

I EUROPA I



Viaducto de Millau, el puente más alto de Francia

Francia privatiza sus autopistas

La red de autopistas es la más importante del continente. Como en la Argentina de los 90, denuncian la venta de las "joyas de la abuela"

Por Patricio Arana
Para LA NACION

PARIS.- Con el reciente anuncio del primer ministro francés, Dominique de Villepin, de licitar la concesión de las autopistas francesas surgió aquí una pequeña polémica que promete durar. "El desprendimiento de las joyas de la abuela", dice la oposición.

Como en la Argentina durante la administración de Carlos Menem, Francia emprendió en los últimos tiempos un importante intento de reestructuración de los servicios públicos para bajar su déficit público y acomodarse a la legislación europea. Luego de la distribución de los servicios públicos, las más importantes de Europa.

Actualmente, ocho empresas de economía mixta (público-privada) se encargan de la concesión de las autopistas. El estado francés, sin embargo, mantiene la mayoría de

las acciones de cada una (algunas cotizan en la bolsa de París).

El anuncio del primer ministro despertó las críticas de la oposición preocupada por la venta de las "joyas de la abuela". Si bien el Estado seguirá siendo dueño de la infraestructura existente y por construir, las críticas son sobre la duración de la concesión que planea acordar hasta 2032, justo ahora que se está cerca de 2008, añeque las autopistas dejarán de ser deficitarias y pasarán a dejar un beneficio de entre 1500 y 2000 millones de euros por año de dividendos netos, según se observó entre 40.000 y 67.000 millones hasta el fin de la concesión.

Entre 1990 y 2003, el tráfico interior de mercancías por vía terrestre en Francia creció un 70 por ciento, según el departamento de Transportes, que si se compara con el transporte ferroviario, estable en unos 500 durante el mismo período, confirma el interés de explotar un nicho en crecimiento.

En Francia el 79% del transporte

de mercancías se hace por ruta; un 13%, por tren y sólo un 6% por agua. Situada en el cruce entre Gran Bretaña, España, Portugal, Alemania, Bélgica, Suiza e Italia, Francia es un país de paso obligado para el comercio intraeuropeo.

Con unos 11.000 km de autopistas, de los cuales unos 6000 km están concesionados, la red francesa de autopistas es la más importante de Europa. Si bien el Gobierno intentó lanzar la privatización en 2003, el entonces ministro de Transportes logró una prórroga ya que los beneficios de la explotación de las autopistas eran en parte destinados al financiamiento del 70% de los 35 proyectos de reacondicionamiento ferroviario lanzados anteriormente.

La gran preocupación en torno a la privatización de las tres empresas mixtas que más kilómetros administran (unos 6000, repartidos entre SNCF, AFD y AER) es el mantenimiento y la construcción de los nuevos tramos, sin olvidar que también se teme que los constructores obtengan las concesiones e inflen los precios al contratar subsidiarios de su propio grupo.

I MATERIAL QUIRURGICO I

Cuando el destino está en el quirófano

Entregar un catéter o un stent en el momento justo puede ser la diferencia entre la vida y la muerte

de Johnson&Johnson recte del cirujano el pedido de material y lo cursa de inmediato al call center de la firma. De allí se deriva el pedido a la planta de Olivos, donde se lo prepara y pone en pocos minutos en manos de un motociclista que lo lleva, con la máxima premura, hasta su destino final.

"El método está tan prolijamente planificado que no tenemos mayores sobresaltos. Incluso, si el material no estuviese en nuestra planta, porque a veces puede estar en consignación en algún hospital, tenemos previsto un dispositivo para coordinar primero el retro por ese lugar y luego hacer nuestra entrega", detalló Carrera.

Los motos son, en esencia, uno de los elementos clave de la operatoria. Se encargan de trasladar el material con extremo cuidado; una vez en destino deben entregarlo a la persona indicada, en general directamente en quirófano, ya que un destinatario equivocado -otro cirujano, por ejemplo- puede costar minutos de demora

de los elementos clave de la operatoria. Se encargan de trasladar el material con extremo cuidado; una vez en destino deben entregarlo a la persona indicada, en general directamente en quirófano, ya que un destinatario equivocado -otro cirujano, por ejemplo- puede costar minutos de demora



Entrega en mano al cirujano

"El plazo de la urgencia lo cumple el quirófano hasta el momento en que se cumplen los requisitos de disponibilidad las 24 horas del día y los 365 días del año", explicó Ariel Carrera, encargado de la coordinación. En realidad, hay un horario activo de 7 a 21, y el resto del tiempo se cubre con una guardia. "Tenemos el récord de velocidad en un hospital de La Plata, con 45 minutos desde que se hizo el pedido en quirófano hasta que llegó el material a destino", destacó Carrera.

El sistema fue ideado a pedido de la división médica de la firma Johnson&Johnson, debido a los requerimientos de urgencias de hospitales y clínicas, y -como es común en la logística- al alto costo de mantener inmovilizados, en un solo centro de salud, elementos quirúrgicos especialmente de alto valor de mercado.

El complejo entramado logístico pensado para cubrir este tipo de urgencias cuenta con un sistema que tiene su punto de inicio en el propio quirófano. Allí, un técnico

que son decisivos para el paciente.

En el caso de las cirugías cardiovasculares o cerebrovasculares, los materiales más habituales de entrega en quirófano son catéteres y stents. El stent o cánula intraluminal de arteria coronaria es un pequeño tubo de malla de acero autoexpandible que se coloca para mantener el vaso dilatado. Completan el espectro de entregas algunos tipos especiales de suturas, que pueden ser necesarias para esa variante de cirugías, sin que el médico lo haya podido prever con antelación, ya que pueden derivarse complicaciones durante la intervención.

"En el caso de que la operación sea programada tenemos la posibilidad de manejarlos con un lapso más grande, generalmente de horas, aunque siempre entregamos en el día", explicó Carrera. Las motos llegan a destino en lapsos que oscilan entre los 20 y los 40 minutos, y recientemente la firma ha comenzado a incursionar también en entregas en la ciudad de Rosario.

FERROCARRIL

LÍNEAS ROCA Y BELGRANO SUR

Metropolitano incorporó nuevos coches

Metropolitano, empresa concesionaria de los ferrocarriles Roca y Belgrano Sur, incorporó cuatro nuevos coches a sus servicios eléctricos. El nuevo material rodante -de fabricación argentina- beneficiará a miles de pasajeros y, según la firma, sumará seguridad y confort. Además, la empresa informó que, a un año del incendio que destruyó el Centro de Control Automático de Señalización de Constitución, la línea Roca incrementó en un millón de personas la cantidad de pasajeros que utilizan mensualmente el servicio. Por su parte, el Belgrano Sur experimentó un aumento de pasajeros de más del 18% en el último año.

