

PUNTOS  
CARDINALES

## INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Volkswagen inició la producción en la planta de General Pacheco del nuevo Taos, el primer vehículo utilitario deportivo (SUV) que se hará en el país, con una inversión de US\$650 millones, y será exportado a la región.



## AVIONES

Boeing, afectada por el efecto de la pandemia sobre el transporte aéreo, registró una pérdida neta de US\$537 millones en el primer trimestre; confía en mejorar sus resultados con la reanudación de las entregas del 737 MAX.

## Gonzalo Atanasof.

### "La actividad está en una situación compleja porque su principal ingreso es la tarifa"

El presidente de Corredores Viales hizo un balance de la empresa que administra más de 6000 kilómetros de rutas

Texto **Alejo González Prandi y Eduardo Pérez** | REDACCIÓN EXPOTRADE



● GONZALO ATANASOF, presidente de Corredores Viales

EXPOTRADE

**A** fines de 2019 fue creada la empresa Corredores Viales con la finalidad de administrar y mantener diez tramos con algo más de 6000 kilómetros de autopistas y rutas que atraviesan el norte y centro de la Argentina, con lo que gran parte de la zona productiva del país quedó involucrada en su gestión.

Durante los primeros meses de su existencia, se fusionaron 11 empresas, renovaron equipos, mejoraron tramos, establecieron prioridades junto con usuarios y autoridades y generaron proyectos, con escaso auxilio financiero de parte del Estado Nacional y una tarifa congelada desde hace más de dos años.

Para el presidente de Corredores Viales, Gonzalo Atanasof, el origen de la empresa se debió al "fracaso del modelo de participación público-privada, que no generó los miles de kilómetros de obra que se habían previsto ni con el espíritu que se crearon esos contratos. De los 4000 kilómetros de ruta segura, sólo se hicieron seis, y de los 2800 kilómetros de autopistas, sólo se construyeron 380".

"Pero, sobre todo, las obras eran más caras porque había un costo sobre el que se pagaban intereses y comisiones. Para nosotros era un esquema ruinoso que iba a generar

un endeudamiento muy importante. El 60% era obra y el resto eran intereses y comisiones", agregó.

**P** -¿Cómo fue, entonces, que se ejecutó la decisión?

**R** -A partir de ese contexto, por orden del Presidente y del ministro de Obras Públicas, Gabriel Katopodis, se rescinden cinco primeros tramos entre los que estaban la Ruta Nacional 188, la 8, la 34 en toda su extensión, desde Rosario hasta Perico, en Jujuy, la Ruta 12, en Chaco, Misiones y Corrientes, y la Ruta 19, que atraviesa Santa Fe e ingresa a Córdoba. Se dieron de baja estos contratos y se incorporan otros 3700 kilómetros aproximadamente, con lo que se conforma un universo de 6000 kilómetros de rutas nacionales. Ahí, comenzamos un proceso de unificación de 11 empresas de distinto tamaño, distinta cultura organizacional y diferentes recursos. Incorporamos a todos los trabajadores en un proyecto que pretendía administrar rutas seguras, eficientes y devolverles un valor agregado en mejor infraestructura, porque los corredores son los caminos troncales por los que pasa la producción, el desarrollo y la economía. Son vitales para la reconstrucción de la Argentina.

**P** - Ante esta complejidad, ¿cómo se materializó esa convergencia?

### Datos de la empresa y CV

Según consideró el presidente de Corredores Viales, "en cuatro años, la empresa estará mucho mejor que cuando la recibimos, porque se hizo mucho con pocos recursos, con 60 días sin cobro de peajes, 50% menos de tránsito pasante y muy poco auxilio financiero".

Atanasof estudió Derecho en la Universidad Católica de La Plata; fue asesor en la Jefatura de Gabinete de Ministros, en 2002, cargo que también ocupó en el Ministerio de Trabajo de la Nación. En 2005, fue electo concejal en esa ciudad y, en 2009, diputado provincial, hasta que en 2013 fue designado presidente de Autopistas Buenos Aires SA (Aubasa).

**R** -En el plano privado, este tipo de fusiones, trabajando management con management, duran alrededor de dos años, en los que se trabaja área por área. Nosotros lo hicimos en ocho meses, en los que creamos y pusimos en funcionamiento Corredores Viales, que tiene 42 estaciones de peaje y 3410 empleados. Ésta es una empresa en construcción. Definimos las líneas gerenciales, estamos detectando los mejores valores que tenemos en cada tramo. Es una empresa que tiene un horizonte muy importante y en muy poco tiempo va a superar las dificultades en las cuales nos vemos hoy, producto de cuestiones que venían trayendo las concesiones. La actividad está en una situación compleja, porque nuestro principal ingreso es la tarifa. En ese sentido, las decisiones no surgen de la empresa, sino que se adoptan en el marco de una cuestión de Gobierno.

**P** -¿Considera que la tarifa está atrasada?

**R** -La tarifa claramente tiene un atraso. Desde marzo de 2019 está congelada. Seguramente, habrá que hacer una actualización en los peajes, pero cuando la disponga el Gobierno Nacional, en función de muchísimas variables que se tienen en cuenta, fundamentalmente, el contexto económico. Pero el camino tampoco es aumentar 649%, con déficit de infraestructura en todos los corredores. ¿De qué sirve un aumento de tarifas si no tenemos un correlato con el mantenimiento y la conservación? Una empresa eficiente es una empresa que funcione, que sea transparente y que tenga respuesta en función de la tarifa que cobra. Nosotros podemos tener una actualización tarifaria, pero si no la llevamos a resolver las necesidades de los corredores, no tiene ningún sentido. Cada aumento tiene que estar justificado.

**P** -Para esos posibles aumentos, ¿se van a reunir con entidades privadas vinculadas con el transporte?

**R** -Al ser una empresa pública, articulamos permanentemente con el Gobierno nacional y los gobiernos provinciales. Mis reuniones con la Fadeec, con Faetyl y con el sindicato son periódicas, al igual que con los ministerios. Hay una mirada de 360 grados de todo lo que pasa. Para administrar rutas se debe conversar con todos los involucrados. Estamos en camino de la construcción de una empresa que va a dar satisfacciones al transporte.

**P** -¿Cuál va a ser la respuesta ante los reclamos de los transportistas por un trato diferenciado?

**R** -Tenemos que ir trabajando cada uno de los reclamos de todos los sectores. No puede ser lo mismo el que cumple con el Estado, el que el que no lo hace. Vamos generando los ámbitos en los que dar esas discusiones. Estoy en contacto permanente con cada sector y los escucho. Corredores Viales tiene que ser una palanca para que ellos puedan desarrollarse y generar el círculo virtuoso en el transporte y la logística en la economía. Estamos dispuestos a atender los reclamos de una tarifa segmentada

en función de variables que se pueden trabajar.

**P** -¿Cuáles son los proyectos que se están abordando?

**R** -Tienen varias aristas. Hay una decisión muy fuerte de trabajar sobre la seguridad vial, con lo que estamos hablando de vidas humanas. Esto tiene que ver con comprar equipamiento. Presentamos 45 móviles el año pasado, porque toda la flota que recibimos era obsoleta, no alcanzaba y no cumplía con los mínimos que exigían los contratos de concesión. Dentro de la seguridad vial quiero trabajar en la puesta en valor de lo que tiene que ver con el control de carga del transporte pesado. Si no generamos conciencia entre todos los sectores para darnos una política de control de cargas, vamos a tener serios problemas. Sobrados ejemplos tenemos en las rutas en las manos por donde van los camiones y generan ahuellamientos, porque no hay control. Una decisión firme es controlar las cargas. Hemos recuperado balanzas. Queremos reactivar los controles e incorporar tecnología. Estamos hablando de balanzas dinámicas, para parar solamente al que genere sospecha de sobre carga. Sabemos que el daño que genera el ahuellamiento es exponencial. En algunas rutas es materia de accidentes que terminan en muertes. Por eso hay que concientizar, señalar y radarizar.

**P** -¿Cómo está el diálogo con las Federaciones empresarias?

**R** -Es permanente por el compromiso que tienen. Quienes más solicitan controles de cargas son los propietarios de los camiones. Ellos necesitan rutas en buen estado y quieren ser controlados en condiciones que permitan garantías, de manera dinámica, que no genere discutir tolerancia en la carga. Hay unanimidad en el sector de que hay que controlar, porque el deterioro tiene mucho que ver con los excesos. Tenemos mesas de trabajo, donde todas las Federaciones aportaron a la usina de ideas que se van generando para después llevarlas a la práctica.

**P** -En cuanto a los peajes, ¿qué tipo de acciones prevén?

**R** -Queremos una reforma del sistema de las 42 estaciones de peaje. Tenemos que ser más modernos. Se debe implementar tecnología y nuevos métodos de pago. No puede ser que quien pague tenga demoras, aún en las vías de telepeaje. Es un problema de todo el sector. Hay que permitir el ingreso de nuevas tecnologías, lo que no significa desplazar trabajadores, sino acordar con los sindicatos para reconvertir laboralmente. Debemos responder a la demanda de 500.000 usuarios diarios para tener una gestión mucho más dinámica y acorde con los tiempos.

**P** -¿Qué obras prevén en el futuro inmediato?

**R** -En esa línea, presentamos 21 obras para este año, vinculadas con la seguridad vial, como dársenas, reconversión de luminarias, puesta en valor de travasías urbanas, bicisendas. Obras de proximidad, pero que en lo cotidiano resuelven situaciones que se generan por falta de infraestructura en los pueblos y se terminan llevando vidas. ●