

FERROCARRILES I

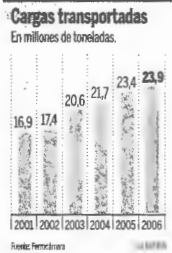
¿Hacia dónde conducen las vías?

Continuación de la Pág. 1, Col. 5

con Córdoba en menos de tres horas -viajando a 320 km/hora- y que requerirá una inversión de no menos de US\$ 1300 millones, es el proyecto más ambicioso de la Argentina en materia ferroviaria. En esta licitación, el consorcio Veloxia -liderado por la francesa Alstom, una especialista en fabricar trenes- quedó como único interesado en construirlo.

Paralelamente, los cambios de varias de las principales empresas ferroviarias delatan la verdadera situación del tren argentino. Algunos ejemplos: Unidad de Gestión de Operaciones Ferroviarias de Emergencia (Ugofe) - una unión transitoria de empresas que opera los ramales metropolitanos San Martín y Roca-; Sociedad Operadora de Emergencia (Soesa) - que maneja el Belgrano, el mayor ferrocarril de cargas del país, y Trenes Especiales Argentinos (TEA) - a cargo del Gran Capitán, uno de los ramales de pasajeros de mayor extensión-, sólo por mencionar algunos casos. Como puede advertirse, la emergencia -o eufemismos equivalentes- domina tanto la terminología como la realidad del ferrocarril.

Es cierto que en la administración Kirchner se incorporó, por primera vez en mucho tiempo, material rodante nuevo (los trenes de doble piso de Trenes



de Buenos Aires) o usado (adquirido a Caminhos de Ferro de Portugal) y que hay numerosas mejoras en marcha, pero no es menos cierto que hay indicadores que señalan el recrudecimiento de la crisis de este transporte.

Por un lado, el crecimiento del número de pasajeros en el área metropolitana no se detiene y, al combinarse con la falta de inversión para ampliar la capacidad, produce una mezcla explosiva que ya generó episodios de violencia como los registrados en las estaciones de Haedo y Constitución. Los más de \$ 232 millones en subsidios que el gobierno nacional les entregó



El presidente Nestor Kirchner apuesta al Tren de Alta Velocidad (TAVE)

a los concesionarios en lo que va del año (casi la misma cifra que repartió durante todo 2006) apenas alcanzaron para sostener el servicio. En el Congreso, en tanto, espera tratamiento una ley -impulsada por el oficialismo- para crear una nueva empresa estatal de ferrocarriles.

Por otro lado, tras varios años de recuperación sostenida de la actividad, el movimiento de cargas se estancó en 2006 y en la primera mitad de este año apenas aumentó el 1% respecto del mismo período del año anterior. Entre los principales frentes está la necesidad imperiosa de inversiones en infraestructura y material rodante.

Es que la demanda de transporte de cargas crece 1,5 a 2 veces más rápido que el PBI en los países con economías emergentes como la Argentina, mientras que el transporte de pasajeros evoluciona casi siempre a un ritmo similar al del PBI.

"El sistema ferroviario es un componente esencial en cualquier economía actual: es seguro, menos contaminante, tiene una relación precio/eficiencia transportadas muy eficiente, a lo que se une la incorporación de tecnologías flexibles y específicas que optimizan la ecuación económica y social", explicó

Juan Miguel Massot, economista de la Universidad del Salvador (USAL).

Estos temas se abordarán desde pasado mañana en el XXI Congreso Panamericano de Ferrocarriles, que se realizará en el predio de la Rural de Palermo y contará con exposiciones de especialistas de América, Europa y China. Allí también se podrá visitar una exposición del pasado reluciente del tren argentino: estará La Porteña una viejita coqueta que resiste el paso del tiempo y sigue siendo testigo del potencial del modo ferroviario. "También tendremos el primer subte que corrió en Buenos Aires, junto con las últimas

100% Logística. Compruébela.

CONOCEMOS EL PAÍS COMO NADIE Y SABEMOS COMO ADMINISTRAR SU STOCK, PREPARAR SUS PEDIDOS Y HACER QUE SU MERCADERÍA LLEGUE ADONDE TENGA QUE LLEGAR Y DE LA MEJOR MANERA.

USL
Unidad de Servicios Logísticos

- ADMINISTRACIÓN DE STOCK
- TECNOLOGÍA DE WAREHOUSING
- DESCONSOLIDACIÓN DE CARGA Y DESPACHO A TODO EL PAÍS
- PICKING & PACKING ESPECIALIZADO

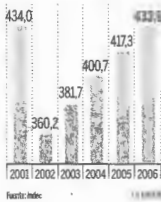
- SISTEMA TRACK & TRACE para el control y seguimiento de la distribución
- OPERADOR LOGÍSTICO DE MEDICAMENTOS (Distribución ANMAT 461104)

Av. Corrientes 1251, 1043 Buenos Aires
Tel: 011 5260 3821 o 011 5260 3821
Info@usl.com.ar



Pasajeros transportados

En millones de boletos vendidos.



La semana última, en plena campaña electoral, fue reactivado en Córdoba un tramo de apenas 16 km del ramal del Tren de las Sierras. Décadas atrás, unía la capital mediterránea con Capilla del Monte. Hace unos años el servicio fue cancelado. A fines de la década de los 90 se ensayó ponerlo nuevamente en funcionamiento, pero el intento

terminó en un fracaso. Ahora, se reinauguró con un acto que también contó con la presencia de Jaime. A tal efecto, se encararon reparaciones en las vías que corren entre Córdoba y La Calera, sobre las cuales se echaron a rodar tres duplas de vagones portugueses, recién llegados y acondicionados.

El Gran Capitán —que uniendo Charcarita con Posadas (con una tarifa de 48 pesos) atraviesa toda la Mesopotamia— es explotado por la empresa Trenes Especiales Argentinos (TEA). El servicio, que bordea el río Uruguay, se comercializa como una oportunidad para disfrutar de la naturaleza sin apuros de tiempo. Es que, precisamente, el tiempo mínimo para hacer el recorrido es de 26 horas, que pueden llegar a 38 si la formación enfrenta alguno de los muchos inconvenientes con los que lidia desde que obtuvo la concesión precaria, hace cuatro años.

Con la colaboración de: J. Bordón (Santa Fe), J. C. Vaca (Córdoba), J. Zampa (Corrientes), C. Sánchez Bonifato (Misiones)

Un ramal estratégico

El Belgrano Cargas no es un ferrocarril cualquiera. Tiene la red de vías más extensa —atraviesa trece provincias— y es un ramal clave para las principales producciones agropecuarias del centro y norte del país. Además, es la única red que está interconectada con Bolivia y Chile. Luego de ser operado con ningún éxito por los sindicatos, el ferrocarril fue declarado en emergencia y entregado provisoriamente a una nueva gerenciadora, Sociedad Operadora de Emergencia SA (Soesa). El 80,02 de las acciones de Soesa están en manos de capitales nacionales (Ferrovías y los grupos Macri—con sus socios chinos—y Roggio) y el 19,98 restante se reparte entre los sindicatos La Fraternidad, Unión Ferroviaria y la Asociación Mutual de Trabajadores Camioneros. "Al 30 de julio pasado la extensión total de la red era de 7347 km de los cuales sólo cerca de 350 km se encontraban en buen estado. En la gestión de Soesa se recuperaron 840 km que representan alrededor de un 9% de la red total. Actualmente, el servicio transporta unos 700.000 toneladas por año y su estima para 2008 el movimiento de 1,2 millones de toneladas. Para el período 2010-2020 se prevé llegar a 5 millones de toneladas anuales", informaron desde la operadora.

BELGRANO CARGAS

Todo lo demás queda atrás

cavallino

Máximo aprovechamiento del combustible, gracias a la gestión electrónica integral, que reduce las emisiones y el consumo.

4 válvulas por cilindro, árbol de levas o la cabeza, inyector-bomba individual, freno motor en las válvulas y control de velocidad crucero, san algunas de las características de la tecnología Cursor.

IVECO

El mundo del transporte

www.iveco.com.ar

320 CV

El mundo del transporte

