

Sponsors

Asociaciones

Patrocinan

MINISTERIO DE ECONOMÍA

LOS NEGOCIOS ESTÁN DISPERSOS POR EL MUNDO

LAS SOLUCIONES EN UN MISMO LUGAR

Octubre 2007

Centro de Convenciones

EXPO COMEX

CONTACTO: 011 4382 4100

En paralelo

Organiza

FERROCARRILES |

El tren del futuro será más rápido y lujoso

Los servicios de alta velocidad y los turísticos de lujo, entre los temas destacados del congreso panamericano del rubro

(los japoneses lo habían iniciado en 1964 con el Tren Bala Tokio-Osaka), el sistema ferroviario se reposicionó como un medio de transporte eficiente.

“El TAV es un nuevo modelo compatible con el ferrocarril clásico pero complejo ya que requiere de una infraestructura específica que funcione sin fisuras. No sirve de nada que recorra 320 km en 1 hora 20 minutos de París a Bruselas si pasó 50 minutos en una taquilla de boletos. Desde lo más elemental a lo más sofisticado, todo debe considerarse importante. Además, el TAV es óptimo entre 2 y 3 horas y se justifica si al menos alcanza 5 millones de pasajeros por año”.

Astom es una de las principales empresas en abastecer al sistema ferroviario mundial en este tipo de trenes de alta velocidad. Los trenes TGV en Francia, por ejemplo, ya han transportado a 500 millones de personas en el continente europeo en 20 años, en una extensión de 800 millones de kilómetros. El Eurostar une París con Londres en 3 horas; el Thalys conecta París, Bruselas, Amsterdam y Colonia; y los trenes de alta velocidad TGV y Pendolino circulan entre las más importantes ciudades de Francia, Italia y España.

Los trenes turísticos de lujo también están siendo foco de interés de los inversores. Actualmente, más de 80 de esa condición circulan en el mundo, entre los que se destacan el Trans Siberiano, la línea ferroviaria más extensa del mundo (13.600 km y sus precios para el usuario oscilan entre 7 y 15 mil dólares); el Shanghai Express (entre 3 y 21 mil dólares); el Expreso a Vapor Canadian Rocky Mountains (entre 3 y 6 mil dólares);



La maqueta del tren bala que unirá Buenos Aires y Córdoba, centro de atención en el congreso de trenes.

y el Darjeeling Mail en la India (entre 9 y 15 mil dólares).

No existen trenes de estas características en América latina, pero se encuentra en estudio uno que conecte la Argentina, Chile, Bolivia y Perú. No obstante, otras alternativas menos pretenciosas e igual de ingeniosas despertaron el interés de los usuarios: La Trochita (en Esquel); el Tren del Vino (en el Valle de Colchagua, Chile), o el caso de María Fumaca, (en el estado de Minas Gerais).

Otro aspecto saliente de este congreso de trenes fueron las referen-

cias al desarrollo que este modo de transporte está teniendo en China. Esa red alcanzó en 2006 una longitud de 77.000 km (se espera llegar a 100.000 en 2020), transportó 2870 millones de toneladas de carga y 1280 millones de pasajeros, ocupando en estos rubros el primer puesto del mundo.

La capacidad anual de corredores de carbón alcanzará los 1800 millones de toneladas y se formará el sistema de transporte de contenedores de 2 pisos (4 corredores horizontales y 4 corredores longitudinales), con una longitud de 22.000 km, en total.

Ya comenzó la construcción de la línea que une Pekín y Shanghai, cuya longitud será de 1300 km; una vez concluida en 2010, los trenes circularán sobre esa línea a 350 km/h. Los Juegos Olímpicos del año próximo serán una prueba para comprobar su auténtico potencial.

Por otro lado, al referirse al transporte ferroviario en la logística, el especialista Emiliano Flouret sostuvo que el crecimiento del comercio internacional y la globalización obligan a las compañías a actuar coordinadamente.

En la Argentina la integración entre los distintos modos de transporte se afirma como tendencia. El transporte multimodal es aplicado desde hace algunos años, pero a que sólo desde comienzos de 1998 se cuenta con una ley específica que aún no está reglamentada.

A lo mejor, sin furia y con más satisfacción viendo las dificultades emergentes en el parque automotor esta gris realidad marque un punto de inflexión en el sistema ferroviario argentino. Habrá que esperar para saber que extrañas razones impiden que un sector donde el número de usuarios crece, aún con las deficientes prestaciones en el servicio, no termine acomodándose como una solución posible a los grandes problemas viales del país.

Por Andrés Asato

Para LA NACION

Aquí y ahora, ésa es la consigna sobre la que trabajan los desarrollistas de ferrocarriles europeos, pensando en el futuro. Y lo mismo puede decirse de los japoneses y de los chinos, si se tiene en cuenta que tanto en los principales países de Europa como en Asia, las mejoras en los servicios de corta y larga distancia es una constante asimilable al crecimiento de un país.

Esta conclusión se desprende de las ponencias del reciente XXX Congreso Panamericano de Ferrocarriles, que se realizó en Buenos Aires. Luego de la profunda crisis que sufrió el sistema ferroviario en el mundo tras la Segunda Guerra Mundial, más la expansión del uso del automóvil y de los aviones en las décadas siguientes, el desarrollo de nuevas tecnologías tendientes a ofrecer mayor movilidad de manera cómoda y segura revitalizó el servicio.

En ese marco, los trenes de alta velocidad (TAV) desarrollados en los últimos 20 años (que promedian una velocidad de 250 km/h) lograron que las distancias se acorten favoreciendo el aumento cada vez mayor de pasajeros. A partir de la instrumentación del primer servicio de estas características en Europa, en 1981, que unió las ciudades de París y Lyon

Financiamiento para el TAVE

El gobierno nacional anunció días atrás el mecanismo según el cual se financiará la construcción del Tren de Alta Velocidad (TAVE), el proyecto ferroviario más ambicioso de los últimos tiempos. El TAVE unirá Buenos Aires con Rosario y Córdoba en tres horas -viajando a 320 km/h-. El Ministerio de Planificación, el consorcio Velocía (liderado por la firma francesa Alstom) y el banco Sociés Générale acordaron los principales lineamientos del esquema crediticio que se

instrumentará para cubrir la mayor parte de la obra. Según trascendió, el banco le otorgará el Estado un préstamo de US\$ 1700 millones, con un plazo de 15 años y una tasa inicial del 10% anual. Esa obligación será garantizada con un bono que el Gobierno emitirá bajo las mismas condiciones del crédito. Los desembolsos serán entregados directamente a Velocía -que tiene adjudicada la obra- en la medida en que ésta entregue los certificados de obra.

ANUNCIO

el camino profesional de la logística en el cono sur

co-gestión logística para productos congelados, refrigerados y secos

SOLUCIONES LOGÍSTICAS

4714-4000

María Rodríguez 4320 (B1844CGJ) - Victoria Buenos Aires

OPERACIONES DE FRIO

4794-1600

Debernardi 3906 (B1696NDU) - Olivos Buenos Aires