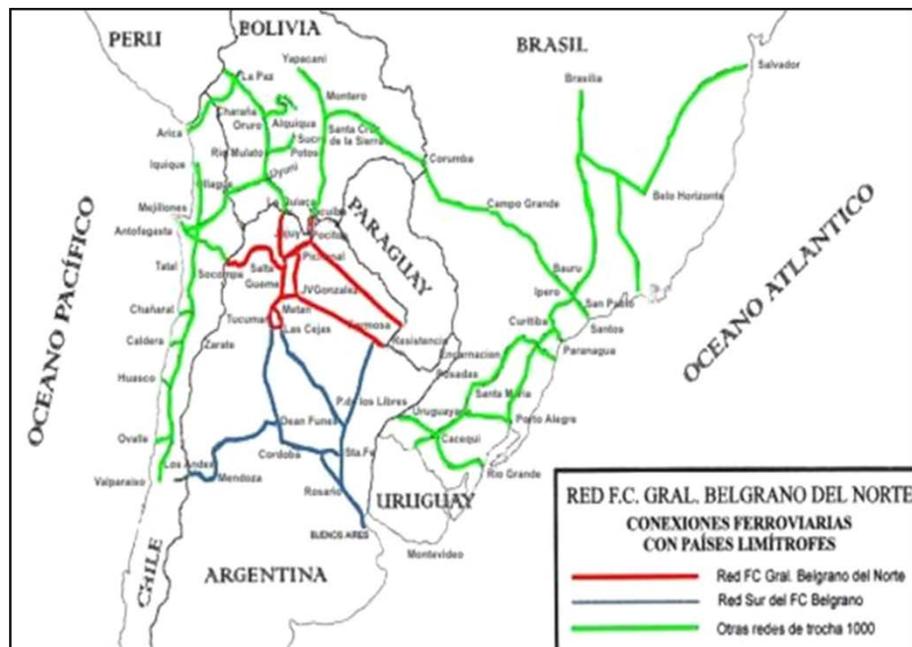
Desde Tucumán	Descripción del Recorrido
A Chile	Sale (línea principal) de San Miguel de Tucumán hacia Tafí Viejo/ Cadillal/ Trancas/ Rosario de la Frontera/ Metán/ Güemes/ Salta .(por ruta 9). (ramal C14) Sale de Salta a Socompa , donde lo toma FERRONOR de Chile y llega hasta el Puerto de Mejillones o al Puerto de Antofagasta . Salida al Asia y Pacífico. NOTA: Desde Tucumán hasta Rosario de Frontera, se encuentran las vías en malas condiciones.
A Buenos Aires	Desde San Miguel de Tucumán/ Simoca/ Lavalle/ Frías (por ruta 157)/ Recreo/ Deán Funes/ Jesús María/ Alta Córdoba/ San Francisco/ Rosario Oeste/ hasta Retiro Norte (Bs. As.) . Se denomina CC (Central Córdoba, línea principal sur). Existe otro ramal que sale de S. M. de Tucumán/ Las Cejas/ Clodomira/ La Banda (Sº.del Estero)/ Añatuya/ Santa Fe/ Rosario Oeste/ Bs. Aires .

Otro punto a considerar como Corredor Bioceánico. El Ferrocarril Belgrano es parte integrante. El mismo une los puertos de Santos (Brasil) en el Atlántico, con Iquique, Antofagasta y Mejillones



(Chile) en el Pacífico. Es un corredor ferroviario interoceánico de trocha única: Brasil (San Pablo/ Campo Grande/ Pto. Suárez/ Corumbá) – Bolivia (Santa Cruz de la Sierra/ Potosí) – Argentina (Güemes/ Salta/ Socompa) – Chile (Iquique/ Antofagasta/ Mejillones). Desde Tucumán se conecta al Corredor a través de Rosario de la Frontera/ Metán, hasta Güemes. Sigue Grafico.

CORREDOR BIOCEANICO



Todo el trazado, está destinado al servicio de cargas y **tiene la misma trocha**, por lo tanto, no hay necesidad de trasbordos. Una gran parte del recorrido es plano y recto, lo cual da mayor rapidez y más tonelaje de remolque. El costo puede ser accesible para el transporte de grandes volúmenes de las producciones de las economías de los países limítrofes y sus regiones, las que aguardan la renovación total de las vías para dar mayor capacidad de volumen, dinámica y rentabilidad a la salida de las exportaciones. Disminuye la contaminación y descarga las rutas viales y los puentes internacionales ya sobrecargados.

En cuanto a la recuperación del Ferrocarril General Belgrano se considera que es posible, con una adecuada inversión y capacitación nacional especializada de personal debido a que se evidencia, como en el sector ferroviario en general, la falta de recursos humanos calificados, contando en muchos casos con una planta de personal de edades elevadas y poco apta a cambios. La red del FC Belgrano, además de las inversiones en infraestructura, requiere ya una importante actualización tecnológica (por ejemplo la instalación de durmientes de hormigón de industria nacional) para adecuarse a los distintos volúmenes regionales que necesitan -indefectiblemente- de este medio de transporte para ofrecer intercambio de bienes competitivos.

En este contexto la UTN-FRT puede brindar su apoyo mediante la creación de nuevas carreras especializadas para esta necesidad, aportando innovación y desarrollo para convertir al FC Belgrano en un eje importante del transporte terrestre nacional y regional. (como lo fue en su historia).

5.- Construcción y Mantenimiento de Material rodante en talleres de Tafi Viejo



En lo que respecta a este punto, es de suma importancia reactivar a pleno los Talleres de Tafi Viejo ya que este emprendimiento, sin ninguna, duda tendría un efecto multiplicador en la economía provincial y de la región NOA, además de afianzar la independencia integral del país, en el marco de una genuina industrialización sustitutiva de importaciones y fortalecimiento del mercado interno. Es importante destacar que los talleres pueden realizar actividades de construcción, reparación y mantenimiento de vagones con estándares tecnológicos internacionales, como también diversos trabajos destinados a satisfacer las necesidades del sector productivo de Tucumán y del NOA, debido fundamentalmente a la disponibilidad y capacidad instalada en los mismos. Es pues destacable el compromiso del personal que de los talleres para con el ferrocarril.

Ejemplo de ello es la reconstrucción de vagones cargueros destinados al transporte de granos y extracción de minerales para poder incrementar el parque de vagones de carga en todo el país (pasó de aproximadamente 1.800 a 4.000 vagones).

Es muy importante considerar en esto la ubicación geográfica de los talleres para reparar y fabricar vagones, atento a las demandas de la línea Belgrano sur. Existen en San Cristóbal y Laguna Paiva (pcia. de Santa Fe) y Talleres Tafi Viejo (para el NOA). Esto hace necesario contar con mano de obra especializada y con una capacitación adecuada para desempeñar las funciones técnicas necesarias para afrontar este desafío.

Los talleres deben además fabricar elementos necesarios para la infraestructura de vía como tirafondos, bulones, arandelas eclisas aparatos de vía, reperfilado de rieles – Talleres Los Hornos en La Plata, y reparación de elementos metálicos de las obras de arte ferroviaria. La crítica falta de locomotoras hace necesario considerar la recuperación de locomotoras diesel en los talleres de Alta Córdoba y en el Deposito Guemes

Un factor a tener en cuenta es que en casi todos los talleres se perdió mucho conocimiento debido al proceso de desmantelamiento y la pérdida de recursos humanos. Del total de la gente con experiencia queda un 10 por ciento y están en edad de jubilarse. Frente a esta realidad es importante considerar a los ex ferroviarios, quienes podrían brindar sus conocimientos por ejemplo a los alumnos de las escuelas técnicas de la provincia los que podrían realizar pasantías en el ámbito de los talleres. Asimismo es importante el aporte que los centros educativos (UTN-FRT, escuelas técnicas, etc.) puedan brindar para la implementación de oficios, nuevas carreras de pregrado, grado y posgrado; en este marco la creación de la Tecnicatura Ferroviaria por parte de la UTN-FRT es considerada por los distintos actores participantes del congreso como muy importante para la reactivación del sector ferroviario en Tucumán.

6.- Análisis FODA

A continuación se transcribe el análisis FODA de las instalaciones e infraestructura del FC Belgrano y del sector ferroviario nacional, de hecho la sigla FODA, es un acrónimo de **Fortalezas** (factores críticos positivos con los que se cuenta como son las capacidades especiales con que cuenta la empresa y que le permiten tener una posición privilegiada frente a la competencia. Recursos que se controlan, capacidades y habilidades que se poseen, actividades que se desarrollan positivamente, etc.) - **Oportunidades**, (aspectos positivos que podemos aprovechar



utilizando nuestras fortalezas como son aquellos factores que resultan positivos, favorables, explotables, que se deben descubrir en el entorno en el que actúa la empresa, y que permiten obtener ventajas competitivas) - **Debilidades** (factores críticos negativos que se deben eliminar o reducir como son aquellos factores que provocan una posición desfavorable frente a la competencia, recursos de los que se carece, habilidades que no se poseen, actividades que no se desarrollan positivamente, etc.) y **Amenazas** (aspectos negativos externos que podrían obstaculizar el logro de nuestros objetivos aquellas situaciones que provienen del entorno y que pueden llegar a atentar incluso contra la permanencia de la organización). Tanto las fortalezas como las debilidades son internas de la organización, por lo que es posible actuar directamente sobre ellas. En cambio las oportunidades y las amenazas son externas, y solo se puede tener ingerencia sobre las ellas modificando los aspectos internos. La matriz FODA es una herramienta de análisis que puede ser aplicada a cualquier situación, individuo, producto, empresa, etc, que esté actuando como objeto de estudio en un momento determinado del tiempo en nuestro caso el FC Belgrano y el sector ferroviario en general”

De hecho el análisis FODA permitirá conformar un cuadro de la situación actual del FC Belgrano y el sector ferroviario en general ayudando de esta manera obtener un diagnóstico preciso que permitirá, en función de ello, tomar decisiones acordes con los objetivos y políticas formulados.

Luego de haber realizado el primer análisis FODA, se aconseja realizar sucesivos análisis de forma periódica teniendo como referencia el primero, con el propósito de conocer si estamos cumpliendo con los objetivos planteados en nuestra formulación estratégica. Esto es aconsejable dado que las condiciones externas e internas son dinámicas y algunos factores cambian con el paso del tiempo, mientras que otros sufren modificaciones mínimas.

Asimismo el objetivo primario del análisis FODA consistirá en obtener conclusiones sobre la forma en que el FC Belgrano y el sector ferroviario en general será capaz de afrontar los cambios y las turbulencias en el contexto, (oportunidades y amenazas) a partir de sus fortalezas y debilidades internas. Además este análisis permitirá proyectar distintos escenarios de futuro con sus consiguientes matrices FODA y plantear estrategias alternativas, escenarios y estrategias que serán definidas en encuentros posteriores.

ANALISIS DE FORTALEZAS, DEBILIDADES, OPORTUNIDADES Y AMENAZAS



FORTALEZAS

- En el caso del Ferrocarril General Belgrano, la extensión de la red integra 14 provincias además de contar con conexiones internacionales.
- Red ferroviaria que alcanza a buena parte del país así como los centros productivos más importantes accediendo a la Región Metropolitana de Buenos Aires y polos portuarios de Rosario y Bahía Blanca.
- Recursos humanos comprometidos con el ferrocarril, dentro de un marco de grandes limitaciones.
- Se encuentra operativo generando un importante beneficio público.
- Cumple un rol estratégico para el crecimiento del país.
- Desempeño eficiente del ferrocarril en sus funciones tanto desde el punto de vista económico como energético y ambiental.
- Transporte de grandes volúmenes de carga. Para transporte a granel (por ejemplo: 1500 tn netas) se necesita una sola carta de porte (contra 50 de camiones equivalentes a 30 tn netas)
- Mayor seguridad en el transporte, menor riesgo de accidentes propios y a terceros. Asimismo brinda confiabilidad y mayor seguridad contra robos.
- Desarrollo logístico para el transporte de carga.
- Segmentación de productos: productos de poco peso y mucho volumen o de mucho peso y poco volumen cuyo transporte idóneo es el ferrocarril.
- Salida al Pacífico

DEBILIDADES

- Falta de recursos humanos calificados. Plantilla de personal de edad avanzada y

OPORTUNIDADES

- Economía del transporte, saturación del transporte automotor. Mayor participación en aquellos tráficos masivos, particularmente en el transporte de agrograneles, en los cuales sus ventajas operativas y de precio, son significativas.
- Desarrollo de la minería en la región y el país.
- Importante desarrollo agroindustrial de la región, lo que permite un incremento del volumen de comercio agrícola en MERCOSUR aumentando la participación del ferrocarril en el transporte de carga.
- Inserción creciente en la cadena logística, brindando eficiencia en el uso del transporte multimodal (16% del total de su carga es multimodal).
- Importante crecimiento demográfico en el país.
- Reestatización del sistema ferroviario.
- Desarrollo de nuevas tecnologías aplicables al ferrocarril (adecuación tecnológica).
- Centros educativos (universidades, escuelas técnicas) para la implementación de nuevas carreras de pregrado, grado y posgrado.
- Complementación con otros modos de transporte.
- Existencia de ramales férreos posibles de recuperar a pesar de haber sufrido mutilaciones y postergaciones a lo largo y ancho del país. Asimismo la existencia de material rodante usado apto en otros países desarrollados.



<p>poco apta a los cambios.</p> <ul style="list-style-type: none">• Falta de capacidad de gestión del sector ferroviario a nivel nacional.• Falta de innovación.• Red ferroviaria en estado crítico y obsolescencia de material/ maquinaria, que empeora con el paso del tiempo. Diversidad de trochas.• Falta de capital genuino, estado deficitario de los activos.• Ocupación por terceros en zonas de vía.	
	<p style="text-align: center;"><u>AMENAZAS</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Falta de idoneidad para el ejercicio de la función pública de la clase política argentina.• Visión de la clase política acerca de la actividad ferroviaria ajena a la realidad del sector y del país.• Falta de una organización coherente en cuanto a la distribución de los puestos de trabajo del sector ferroviario a lo largo y ancho del país.• Poco interés de algunos gobiernos provinciales en cuanto a reactivar el Ferrocarril General Belgrano.• Ausencia de inversiones. Falta de inversión en relación al capital consumido. Inversión crónicamente insuficiente.• No selección de inversores extranjeros (por ejemplo:



	<p>capitales chinos).</p> <ul style="list-style-type: none">• Falta de una política de Estado a largo plazo en materia de Transporte.• Operaciones ferroviarias impedidas por invasiones, robos, actos de vandalismo y depredación.• Vacío legal, falta de una ley marco en cuanto a transporte que se adecue a la realidad actual del país.• Competencia desleal con otros medios de transporte.• Cortes de vías por razones ajenas al ferrocarril.
--	--

RECOMENDACIONES.

El mayor desarrollo de la industria ferroviaria argentina se sitúa entre 1951 y 1980 y es coincidente con la nacionalización de los ferrocarriles y la posterior creación de la empresa Ferrocarriles Argentinos.

Fundamentalmente ese desarrollo se alcanzó a través de la fabricación de nuevo material rodante y de la producción de rieles, no sólo para abastecimiento interno sino también para exportación.

En la actualidad se comenzó a reactivar lentamente el sector del que se beneficia el FC Belgrano y fundamentalmente los Talleres de Tafi Viejo. Se están reparando vagones ferroviarios existentes hay planes para incrementar el número de vagones de carga en el país de aproximadamente 1.800 a 4.000 para el año 2020.

También se destaca la producción de durmientes de hormigón para consumo interno en obras urbanas.

Existe urgente necesidad de formar profesionales y técnicos para los cuadros futuros de personal especializado, tanto en la actividad pública como privada junto al ferrocarril.

El mayor desarrollo de la industria ferroviaria argentina será posible mediante la formulación de un proyecto federal para crecer con nuevos emprendimientos nacionales para la producción y la exportación.

El nuevo ferrocarril permitirá dinamizar nuevos centros de productivos y de distribución regional. El Mercosur es la meta importante. La producción de equipo tractivo es urgente.

Los sectores de industria nacional debieran superar la dependencia de otras tecnologías en el campo de la industria ferroviaria nacional y sus servicios complementarios.

Fundamentalmente urge desarrollar un modelo de ferrocarril federal.