

el tren debe funcionar

Hay veces que se oyen comentarios que no se sabe claramente si es en serio o derivan de alguna mente muy deteriorada.

Sentir los comentarios de algunos gremialistas confirma lo que se ve a menudo: gente que se fragela por hablar por fono o se desespera por robar imagen.

En el gremio del tren se ve casi todos los días.

Pero no extraña si proviene de ciertos grupos trasnochados que encuentran eco solamente en la radio barrial o lujientos periódicos que perdieron su juventud vaya a saber en qué andurriales de su financiación. Y que cual ejemplos de la inacabable Gata Flora, ahora le están dando al tema de privatización o no. Como si no se intentara lograr inversiones esta gente proveería de pronto la intervención de algún capital borra de vino. Falta el tío Sam y su último tren a Yuma...

El tren debe caminar lo antes posible.

Ya se hace insostenible que siga durmiendo. Pero para ello necesita una inversión valedera. Positiva. Que sirva a ambas partes.

Silveira, gremialista de AFE, ahora integrante del Directorio, había venido sosteniendo en los últimos días fuertes cuestionamientos a lo que consideraba una "entrega" de AFE a privados. De hecho, su gremio se encargó de llevar su amenaza de medidas de lucha hasta el propio Consejo de Ministros abierto de Paso de los Toros y de agitar el fantasma de Pluna. Hablaba de una supuesta entrega del 51% de las acciones a privados...

El principal déficit según el sindicato está en el deterioro de la red de vías férreas. Los tramos que hoy existen están plagados de avisos precautorios para los maquinistas. Las locomotoras comienzan su recorrido a 30 kilómetros por hora, pero luego deben bajar la velocidad a cinco kilómetros porque las condiciones de las vías son muy riesgosas. "Eso va destrozando totalmente las máquinas porque no se mantiene la velocidad estándar", relata el dirigente ferroviario.

"Un solo tren con capacidad de 1.500 toneladas puede llevar lo que llevan 40 o 50 camiones. Pero esto no implica competir con otra modalidad de transporte, como el carretero, porque se pueden buscar zonas de transferencia para hacer un transporte combinado. La carga puede ser transportada en ferrocarril por un tramo y luego vuelve al camión en otro", describe Silveira.

Muestre sus uñas, don Silveira. Con la boca se hace poco, con las manos mucho.

Nos parece correcto el razonamiento. Pero nos molesta que aparezcan interpretaciones que no se sabe a qué obedece.

Es importante la presencia de León Lev en el directorio. No es un técnico, es un político. Pero sabe cómo manejar estas cosas, donde los asesores se consiguen pero la verba conciliadora y componente de convenios provechosos no abunda.

Urge encontrar una marcha a este tren. Lo antes posible. Sin querer ver fantasmas donde no los hay, manipuleos donde no puede haberlos.

Pero dejemos las sandeces de lado. La gente se harta de oír pavadas.

El resto... el resto es silencio

El editor jefe.



trenes, carreteras, puertos, energía....

No hay nada que detenga una idea cuando su tiempo ha llegado. Ni que un sueño se convierta en realidad. Esta frase me impresionó hace muchos años. Y la hemos repetido hasta el cansancio.

Cuando se dice que Uruguay tiene sus vías de comunicación como una mano abierta, no cabe dudas de que trenes y camiones navegan por sus dedos y desembocan en la palma con el histórico centralismo de Montevideo y su puerto.

Los puertos se fueron movilizando; y un primer ejemplo es Nueva Palmira, que ya es el segundo puerto del país, absorbiendo una amplia zona de movimiento. Inclusive Buenos Aires. Más aún mucho se habla de acuerdos para hablar en concreto sobre el puente Punta Chaparro-Zárate que sustituiría al babilónico Colonia-Buenos Aires.

Pero a su vez, el desarrollo de la zona de Fray Bentos con las plantas de celulosa, pueden agregar condimentos interesantes. Por algún lado se habla de generación de energía. Sin embargo importa la configuración ferroviaria y carretero para prestar servicios a estos emprendimientos.

Desde Rivera se llega por tren a Fray Bentos, y por otro ramal a Montevideo. Ya se han hecho no hace mucho tiempo experiencias positivas de transportar racks con troncos de Achar (Tacuarembó) a Montevideo. Falta que a Fray Bentos llegue el tan mentado en dichos populares "tren de Algorta", porque siempre llegaba tarde en su largo viaje desde Rivera... Ahora no va a importar si llega tarde, sino que llegue. Y que arrime carga a la proyectada planta en Punta Pereyra, Colonia.

El gobierno se propone asociar a la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) con capitales privados a fin de explotar el negocio de la carga, anunció en la comisión de Presupuesto de Diputados el ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi.

El ministro dijo además que se buscarán recursos extrapresupuestales a través de la emisión de obligaciones por parte de la Corporación Vial del Uruguay, y por medio de la eliminación del IVA a las obras del MTOP. Rossi dijo que se está pensando en desarrollar los mecanismos de concesión de obra pública y en este sentido señaló que no descarta promover el financiamiento privado directo y que se pueda "avanzar" para que un porcentaje del déficit fiscal sea "liberado" para inversiones específicas. "Nosotros pensamos que para dedicar los restringidos recursos de que disponemos a otras obras necesarias para el país debemos recurrir a la concesión de obra pública, pero a través de sistemas nuevos", dijo Rossi. Agregó que se está pensando en que el concesionario desquite su inversión una vez que el país comience a utilizar la obra. "En teoría esto está macanudo, pero hay que ver qué posibilidad práctica hay de que este mecanismo resulte atractivo", señaló.

Rossi dijo que tiene la convicción de que "hay un camino distinto" a partir de asociar al ente con privados para la administración de los negocios ferroviarios. El ministro responsabilizó a los gobiernos anteriores del desmantelamiento de AFE y dijo que si no se aprovecha la zafra forestal para recuperarlo "el ferrocarril agonizará y terminará desapareciendo".

Hace tiempo, el expresidente de AFE, Antonio Gallicchio, dijo en la comisión legislativa que en semanas el ente estará en condiciones de presentar a inversores privados un plan de negocios. Nos comentó un amigo que sería a comienzos de este mes de octubre y en Rivera. "Para que quede claro – agregó - diré que estamos proponiendo una nueva empresa, de la cual AFE sería parte y negociaría el transporte de carga", explicó. En ese momento, Rossi complementó el anuncio de Gallicchio diciendo que ya se mantuvieron contactos con inversores privados a fin de saber qué condiciones deberían darse para que participaran del negocio. El ministro dijo que esta nueva empresa mantiene en la órbita del Estado el patrimonio del ente, dejando a los particulares la gestión del negocio ferroviario de carga.

Desde Mercedes se puede llegar a la Coronilla (Rocha) atravesando en el sentido de un paralelo, todo el centro del país, por lo que esa ruta 14 debe ser desempolvada, cueste lo que rinda. Porque además atraviesa importantes zonas forestales en el este del país.

El puente Punta Chaparro – Zárate parece haber tomado asidero firme en autoridades uruguayas y argentinas. Al suroeste del departamento de Soriano, al noroeste del departamento de Colonia. Con la ruta 21 que une Mercedes – Colonia a tiro de piedra. Y donde las rutas 12 y 14 adquieren trascendencia. O la 55 hasta Conchillas.

No entremos en temas aún verdosos como la generación de energía por vías no tradicionales, y el entorno adquiere dimensiones muy grandes.

No es soñar; es simplemente pensar en positivo. Apostar a un cambio distinto y en serio. Sin sentarse en la vereda de enfrente a apedrear.

... un canciller tambaleante...

Cristina le retiró el apoyo a Taiana y creció el poder de Alberto Fernández. Fue el anuncio de alguna prensa porteña.

Pocas veces se ha visto tan desprovisto de apoyo Taiana que esta semana tuvo que entregar a su segundo y aceptar la designación de un vicecanciller que responde a Alberto Fernández. Se usaron maquillajes, como si fuese una renuncia deseada por el mismo García Moritán, pero cierta prensa pudo comprobar que el segundo de Taiana fue echado por pedido de la Casa Rosada.

Cristina Kirchner no les perdonó a los diplomáticos la visita del dictador africano Obiang. El dictador africano Teodoro Obiang ingresara a la Casa Rosada sin que ninguna alarma diplomática alertara sobre las sistemáticas violaciones a los derechos humanos que el genocida cometía en Guinea Ecuatorial. Pero a ese affaire se suman otros que fueron llenando el vaso: los ya famosos autos truchos, la oficina de pasajes aéreos paralela, y las irregularidades de la mafia china en la Embajada argentina en Pekín.

No faltó quien imaginara una reacción de Cristina: "Me hicieron pasar un papelón, es algo que no te lo voy a perdonar. Va a ser mejor que te pongas a trabajar y te dejes de pelotudear."

En pocos meses, "La Casa", como se conoce a la Cancillería, se convirtió en una caja de resonancia negativa para el kirchnerismo. Hasta que los que mandan dijeron basta y Alberto Fernández decidió esta semana intervenir el Palacio San Martín, y en un mismo golpe palaciego obligó al canciller a entregar la cabeza de Roberto García Moritán y aceptar al embajador en Roma, Víctorio Taccetti, como vicecanciller. Empezó el principio del fin para Taiana, una cuenta regresiva irrefrenable.

El canciller pierde poder.

"La renuncia de Moritán es un eufemismo, al Bobby lo echaron. Taiana le pidió la renuncia porque se lo exigieron en la Casa Rosada. Si hasta eligieron el mismo día que también estaban renunciando a (Marcelo) Pujo, por los autos truchos, para no tener que soportar más tapas negativas en los diarios. Pero nadie lo va a reconocer porque eso implica demostrar que Taiana está perdiendo poder", dijo un viejo diplomático.

¿energía nuclear?

Un tema muy difícil.

Pero hace tiempo que se viene conversando.

A pesar de la disposición que inhabilita su uso. Toda ley puede ser modificada.

Fue hace más de treinta años, en mis tiempos de docente, dudaba si a un alumno debía enviarlo a un curso de recuperación de un mes más de clases, o promoverlo.

El viaje a Finlandia del expresidente de UTE, Beno Ruchansky, y del exministro de Industria Jorge Lepra tuvo como motivo visitar una planta nuclear. El que alguna vez se opuso en alguna declaración de prensa fue el ingeniero Ponce De León.

Este proyecto de las centrales nucleares canadienses ya fue estudiado en el gobierno del doctor Lacalle. El fantasma de Chernobyl puso en colapso a todo el sistema nuclear, fue resistido fundamentalmente en Paso de los Toros en grandes y recordadas movilizaciones populares, de todas maneras y debido a la crisis energética actual, alguna solución se tendrá que estudiar, pues dentro de no menos de 50 años, este problema se va transformar en un drama de catastróficas consecuencias.

Aurelio Piccone, histórico dirigente de AUTE, decía hace tiempo que La UTE se podría ahorrar casi un 40% de la energía que genera calentando el agua para los usos familiares, deportivos e industriales aprovechando la energía solar. Y agregaba que desde tiempos inmemoriales el sol ha sido utilizado para el calentamiento del agua. La ingeniera Teresa Santiago, uruguaya, y el ingeniero Néstor Pedro Quadri, argentino, coinciden en que ya en el correr de los años 1700, es decir hace más de 200 años, se usaba, sin embargo, parece que ignoramos que el planeta Tierra ya hace más de 4000 millones de años que anda dando vueltas alrededor del sol. Como frutilla de la torta decía: "Ya sé que la UTE no se pondrá a construir paneles solares, pero las instalaciones de Pymes en las capitales departamentales posibilitaría su construcción y colocación, generando además gran cantidad de puestos de trabajo, aunque parezca raro y para algunos imposible, son fáciles de hacer y de colocar."

No es tirando pelotazos que se resuelve un tema, sino sentándose a conversar. Todos. Porque este es un tema de futuro inmediato y hay que resolverlo. No se arregla con ridículos cambios de hora....

El “paro” camionero

La prensa ha difundido mucho un paro camionero de quienes transportan madera a la empresa Botnia. Llama la atención el nivel mediático pero también la circunstancia.



En Uruguay los “paros” camioneros son siempre de los patrones, igual que en Chile cuando abrieron camino a la dictadura de Pinochet. Así cada tanto, recurren al apriete para conseguir alguna ventajita impositiva del gobierno.

Uno puede entender que le hagan un paro al gobierno. El problema es cuando se lo hacen a un privado con el cual seguramente tienen contratos firmados no hace mucho tiempo.

Obviamente como todo contrato entre privados son confidenciales, tan confidenciales que ni siquiera a ningún periodista se le ocurrió preguntar sobre su contenido, es que como siempre, para cierto periodismo cómodo es mucho más fácil dejar que el entrevistado diga lo que quiera y luego darle al copiar y pegar de Internet.

En todo contrato se establecen derechos y obligaciones, causales de rescisión, y multas para los incumplimientos.

No se ha informado que los camioneros hayan entablado ninguna acción civil contra Botnia por incumplimiento de contrato, con lo cual a priori se puede concluir que al menos Botnia está cumpliendo sus responsabilidades contractuales.

Algunos camioneros (no se sabe cuántos y parece que la interna es bien complicada) dicen que no les cierran los números.

Bueno señores, vamos a entendernos: la firma de un contrato es voluntaria y la ejecución del contrato esta expuesta a todas las contingencias del negocio que las partes conocen de antemano.

Por supuesto que existen los casos de fuerza mayor que pueden resultar eximentes del cumplimiento de obligaciones, pero éste no parece ser el caso.

Es evidente que la propia ejecución del contrato demostró que algunos camioneros hicieron muy mal sus previsiones. Hay que decir que esos camioneros quizás desplazaron con su bajo precio a otros que ofertaron precios mayores porque hicieron un mejor cálculo.

O hay otros que parece que no se quejan porque evidentemente son más eficientes en la prestación del servicio y por lo tanto en sus costos.

Aquí la cosa es clara: en la vigencia del estado de derecho si uno firma un contrato y no lo cumple tiene que atenerse a las consecuencias, y haber tenido un error en el cálculo de sus costos o en la estimación de su productividad no es excusa de nada.

Ahí está el punto. Si estos señores no pueden cumplir con su contrato lo que tienen es que pagar las multas y rescindirlo.

Pero hay quienes no lo han entendido: venir “de pesado” a ganar en la liga lo que no se ganó en la cancha, no es la cultura empresarial que nos va a hacer crecer como país.

Y esperemos que Botnia y los camioneros eficientes se mantengan firmes ante presiones de gente que no entiende lo que es un país productivo.

Esto de revolear el poncho, patear el tablero, y salir a las cuchillas, no nos cierra.

Como no nos cierra tampoco que ninguna prensa haya encarado este aspecto, y eso nos preocupa mucho. Si hay contratos firmados hay que preguntarlo; y si hay que negociarlos se negocian, pero siempre midiendo las consecuencias.

Esto suena más a atropellada baguala. Muchas veces dio resultado... los tiempos pueden cambiar.

El resto ... el resto es silencio.