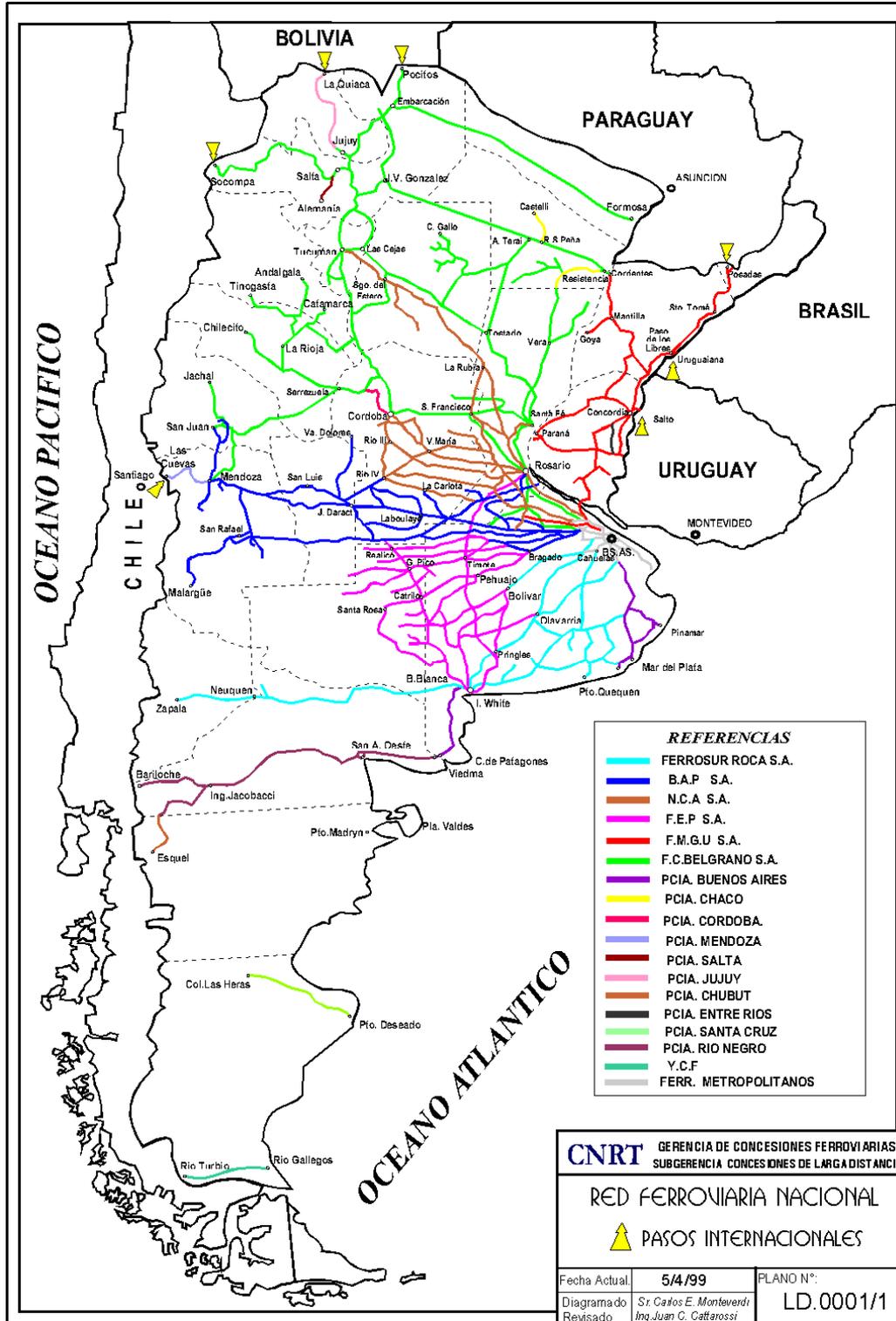


EL SISTEMA FERROVIARIO EN LA REPUBLICA ARGENTINA

Anexo-1

Líneas Ferroviarias Existentes y Disponibles en el país.

Red Nacional



NOTAS

Mapa de las líneas ferroviarias actuales. Se corresponde con los 34.059 km. de longitud de vías.

Trochas de las líneas: 1000 mm. (Belgrano) –1676 mm. (FEPSA, NCA, Roca y BAP);

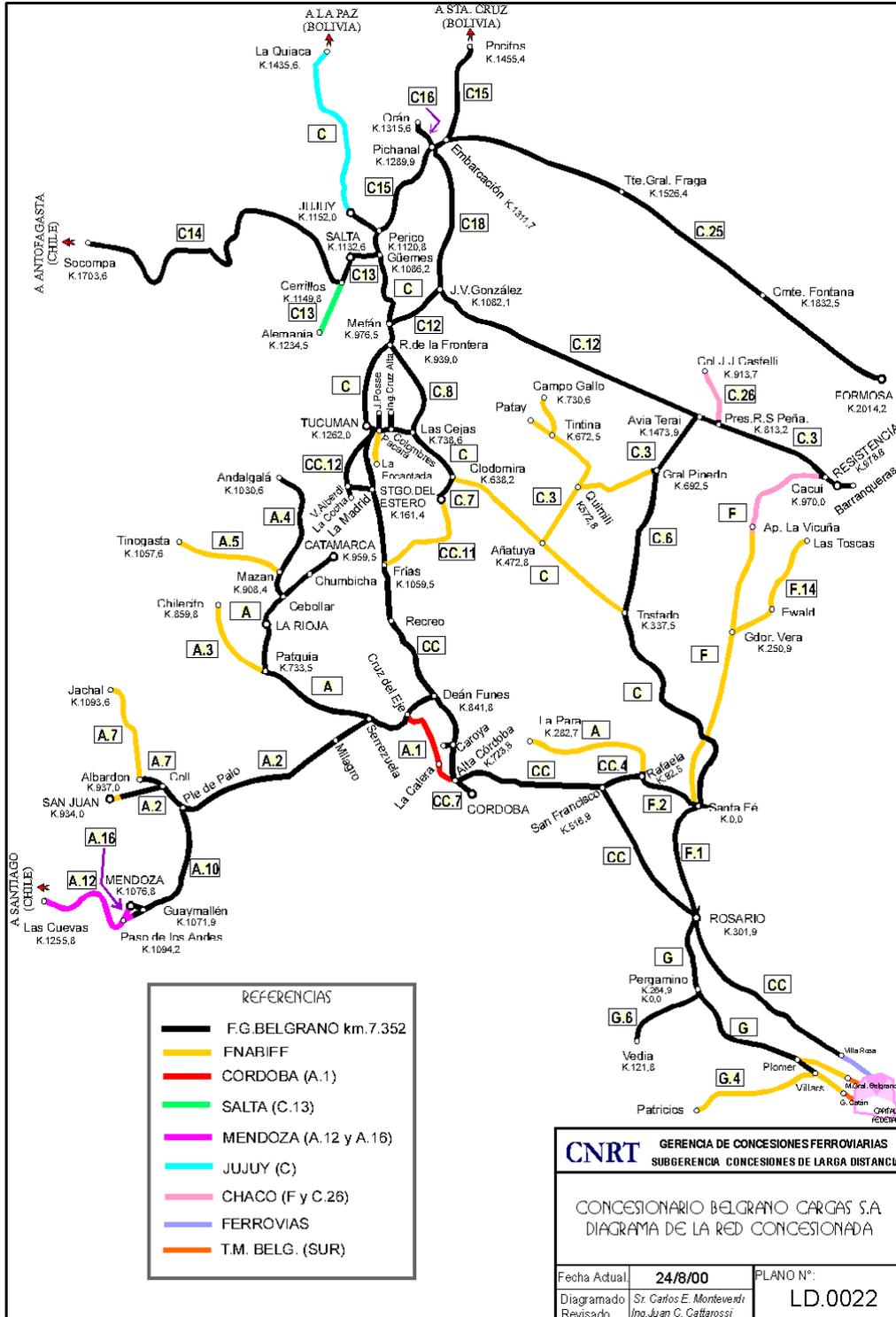
1435 mm. (ALL-Urquiza)–750 mm. (Iº.Jacobacci-Esquel, Las Heras-PºDeseado y R.Turbio-RºGallegos)

EL SISTEMA FERROVIARIO EN LA REPUBLICA ARGENTINA

Anexo-2

Líneas Ferroviarias Existentes y Disponibles en el país.

Red FC Belgrano



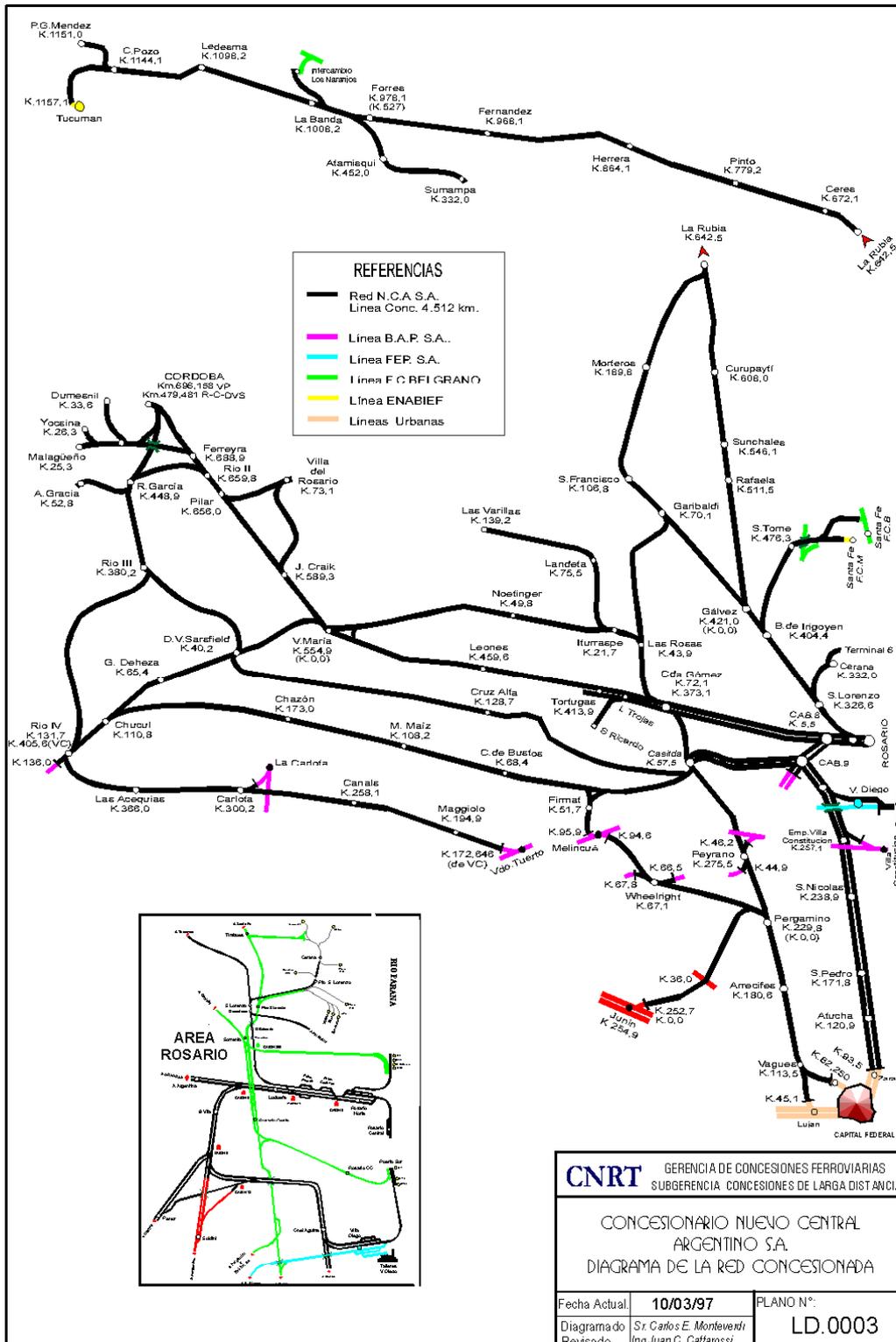
NOTAS

La red ferroviaria (Belgrano): Tiene numerosos ramales fuera de servicio, tales como: A-A3-A4-A5-A7-A10-A12 y A16. También están f.d.s: C(Jujuy-LaQuiaca)-C3-C13-C15-C26; CC7-CC11; F-F14- G4. **El ramal A1** (Cba.-C.del Eje) ha quedado a/c de la P. de Córdoba y la STN autorizó un servicio a Calera.

EL SISTEMA FERROVIARIO EN LA REPUBLICA ARGENTINA

Líneas Ferroviarias Existentes y Disponibles en el país.

Red FC Mitre (NCA)



NOTAS

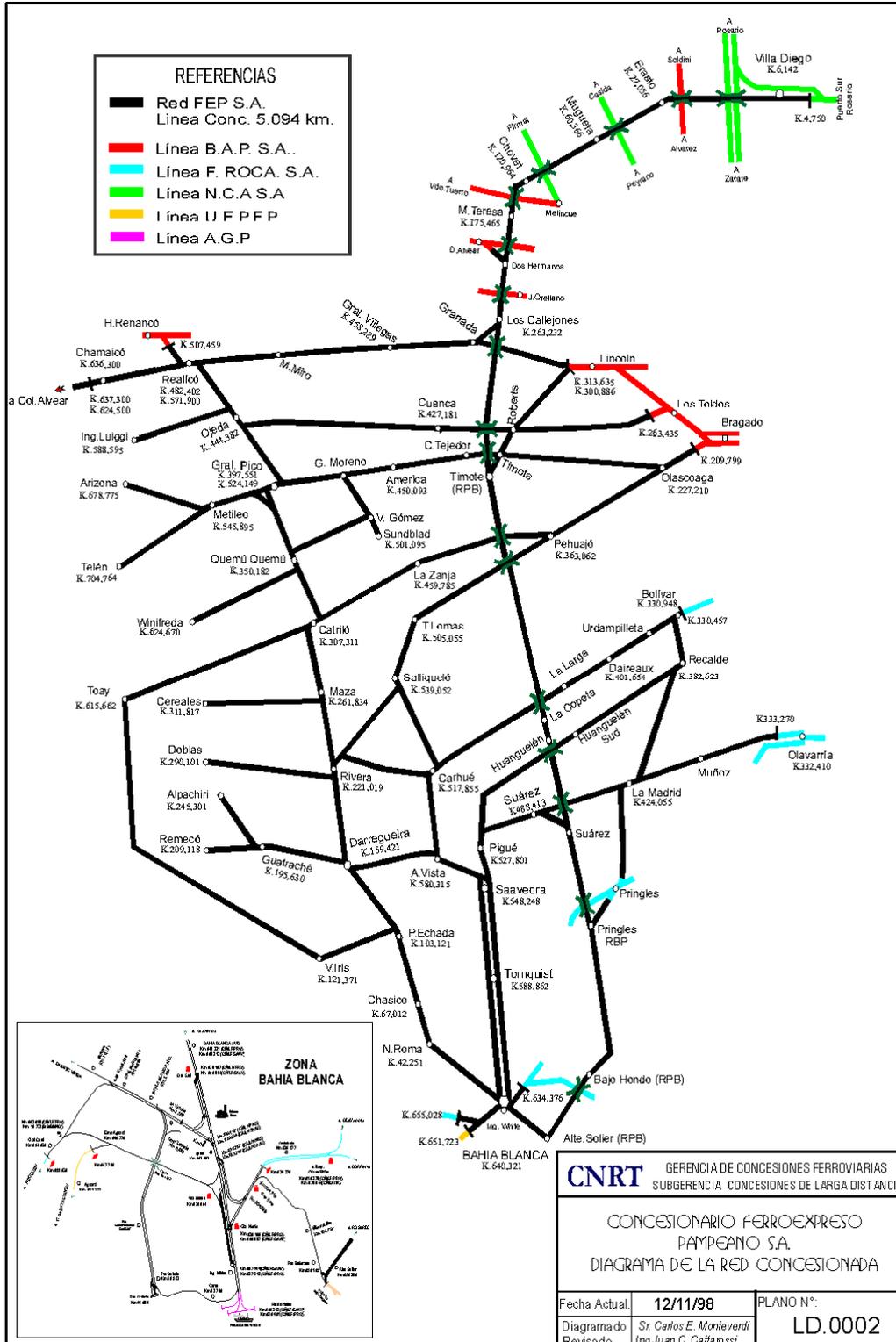
El Operador (NCA) ha mantenido aceptablemente la red. No se tienen datos de la línea Ceres-Tucumán.

Líneas: a) Cba.- Río III; b) Cba.-Dumesnil; c) Cba.-Alta Gracia están f.d.s. Están en total abandono.

EL SISTEMA FERROVIARIO EN LA REPUBLICA ARGENTINA

Líneas Ferroviarias Existentes y Disponibles en el país.

Red FC Sarmiento y B.Aires-Mitre (FEPSA)



NOTAS

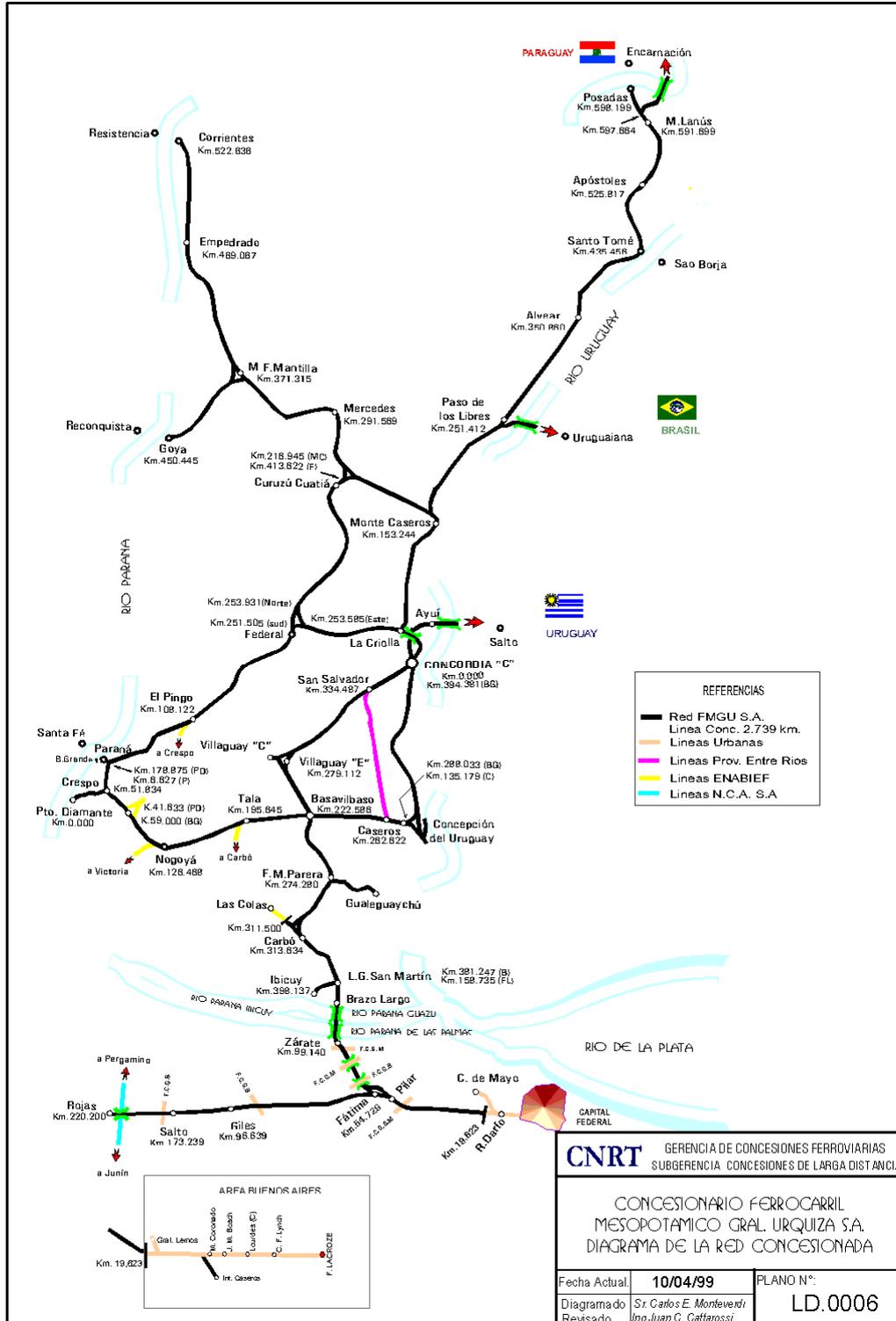
No se cuenta con antecedentes del estado en este sector (P. de B.Aires). Se conocen algunos servicios de pasajeros, no especificados como regulares.

EL SISTEMA FERROVIARIO EN LA REPUBLICA ARGENTINA

Anexo-5

Líneas Ferroviarias Existentes y Disponibles en el país.

Red FC Urquiza (ALL)



NOTAS

El ferrocarril Mesopotámico: Fue uno de los primeros en ser privatizado y funciona con cargas.

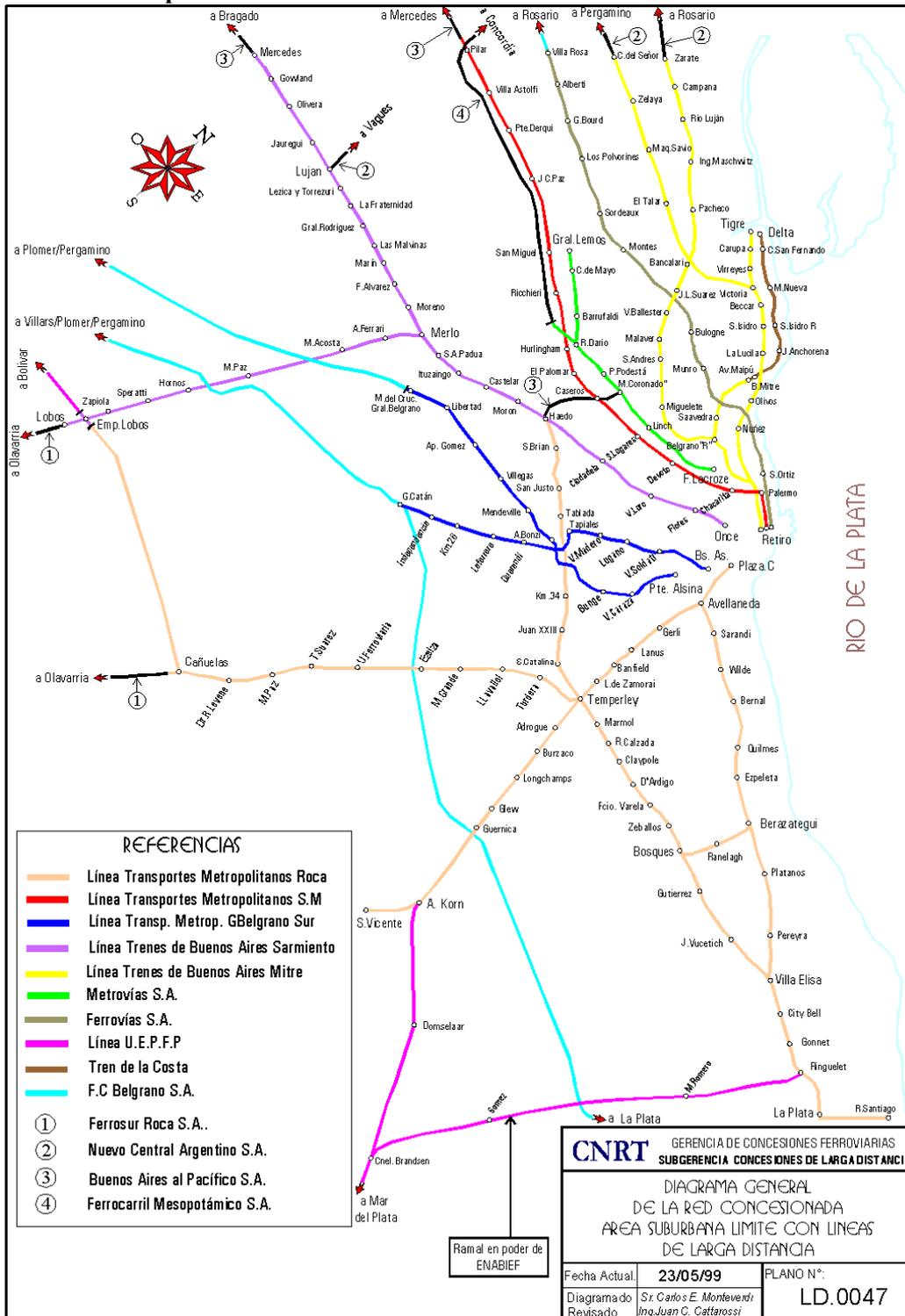
Servicio de pasajeros Posadas-Buenos Aires: En el año 2003 se habilitó con la operación semirregular.

Ramales f.d.s: Existen muchos, por problemas de anegamientos en zonas bajas de la P. de Corrientes.

EL SISTEMA FERROVIARIO EN LA REPUBLICA ARGENTINA

Anexo-6

Red Ferroviaria Metropolitana



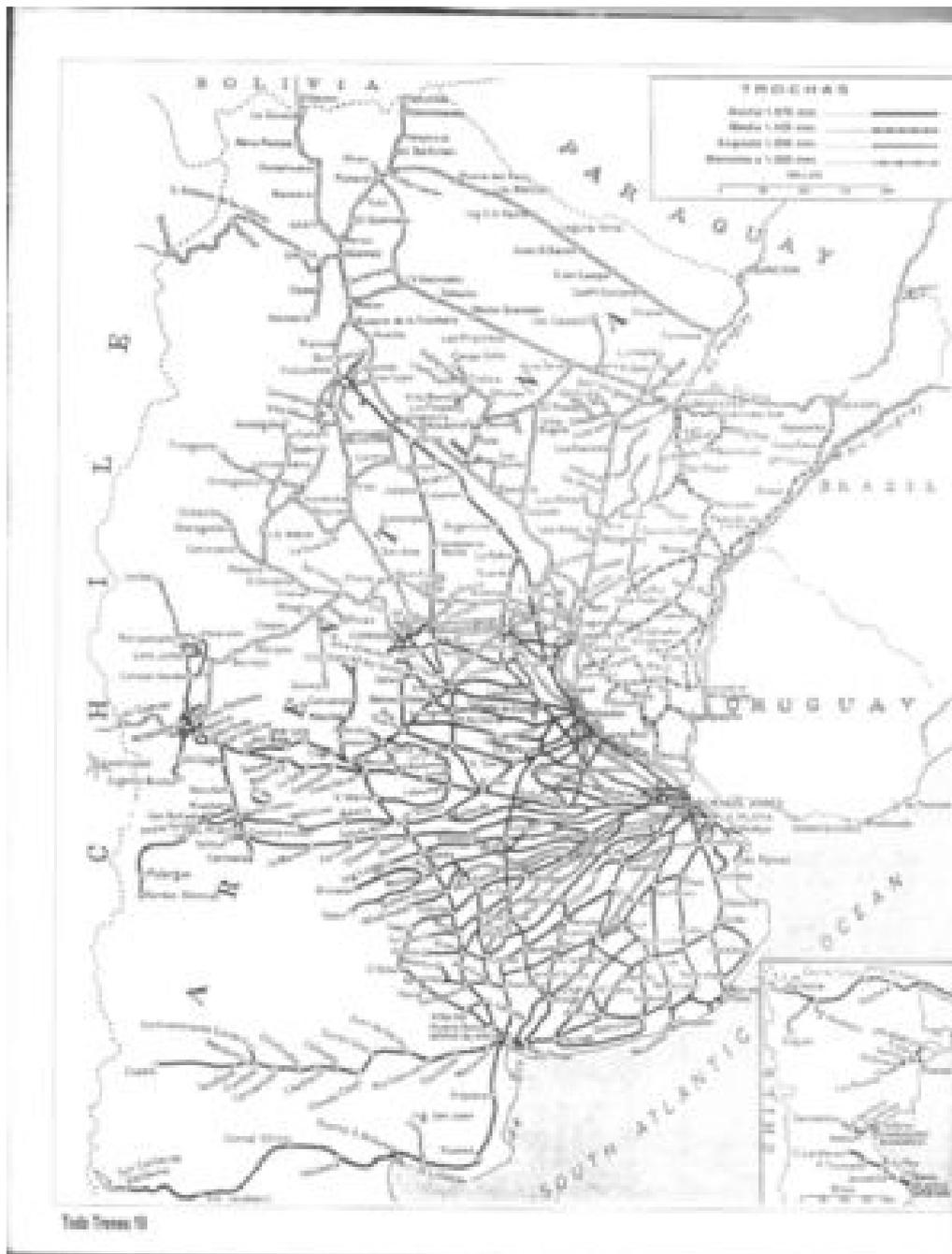
NOTAS: 1) En 2005 se puntualiza que “ha disminuido 20 por ciento el número de usuarios en los últimos siete años, ya que los trenes metropolitanos transportaban en el año 2.000 alrededor de 1.200.000 pasajeros diarios”.

2) “El Estado no ha renovado vías y ha dejado un vacío en el sector ferroviario nacional, pero también es cierto que subsidió religiosamente a los concesionarios ferroviarios todos estos años, porque a éstos no les alcanzaban los ingresos para funcionar como empresas. Actualmente subsidia a las empresas con unos 250 millones de pesos al año a cambio de mantener tarifas políticas.

EL SISTEMA FERROVIARIO EN LA REPUBLICA ARGENTINA

Anexo-01

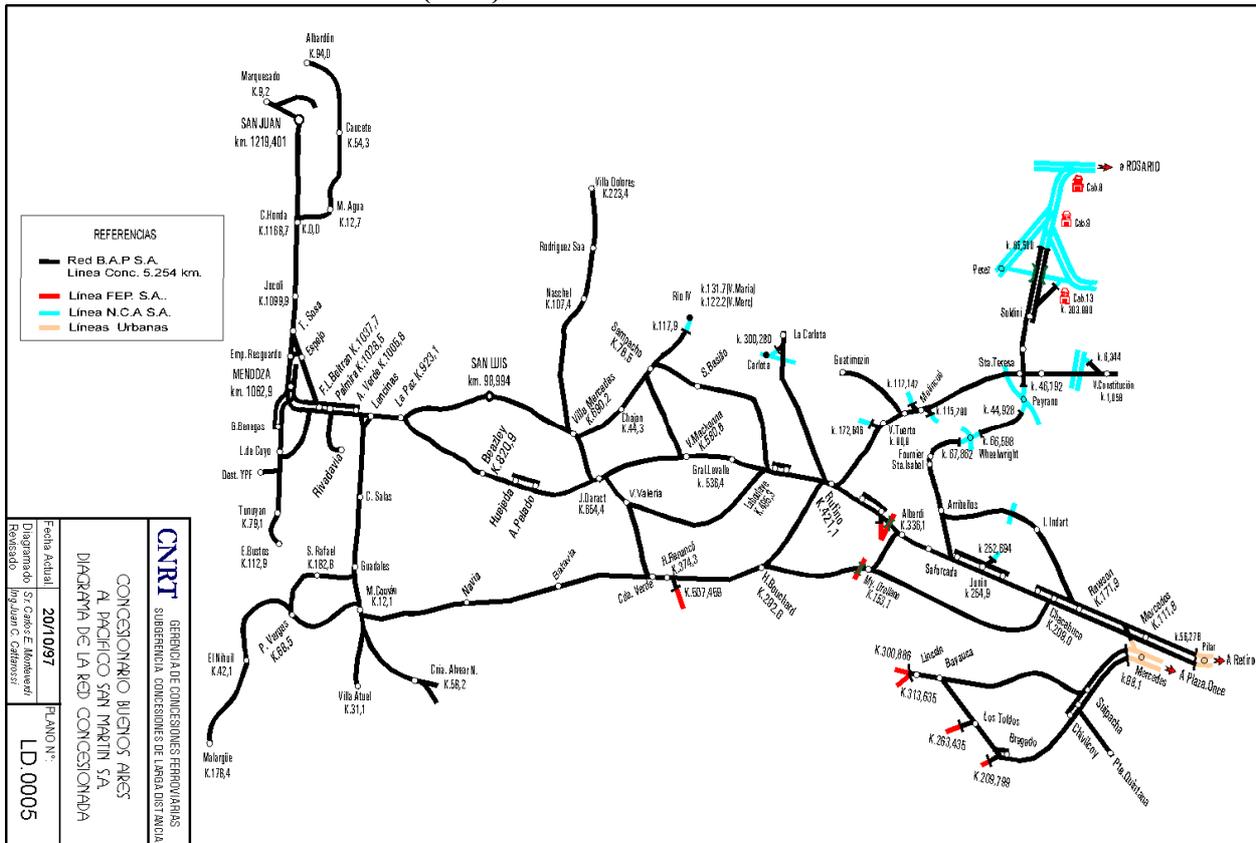
Red Ferroviaria Argentina (1945)



NOTA: El clásico mapa ferroviario en el año 1945. Con casi 47.000 km de vías que cubrían todo el territorio de la pampa húmeda y las zonas de expansión al NOA, NEA y Cuyo. Se indican los pasos cordilleranos a Chile (en Mendoza y Salta). Los límites del ferrocarril al Sur son Zapala (Neuquén) y San C.de Bariloche (R.Negro). El servicio de pasajeros competía con el de cargas en igual proporción, en razón de que la tecnología de los transportes de entonces era casi exclusivamente mediante la vía en el territorio desarrollado.

Las Líneas suburbanas de Buenos Aires no eran tan densas como ahora, por que no se había consolidado aún la gran aglomeración alrededor de la Capital porteña.

Red FC Buenos Aires al Pacífico (ALL)



NOTAS:

Esta línea está a cargo de ALL (como el Urquiza). Corresponde al viejo FC San Martín. Desde hace pocos años ALL tiene a/c este servicio vital por la importancia del transporte de combustibles pesados desde Destilería Luján de Cuyo. No se conocen datos sobre el transporte de vinos y derivados. Las observaciones sobre el estado de vías e instalaciones permiten determinar que es bueno, pese a las condiciones operativas ya mencionadas.

REPUBLICA ARGENTINA – ANTECEDENTES

Virreinato del Río de la Plata



Virreinato del Río de la Plata.

Así se llegó a la creación del **Virreinato del Río de la Plata** en **1776**. Y si bien al principio la población se repartía entre distintos puntos del interior, poco a poco, gracias a la riqueza ganadera litoraleña y las bondades del puerto de Buenos Aires, -desde donde se exportaban cuero, sebo y lana-, la actividad económica se centralizó en Buenos Aires.

Cuando en **1810** se produjo la **Revolución de Mayo**, el río de la Plata era un atractivo centro comercial que intentaba desligarse del monopolio español.

Potencias europeas más recientes y fuertes que el desgastado imperio español, como Inglaterra y Francia, aceleraron el desmembramiento del Virreinato.

EL SISTEMA FERROVIARIO EN LA REPUBLICA ARGENTINA

Anexo-8

Reprise de Prensa. La Nación (Mayo 2007)

Trenes colapsados por el descuido estatal.

Los concesionarios reclaman que el Estado cumpla con sus obligaciones y dicen preferir un aumento de tarifas a los subsidios

.....
Uno de los hechos que demuestran que el servicio ferroviario está colapsado es que cada vez se viaja peor pese a haber disminuido 20 por ciento el número de usuarios en los últimos siete años, ya que los trenes metropolitanos transportaban en 2000 alrededor de 1.200.000 pasajeros por día.

Este dato va en la dirección contraria a lo argumentado por el presidente Néstor Kirchner al referirse a los recientes incidentes en la estación Plaza Constitución. Entonces dijo que en "los 90 los trenes viajaban vacíos porque no había trabajo".

Ese hecho derivó en la decisión del Gobierno de quitarle la concesión del ferrocarril Roca a Metropolitano, del polémico empresario Sergio Tasselli, lo que abrió el debate sobre el papel del Estado y acerca de cuánto de privatización hubo, en realidad, en los trenes. Es que las empresas privadas son, como concesionarias, las encargadas meramente de administrar y hacer correr los trenes, mientras que el Estado se encarga del resto: según los pliegos licitatorios firmados en 1995, es responsable de todas las inversiones en vías, coches e infraestructura.

Además, actualmente subsidia las empresas con unos 250 millones de pesos al año a cambio de que los concesionarios mantengan el boleto en los 50 centavos de peso actuales.

La subvención sólo permite a las firmas explotadoras del servicio cubrir los sueldos, según argumentan, y en las próximas semanas se espera una nueva suba de unos 50 millones de pesos en subsidios para compensar los incrementos salariales acordados, que rondan el 22 por ciento, señalaron fuentes empresariales.

.....
Actualmente, esta empresa (TBA) recibe 16 millones de pesos por mes de subsidios, mientras que por las ventanillas le ingresan otros 10 millones. "La brecha entre la tarifa que se paga y la real, que nos permitiría equilibrar lo que ingresa por subsidios y la venta de boletos, es de un peso; es decir que el boleto hoy debería estar en 1,40 o 1,60 pesos", dijo Gago.

"El Gobierno está tratando de recuperar el terreno perdido en muchos años; si el Estado no subsidiara y con tarifas congeladas, los trenes estarían peor", dijo una fuente de la Secretaría de Transporte, que admitió que "en los contratos de concesión de los noventa" está estipulado que el material rodante y las vías son responsabilidad del Estado.

Los contratos con las empresas concesionarias se cayeron en 1998. Desde entonces no hubo un nuevo acuerdo para enmarcar el papel de las empresas en el sistema de explotación del servicio ferroviario.

A pesar de las últimas compras de material rodante usado a España y Portugal por parte del Gobierno, la situación no ha mejorado. Equipos Sorefame portugueses fabricados en la década del cincuenta y locomotoras English Electric constituyen este paquete de inversión que, de todos modos, es el más importante que hizo el Estado en los últimos diez años.

Se trata de unos 112 vehículos que se repartieron entre las empresas que explotan el servicio de trenes. Pero, por ahora, apenas algunos pocos funcionan porque, según fuentes empresariales, la mayoría está en proceso de "retrochamamiento". Sucede que los vehículos importados de Portugal son ocho milímetros más angostos que las vías locales: quedan chicos. En tanto, el material que llegó de España -adquirido a las compañías Renfe y FEVE-, en su mayoría triplas (conjunto de tres vagones), tuvo que reconstruirse y mucho de ese material sólo serviría para desguace.

.....
A pesar de que el servicio está "saturado", TBA transporta hoy menos pasajeros que, por ej., en 1998. **Hace siete años se transportaron 194 millones de pasajeros, mientras que, en 2006, fueron 180 millones de personas.**

EL SISTEMA FERROVIARIO EN LA REPUBLICA ARGENTINA

Anexo-9

Jueves 07.10.2004

CLARIN - Polémica por los trenes de pasajeros de larga distancia

LA REHABILITACION DE LOS FERROCARRILES.

El Gobierno quiere concesionar servicios. Legisladores quieren una nueva empresa estatal.

La rehabilitación de los trenes de pasajeros de larga distancia; una de las principales medidas que había prometido Néstor Kirchner el año pasado volvió a ser motivo de una fuerte polémica.

Por un lado, el Gobierno dispuso que el Estado nacional "reasuma" la facultad de prestar los servicios de pasajeros al interior por medio de nuevas concesiones a operadores privados que llevará adelante la Secretaría de Transporte. Y por otro lado, legisladores kirchneristas y de la oposición salieron al cruce con un proyecto que apunta a crear la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENAFE), la cual concentraría las tareas de "planificación, control y operación de la infraestructura y los servicios ferroviarios".

El Gobierno derogó el decreto 1168/92 de Carlos Menem, que suprimía la mayoría de los trenes interurbanos de pasajeros y prohibido la asistencia económica del Estado para mantenimiento de esos servicios. Ahora, el Estado tiene la potestad para intervenir en el restablecimiento de estos trenes y abre las puertas para extender los subsidios operativos a los nuevos concesionarios.

El titular de la Secretaría de Transporte, Ricardo Jaime ya confirmó que el Estado no se quedará con la operación de ningún ramal porque todos los servicios serán concesionados.

El plan que diseñaron los técnicos de Transporte prevé rehabilitar en los próximos dos años los servicios que unen la Capital Federal con Tucumán, Mendoza, San Luis, Córdoba, Neuquén, Río Negro, La Pampa y Misiones.

Para reponer la circulación de los trenes, el Gobierno prevé hacerse cargo de dos inversiones clave: el arreglo de las vías y la compra y reparación del material tractivo y rodante. A eso se agregarían los subsidios operativos que soliciten los futuros concesionarios privados. Para cubrir esos gastos, los funcionarios tendrían \$ 400 millones de recursos presupuestarios y otros US\$ 200 millones de créditos que vendrían del Banco Mundial y el BID.

Si realmente el Estado concreta las inversiones prometidas en las vías, los principales beneficiarios serían los ferrocarriles privados de cargas a los cuales el Gobierno está a punto de renegociarles los contratos, pese a los incumplimientos de inversiones que detectaron desde la Comisión Reguladora del Transporte (CNRT) y la Auditoría General de la Nación (AGN). Los operadores de cargas controlan los "corredores troncales" que quiere recuperar el Gobierno y, según las negociaciones en marcha, en los próximos años sólo tendrán que invertir el 9% de la facturación anual.

En el Congreso, en tanto, el diputado kirchnerista Ariel Basteiro junto con otros legisladores socialistas y del ARI salió a impulsar la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENAFE). La nueva compañía estatal se constituiría con los bienes de los ferrocarriles que posee el ONABE, el ferrocarril Belgrano, el área trenes de la CNRT y el Centro Nacional de Capacitación Ferroviaria. - **NOTA B!: Esto no avanzó hasta ahora.**

Miércoles 17 de noviembre de 2004

LA NACION LINE · Nuevas relaciones:

Los presidentes Kirchner y Hu Jintao firmaron cinco cartas de intención. China analiza si invierte en la Argentina. Ambos países estudiarán la posibilidad de que la nación asiática desarrolle proyectos por unos US\$ 19.000 millones en diez años(¿?)

Qué se acordó con China

Ferrocarriles: 8000 millones en diez años. Servicios urbanos e interurbanos de ferrocarriles de pasajeros. Estarán involucradas las empresas China Beiya Escom International Limited y China Railway (20th) Bureau Group. Se prevé la electrificación de las líneas Belgrano Norte, General San Martín y la extensión E Aeropuerto de Ezeiza, y Buenos Aires-Rosario-Córdoba.

EL SISTEMA FERROVIARIO EN LA REPUBLICA ARGENTINA

Anexo-10

CLARIN 25-07-06: Se presentaron 3 ofertas para construir el tren de alta velocidad a Rosario y Córdoba

Están encabezadas por empresas de Francia, Alemania y España. El acto se llevó a cabo esta noche en Casa de Gobierno. Las obras arrancarían en el primer trimestre del año que viene y tendrían un costo superior a los us\$ 1.000 millones.

El proyecto del tren de alta velocidad a Rosario y Córdoba dio un nuevo paso. Tres consorcios presentaron esta noche sus ofertas para la construcción del emprendimiento, que tendría un costo superior a los us\$ 1.000 millones.

El acto se realizó en Casa de Gobierno y fue encabezado por el presidente Néstor Kirchner, quien no hizo uso de la palabra. Los consorcios están liderados por la francesa Alstom (junto a la local Emepa y otra compañía del Grupo Macri); Siemens de Alemania (con filiales locales) y la española CAF, asociada a la empresa concesionaria de la autopista Ezeiza-Cañuelas.

Según adelantó el secretario de Transporte, Ricardo Jaime, el 26 de octubre se recibirán las ofertas técnicas, mientras que el 21 de noviembre será el turno de las propuestas económicas. La adjudicación de las obras está prevista para diciembre.

El emprendimiento, que demandará un plazo de 30 meses y tendrá un costo superior a los us\$ 1.000 millones, comenzará a construirse en el primer trimestre de 2007. Su concreción demandará 5.000 puestos directos de trabajo y una cantidad similar de indirectos.

Como mínimo, los oferentes deberán financiar el 50% de las inversiones. Las obras serán adjudicadas al consorcio que ofrezca la mayor financiación y la tasa de interés más baja. El repago de todas las trabajos quedará a cargo del Estado y se cubrirá con recursos presupuestarios, créditos externos y un fondo producto de la venta de terrenos ferroviarios.

El corredor de alta velocidad se hará en dos tramos. El primero, de 310 kilómetros, enlazará Retiro con Rosario por medio de una doble vía electrificada paralela a la actual línea Mitre. El trazado no cruzará ningún paso a nivel y todo el trayecto contará con un cerramiento especial. La velocidad máxima estará entre los 250 y 300 km/h.

El segundo tramo —de casi 400 kilómetros— unirá Rosario con Córdoba. Para este recorrido se barajan dos alternativas: extender el sistema de alta velocidad o modernizar el ramal existente para correr con trenes diésel de "alta prestación" que pueden alcanzar una velocidad de 160 km/h.

Las tarifas todavía deben ser definidas, pero según trascendió, la Secretaría de Transporte tendría la intención de aplicar un esquema que oscile entre el boleto más caro de ómnibus y los tickets aéreos.

-----O-O-O-----

EL SISTEMA FERROVIARIO EN LA REPUBLICA ARGENTINA

Anexo-9A

Extracto del Informe de la Empresa TBA: “**¿Por qué se concesionaron los ferrocarriles?**”

“A fines de la década del 80 el sistema ferroviario metropolitano brindaba prestaciones deficientes y tenía un déficit anual cercano a los 335 millones de dólares, solamente por la operación del servicio.

“El persistente deterioro de la calidad del servicio y la deficiente administración del Transporte Público de Pasajeros por ferrocarril llegó a su punto límite con la pérdida de 275 millones de pasajeros entre el año 1960 -cuando se transportaban 539 millones- y 1990 -año en que sólo se transportó 264 millones-. Sólo basta recordar que en el último año de gestión estatal hubo 239.000 trenes cancelados y demorados.

“La falta de programación, la desinversión y los serios deterioros en la seguridad del transporte, sumados al déficit que ocasionaba la operación ferroviaria y la ausencia de una política clara de transporte, llevaron a que las autoridades nacionales tomaran la decisión de llamar a licitación para el gerenciamiento de la empresa de servicios públicos de transporte ferroviario del área metropolitana (FEMESA), clasificándola en siete grupos.

“En el marco de la Ley N° 23.696, del "Memorandum de Entendimiento para la Reestructuración Ferroviaria y su Programa Anexo" aprobado por Decreto N° 2740 de fecha 28 de diciembre de 1990; del Decreto N° 1143 del 14 de junio de 1991, y de la Resolución MEyOSP N° 1456 del 13 de noviembre de 1991, el Gobierno convocó a Licitación Pública Nacional e Internacional para la Concesión de la Explotación de los Servicios de Transporte Ferroviario de Pasajeros -de Superficie y Subterráneos- del AREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES.

“Por Resolución N°134 del MEyOSP de fecha 29 de enero de 1992 fueron aprobadas las Condiciones Particulares de la Licitación Pública correspondiente al grupo de Servicios 1 y 2 (líneas Mitre y Sarmiento)”.....

“**¿Cómo se llega a la emergencia ferroviaria en 2002?**”

“Como consecuencia de la crisis socioeconómica producida en el país en el año 2001, la demanda de pasajeros estimada en la Addenda del Contrato de Concesión disminuyó en más de un 25 por ciento afectando significativamente los ingresos básicos que cubren los costos operativos de la Compañía. Debemos destacar que los ingresos de la empresa provienen básicamente de la venta de pasajes, con lo cual, su afectación altera seriamente la ecuación económica financiera. Esta disminución de la variable demanda generó las siguientes consecuencias: dificultades de la empresa para cubrir sus costos de operación; problemas para brindar un nivel de servicio de mayor calidad y menor recaudación para constituir el fondo de inversiones necesario para ejecutar las obras.

“Por otra parte, el alto impacto resultante de la devaluación del peso sobre el costo de los insumos imprescindibles para la operación ferroviaria -en gran parte de origen extranjero-, afectó en forma sustancial los costos operativos de la Empresa. Cabe destacar que el Gobierno Nacional creó la Comisión para renegociar los Contratos de las Empresas Privatizadas. Nuestra empresa presentó lo requerido por dicha Comisión en Abril de 2002.

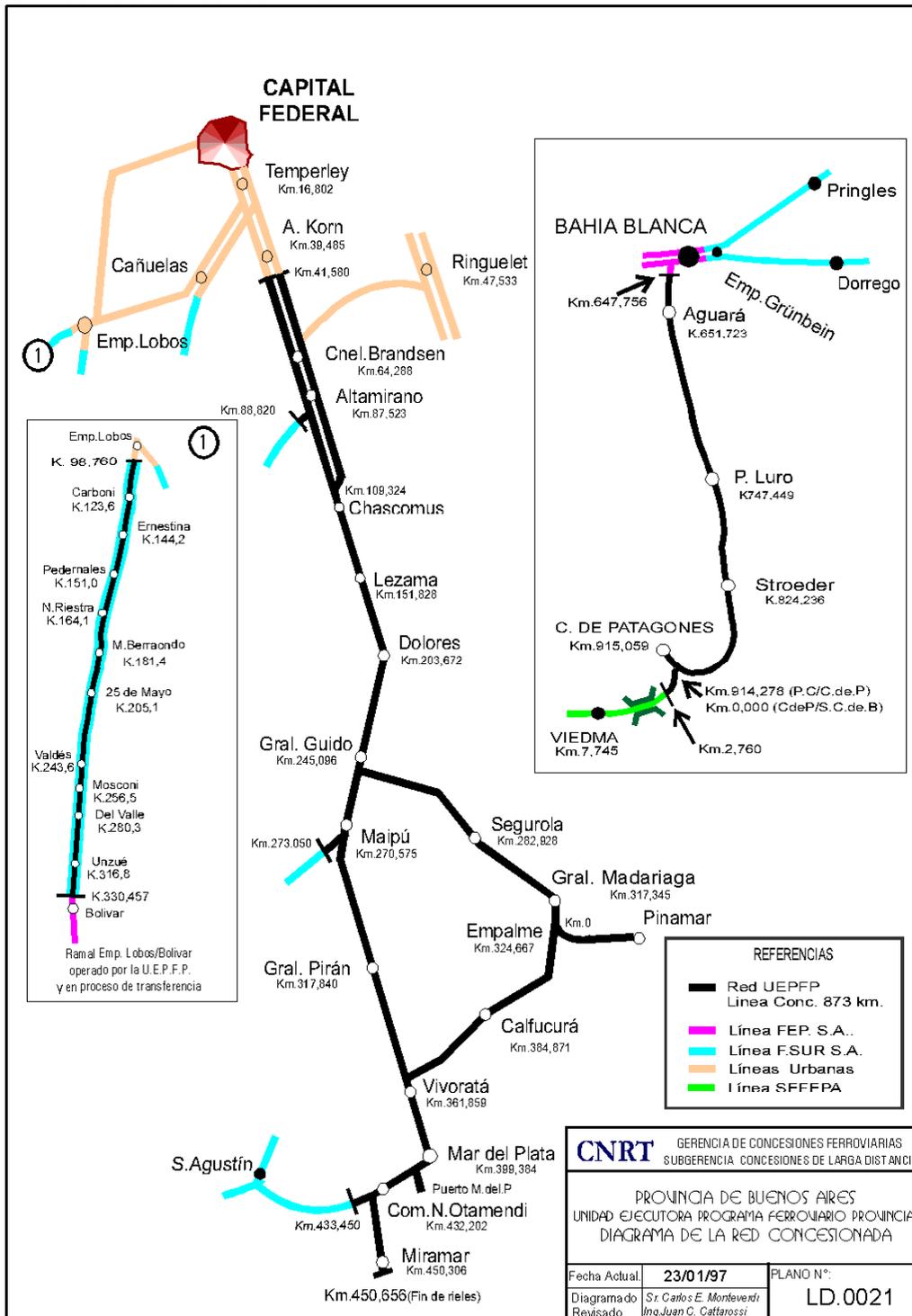
“La crítica situación de los ferrocarriles urbanos fue reconocida por el gobierno en el Decreto N°2075/02, que declara en “*Estado de Emergencia a la prestación de los Servicios Emergentes de los Contratos de Concesión del Transporte Público Ferroviario de Pasajeros de Superficie*”, suspendiendo todas las obras de inversión y estableciendo un “*Programa de Emergencia de Obras y Trabajos Indispensables y de Prestación del Servicio*” con el fin de garantizar la continuidad del servicio público.

“Adicionalmente, en abril de 2002 el Poder Ejecutivo Nacional incluyó a TBA entre los beneficiarios del Fideicomiso constituido por los fondos provenientes de la Tasa sobre el Gasoil para paliar parcialmente los efectos negativos originados por la alteración del régimen cambiario. Dichos fondos fueron recibidos en carácter de *Compensación Indemnizatoria no Tarifaria hasta diciembre de 2002 y como subsidio de explotación a partir de enero de 2003, con el objetivo de compensar los aumentos de los costos operativos sin modificar la tarifa que pagan los pasajeros*”.....

EL SISTEMA FERROVIARIO EN LA REPUBLICA ARGENTINA

Anexo-4A

Red del FC Provincia de Buenos Aires



NOTAS: Este Ferrocarril ha sido concesionado a la Empresa FerroBAires que también extiende sus servicios hasta Mar del Plata. Un resumen de esos trenes se muestra a continuación:

- 19/07/2006 - Presentación del Expreso del Atlántico
- 17/07/2006 - Rehabilitación del ramal a Alberdi
- 19/12/2004 - Reinauguración ramal a Pehuajó
- 21/05/2004 - Inauguración ramal a Lincoln
- 22/11/2003 - Reapertura ramal a Carmen de Patagones

PLAN NACIONAL DE INVERSIONES PARA EL SISTEMA FERROVIARIO 2006-2012

Montos (Inversiones en Obra Terminadas, en curso y proyectadas para el AMBA:

	Terminada	A ejecutarse	En ejecución	Total
Material Rodante	\$ 93.607.257	\$ 2.404.892.150	\$ 866.417.167	\$ 3.364.916.574
Obra Civil	\$ 48.089.825	\$ 1.049.830.526	\$ 42.587.323	\$ 1.140.507.674
Electrificación	\$ 14.295.208	\$ 2.328.400.720	\$ 10.524.486	\$ 2.353.220.414
Señalam y Telec.	\$ 18.882.281	\$ 647.669.177	\$ 22.842.031	\$ 689.393.489
Vías	\$ 26.971.549	\$ 2.338.778.746	\$ 290.209.568	\$ 2.655.959.863
Ingeniería	\$ 6.457.530	\$ 3.242.250		\$ 9.699.780
Obra integral	\$ 4.818.363	\$ 231.002.711		\$ 235.821.074
Otras			\$ 49.428.388	\$ 49.428.388
			Total	\$ 10.498.947.256

Acuerdos Internacionales con PORTUGAL – ESPAÑA – CHINA para:
Adquisición de Material Rodante Tractivo y Remolcado: \$ 1.653 millones (2006)

761 coches de pas. – 180 locomotoras – 94 unidades Diesel y repuestos

En lo que sigue se transcriben cuadros de asignaciones: *Inversión en Obras y adquisiciones, terminadas en ejecución y a ejecutarse por Línea, a saber:*

TOTAL OBRAS		\$ 2.342.152.171
TOTAL OBRAS	Terminadas	\$ 33.808.706
	En ejecución	\$ 127.995.630
	A ejecutarse	\$ 2.180.347.835
	vías	\$ 162.934.996
	material rodante	\$ 447.188.266
	señal. y telecom.	\$ 32.660.969
	electrificación	\$ 940.951.884
	proyecto de ing.	\$ 5.967.396
	obra integral	\$ 143.853.482
	obra civil	\$ 608.595.179

LÍNEA METROPOLITANA BELGRANO (N)

TOTAL OBRAS		\$ 520.810.038
TOTAL OBRAS	Terminadas	\$ 10.377.686
	En ejecución	\$ 84.465.257
	A ejecutarse	\$ 425.967.095
	vías	\$ 316.924.901
	material rodante	\$ 16.766.905
	señal. y telecom.	\$ 161.021.887
	electrificación	\$ 10.263.035
	obra civil	\$ 15.833.310

LÍNEA METROPOLITANA MITRE

TOTAL OBRAS		\$ 1.050.189.193
TOTAL OBRAS	Terminadas	\$ 10.776.590
	En ejecución	\$ 125.111.216
	A ejecutarse	\$ 914.301.387
	vías	\$ 193.226.696
	material rodante	\$ 671.973.207
	electrificación	\$ 22.400.140
	obra integral	\$ -
	obra civil	\$ 29.865.986
	señal. y telecom.	\$ 132.723.063

LÍNEA METROPOLITANA SARMIENTO

PLAN NACIONAL DE INVERSIONES PARA EL SISTEMA FERROVIARIO 2006-2012

TOTAL OBRAS		\$ 1.629.722.002
TOTAL OBRAS	Terminadas	\$ 60.017.547
	En ejecución	\$ 49.823.292
	A ejecutarse	\$ 1.519.881.163
	vías	\$ 251.513.858
	material rodante	\$ 487.821.163
	señal. y telecom.	\$ 247.318.830
	electrificación	\$ 425.963.777
	obra integral	\$ 75.652.500
	obra civil	\$ 153.679.624
proy. Ingeniería	\$ 3.242.250	

LINEA METROPOLITANA ROCA

OBRAS Línea URQUIZA y SUBTERRANEOS. Terminadas, en Ejecución y a Ejecutarse proyectadas en Decreto		TOTAL OBRAS	\$ 1.241.249.526
Total pagado año 2004		PRESUPUESTO	\$ 62.760.150
		TARIFA	\$ 6.176.633
Total pagado año 2005		PRESUPUESTO	\$ 179.524.558
		TARIFA	\$ 29.426.236
Total estimado 2006-2008		PRESUPUESTO	\$ 936.572.500
		TARIFA	\$ 26.789.449

TOTAL OBRAS		\$ 577.712.269
TOTAL OBRAS	Terminadas	\$ 7.735.000
	En ejecución	\$ -
	A ejecutarse Dec.	\$ 569.977.269
	vías	\$ 70.248.750
	material rodante	\$ 155.965.181
	señal. y telecom.	\$ 7.781.400
	electrificación	\$ 248.978.862
	obra civil	\$ 87.003.076

LINEA METROPOLITANA BELGRANO (S)

TOTAL OBRAS		\$ 1.138.556.256
TOTAL OBRAS	Terminadas	\$ 25.446.666
	En ejecución	\$ 87.524.636
	A ejecutarse	\$ 1.025.584.954
	electrificación	\$ 700.000.000
	material rodante	\$ 240.547.751
	obra civil	\$ 34.951.968
	obra integral	\$ 4.745.763
	señal. y telecom.	\$ 26.059.076
	aporte	\$ 49.428.388
	vías	\$ 82.823.310

LINEA METROPOLITANA SAN MARTIN

Proyectos Estratégicos para la Nación (Especiales) – Monto Total: \$ 5.670.039.048

Soterramiento de la Línea Sarmiento. \$ 1.230.000.000

Estación Ferroautomotor de Mar del Plata. \$ 80.000.000

Estación Ferroautomotor de La Plata. \$ 350.000.000

Desvío ciudad de Chascomús. \$ 50.000.000

Extensión Línea E. \$ 385.000.000

Reconstrucción del Ramal Río Primero – Sebastián Elcano. \$ 70.000.000

Tren de altas prestaciones entre Buenos Aires – Rosario – Córdoba. \$ 2.400.000.000

Tren Constitución – Aeropuerto Ezeiza. \$ 100.000.000

Ferrocarril Trasandino Central. \$ 900.000.000