

EDICIÓN ANIVERSARIO

Operadores expectantes

Mientras el Estado apura la recuperación del Belgrano Cargas, los concesionarios de los otros ramales renuevan su predisposición para aumentar su participación

Carlos Toppazzini
PARA LA NACION

La actualidad del transporte de cargas por ferrocarril se presenta más incierta y expectante que nunca.

Luego de que el Congreso promulgara hace ya varias semanas la ley por la cual la infraestructura de todo el sistema ferroviario nacional pasa a control del Estado, los empresas privadas que operan la red desde la década del 90 se encuentran a la espera de una clara definición por parte del Gobierno para saber si podrán o no continuar con el negocio. Al menos, así lo demostraron las principales concesionarias que disertaron en la última "Jornada de reflexión sobre el futuro de los ferrocarriles", organizada por el Instituto Argentino de Transporte (IAT), que funciona bajo la órbita del Ministerio de Interior y Transporte, que conduce Florencio Randazzo.

"Vivimos una etapa de transición, porque primero debe aparecer la reglamentación que determine si podemos negociar como operadores, lo cual nos tiene expectantes. Mientras tanto, seguimos con la misma vo-

luntad de mejorar, capturar más cargas, y a la espera de la evolución de este nuevo contexto", reconoció Gustavo Romera, gerente de Proyectos de Ferrosur Roca (FR).

En la misma línea, Marcelo Perichón, gerente comercial de Ferro Expreso Pampeano (Fepsa), sostuvo que esperan "la definición de las reglas derivadas de la instrumentación de la nueva legislación y, de esa forma, alcanzar nuestra expectativa de continuar acompañando y contribuyendo al desarrollo del sistema ferroviario".

Más centrado en el negocio, Ernesto Gutiérrez, gerente de Operaciones de Nuevo Central Argentino (NCA), destacó el hecho de que la nueva ley "permite una oportunidad de libre competencia" y aseguró que están "dispuestos a acompañar esta nueva reestructuración del sistema ferroviario argentino con nuestra experiencia".

Revisión

No obstante, el representante de NCA se refirió también a algunos aspectos que considera importante revisar: "Tendría que estudiarse un protocolo del funcionamiento del sistema de acceso abierto entre operadores

públicos y privados, de pasajeros, cargas y asignación de las capacidades viales; así como también un reglamento de solución de controversias entre el operador ferroviario y la autoridad de vía, mediante un sistema independiente y arbitrario". Esto, aclaró luego, debido a que su concesión convive con otras "y por nuestras vías también circulan trenes de las demás concesionarias".

A favor de los privados

"Para nosotros, la gestión privada de los ferrocarriles de carga no fracasó como dicen algunos", afirmó Romera. Y la fundamentación la encuentra en "la recuperación que se hizo del sistema, los equipos y el negocio, donde quintuplicamos la carga". Incluso podría seguir siendo viable, reconoció, "con buen control y ecuanimidad en las medidas: nuestro competidor es el camión y alcanza con mirar quién arregla las vías y quién las rutas o a quién le subvencionan el combustible y los peajes para ver el desequilibrio".

Para Perichón, en tanto, la evolución de Fepsa se expresa en un inicio de gestión con "alrededor de 1 millón de toneladas y, luego de ciertos vaivenes fruto de crisis globales, sequías o inun-

daciones, el total transportado en la actualidad ronda los 3,4 millones de toneladas".

Una visión similar de la gestión privada es la de Gutiérrez, quien explicó: "Cuando nos entregan la concesión encontramos un parque de 23 locomotoras, de las cuales muy pocas eran confiables, y hoy tenemos 76 a cabeza de tren".

Además, aseguró que la evolución comercial de la empresa "estuvo signada por aquellos tráficos que el ferrocarril había perdido, por ejemplo, azúcar y fruta, que prácticamente estaban desaparecidos". Otro de los aspectos en los cuales se trabajó intensamente, remarcó, fue en "reducir los tiempos de viaje de las cargas y en las terminales".

Optimismo y oportunidades

"Si bien la participación del ferrocarril en el transporte total de cargas del país no supera el 5% a 6% del total, más que una debilidad, deberíamos ver esos números como una oportunidad de crecimiento, sobre todo si consideramos las cifras que alcanzan países como Brasil (30%) y México (25%)", dijo Marcelo Perichón. Y para eso, aseguró, "es necesario entre otras cosas un plan nacional de transporte".

"Sin dudas debería crecer nuestra participación ya que existen productos que deberían ir en ferrocarril por cuestiones de seguridad o cuidado del medio ambiente", coincidió Gustavo Romera. Y para terminar, puntualizó: "Lo que queda claro es que la situación debe cambiar, es necesario mudar el sistema de transporte hacia una participación mayor del ferrocarril y soy muy optimista al respecto", concluyó. ●

Ashimochi 28.7a

EXTRAVIDA

Constellation

Elegí tecnología, descubrí Volkswagen

Volkswagen Camiones y Buses.

La fuerza de la tecnología alemana.



/camionesybusesvw



/VWCamionesBuses

www.vwcamionesybuses.com.ar

Camiones y Buses

