

Opinión

La disyuntiva del Belgrano Cargas

Por Gastón Cossettini

En casi veinte años, entre 1983 y 2002, la línea Belgrano Cargas, ex Ferrocarriles Argentinos, pasó de transportar 4,8 millones de toneladas a 0,8 millones, bajo un régimen actual de concesión. No me propongo enumerar causas y responsabilidades de esa realidad histórica en esta oportunidad. Lo importante es no equivocarse de aquí en más el camino por elegir.

Se concuerda plenamente con los propósitos expresados por el Gobierno respecto a revitalizar esta línea, aunque no con la forma.

El concedente debe tener muy claro si desea potenciar una empresa comercial con rentabilidad deseable o quiere otro tipo de emprendimiento, con múltiples alternativas, que llamaremos empresa social.

La primera necesitará, como condición básica, que los socios que la integren tengan el "afecto societario" y luego, que realicen una gestión empresarial que integre eficazmente todos los ingredientes que hacen razonablemente redituables al capital invertido. Dicha empresa no necesitaría de subsidios públicos, a condición de que:

- El oferente elija a sus socios y el concedente arbitre los medios de

control para el fiel cumplimiento de las obligaciones contractuales que estipule el llamado a licitación.

- El pliego prevea que la red actual se divida en corredores (previo análisis de la elección y conveniencia de cuáles deberían ser), lo que posibilitaría encontrar mejor eco en los potenciales oferentes, ya que los riesgos por asumir disminuirían en función del interés directo de cada uno en el tramo que coticie.

El concedente debe tener muy claro si desea potenciar una empresa comercial (...) o quiere otro tipo de emprendimiento

- Los servicios de carga no tengan el carácter de servicio público.

- Los niveles de inversión del concesionario sean obligatorios en un porcentaje de la facturación anual, por destinar a obras o a la compra de bienes que apunten a requerimientos comerciales de los clientes, con la conformidad del concedente.

- El concedente restituya la calidad de la infraestructura dañada

por efectos climáticos de excepción. Esos fondos deberían estar a disposición en tiempo y forma acelerada, con el fin de garantizar la continuidad del servicio.

- La presencia de servicios de pasajeros prestados por un concesionario distinto del de cargas esté regida por responsabilidades bien claras que vinculen al concesionario de cargas, el prestador de los servicios públicos de pasajeros y el concedente. El tema relevante es cómo dividir el gasto de implantación y mantenimiento de una vía para que circulen trenes de pasajeros a 80 kilómetros por hora, si para carga es bueno 50 kilómetros por hora en una vía sin restricciones operativas.

- La empresa tenga libertad absoluta de contratación de servicios de reparación de vías y material rodante, con la sola condición de calidad y precio.

Impulso provincial

La segunda alternativa mencionada, o sea, la empresa social, más bien apuntaría al desarrollo de economías regionales.

Así, se practicarían inversiones en instalaciones fijas que creen condiciones de fomento y crecimiento de actividades económicas y sociales

que las provincias deseen alentar.

Para esta alternativa, puede seguir teniendo vigencia la separación en corredores de la actual red de trocha angosta, con lo cual se crean condiciones de gestión más aptas de manejar.

Esta opción seguramente va a necesitar subsidios públicos (nacionales y provinciales). Cuando en el período 1994-1996 operó como empresa del Estado, recibió más de 52 millones de pesos o dólares para cubrir los déficit de explotación y unos 178 millones de pesos o dólares destinados a inversiones.

De concretarse esta alternativa, se tendrá que definir claramente cómo se va a conjugar el rol político previsible de las provincias que integrarán las empresas y las atribuciones que dispondrá su consejo de administración, el que debería tener como premisa básica la eficiencia de su gestión.

No se agota aquí el análisis. Las posiciones expuestas son solamente indicativas. Seguramente serán necesarios análisis más exhaustivos para poder elegir el camino más correcto.

El autor fue presidente de Ferrocarriles Argentinos y representó a la Argentina en la Cámara Interamericana de Transporte a través de Fudecon.

Breves

Jornada internacional

■ La Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), el gobierno de la provincia de Jujuy y la Superintendencia de Transporte de Bolivia convocaron a una jornada internacional para el restablecimiento del corredor ferroviario de comercio entre el Mercosur y los mercados andinos. El encuentro se realizará en la ciudad boliviana de Tupiza el viernes y sábado próximos y tiene por finalidad impulsar el restablecimiento del corredor, actualmente desactivado por problemas aluvionales en la traza de la Quebrada de Humahuaca y por otras restricciones en Bolivia. El trazado conecta Buenos Aires con San Salvador de Jujuy, La Paz y el puerto de Matarani y propone ampliar la integración regional.

Aclaración

■ En la última edición de Transporte & Logística se publicó que el índice del costo logístico nacional elaborado por la Cámara de Operadores Logísticos (Cedlo) sufrió en junio una variación de 224,91 por ciento respecto de diciembre de 2001. La cifra correcta es 124,91 por ciento.



Administración y Ventas
C.F.: MELO 3853 - FLORIDA - Bs. As.
TEL/FAX : 4760-5734/ 0090
E-mail: balresturbo@smet.com.ar

SERVICIO AUTORIZADO BORG WARNER SCHMITZER
20 AÑOS DE EXPERIENCIA EN TURBO ALIMENTADORES
ASESORAMIENTO - REPARACION - VENTA
AUTOS - UTILITARIOS - CAMIONES - OMNIBUS
MAQ. AGRICOLAS Y VIALES
TURBOS Y REPUESTOS ORIGINALES DE TODAS LAS MARCAS
ATENCIÓN SOBRE UNIDADES (MONTAJE Y CONTROL)
DIAGNOSTICO GRATUITO
ENVÍOS A TODO EL PAIS
REPARACIONES EN EL DIA

SCHMITZER GARDETT SA - BOULEVARD BUSHBY - BR

Filtrros MONZA
Protección para su motor

El filtro oficial del fabricante de CAMIONES, AUTOS y MOTOCICLOS

Av. Vélez Sarsfield 241, Villa Maipú, 1766. Tel/Fax (5411) 4622-9500 Buenos Aires, Argentina
fmnzas@infovia.com.ar www.filtrrosmonza.com.ar

visite **ACREDITESE ON-LINE: www.expotrade.com.ar/**

30 de Septiembre al 3 de Octubre
Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires Oscar A. Gálvez

pruebe su PROXIMO CAMION

Transporte Muestra Dinámica 2004

Participantes: AUSAPEC, CELADI, ORGANZA, EXPOTRADE

Tel.: (54-11) 4778-7070
transporte@expotrade.com.ar