

ÉLIDO VESCHIIngeniero Mecánico
Dirigente gremial de APDFA

Reflexiones sobre un proceso reindustrializador

Actualmente se ha ido instalando con una mayor participación de distintos sectores de la Sociedad, la necesidad y conveniencia de un Proceso Reindustrializador.

Existen diversas y difusas visiones sobre objetivos, modos y desarrollo de tal Proceso.

Lo concreto es que nuestro País tenía este debate resuelto hace 60 años. Luego de la figura implantada por la oligarquía de "granero del mundo", la primera y segunda guerras mundiales, favorecieron el auge industrial que no sólo tuvo por finalidad la sustitución de importaciones, sino una concepción estratégica en cabeza de quienes impulsarán las Empresas del Estado tales como YPF, Gas del Estado, Agua y Energía, Ferrocarriles, Fábrica de Aviones, Altos Hornos Zapla, SOMISA, etc. Estas Empresas, aparte de consumir materias primas, bienes de capital, etc., generaron tecnologías y, fundamentalmente, crearon el ambiente cultural necesario para que la sociedad, en su conjunto, produjera los niveles científicos, tecnológicos, productivos y económicos que impulsaron un desarrollo calificado de sus componentes.

Cuando los Estados Unidos de Norteamérica inicia su emancipación del Imperio Británico, privilegia tres elementos que sin duda permiten políticas soberanas de crecimiento y desarrollo. Para ello debe rechazar de plano las teorías armadas por el Imperio Británico, las cuales imponían dogmas que hoy vemos llevan a la ruina a la mayor parte de la población mundial. La "libertad de comercio", la banca central "independiente" y la división internacional del trabajo.

Contra estas postulaciones el Secretario de Hacienda de los Estados Unidos independizados, Hamilton, puso en marcha políticas férreamente proteccionistas, el monopolio del crédito público en manos de una banca nacional y un proceso de industrialización que privilegió el desarrollo del mercado interno.

Estos tres principios dieron sustento al más impresionante desarrollo industrial, agropecuario, tecnológico y científico en los países que los adoptaron.

Al principio de esta nota hicimos mención a las Empresas del Estado y a su rol en el desarrollo de tecnologías y construcción de elementos eléctricos, electrónicos y mecánicos. Es conocido el laboratorio que desarrolló YPF en Florencio Varela. En él se investigaron los procesos más avanzados de la industria petrolera y se obtuvieron formulaciones propias, por ejemplo, para aceites y grasas de alto rendimiento.

La Industria Aeronáutica tuvo su más alta expresión en el diseño y desarrollo de aeronaves, vectores de coherencia e impulsores. Hasta

hoy se reconoce la alta capacidad para desarrollar equipos y elementos dentro del sector atómico. La lista es interminable y comprende la fabricación de rieles pesados, locomotoras, coches de pasajeros y vagones de carga, sistema de electrificación ferroviaria, ejes y ruedas para material rodante ferroviario, barcos de gran porte y barcos militares, etc.

Lo que sintéticamente se describe significa que hubo un esfuerzo de conocimientos y experiencias acumuladas a lo largo de muchos años que significaron varias generaciones que experimentaron, desarrollaron e innovaron, generando un Acervo Tecnológico, que era el basamento que permitía la construcción de una sociedad integrada culturalmente y que posibilitaba políticas de distribución de la riqueza más equitativas.

CONDICIONES POLÍTICAS PARA UN PLAN DE REINDUSTRIALIZACIÓN

Nos referimos a las condiciones políticas porque no existen problemas técnicos, económicos ni financieros que impidan la decisión.

Este objetivo debe ser una política de Estado. Para ello se requiere una firme y expresa definición de los responsables a fin de potenciar las necesarias etapas del proceso.

El Estado actuará impulsando Empresas Estatales para los sectores estratégicos, Empresas Mixtas y Privadas para los demás.

Estos Planes permitirán ir conformando un ambiente cultural colectivo que impulsará la interacción con Organismos de Investigación y Desarrollo y con las Universidades que estén dispuestas a redireccionar sus actividades hacia la conformación de los sustentos políticos-tecnológicos del Plan del Poder Ejecutivo de turno. Es imprescindible la convocatoria a todas las fuerzas políticas y sociales para acompañar el objetivo.

El mismo deberá diferenciar tres áreas de proyectos:

- Obras de Infraestructura.
- Desarrollo de Industrias semipesadas y Bienes de Capital.
- Desarrollo de producciones con alto contenido tecnológico y base de procesos productivos.

Este proceso implicará una planificación a cinco y diez años tratando de mantener encadenamientos productivos que aseguren grados crecientes en la calificación de la mano de obra, incrementos de la productividad global de la cadena productiva, innovaciones que permitan diversificar productos y abrir nuevos espacios para la Investigación y el Desarrollo.

De hecho este apretadísimo análisis no

pretende más que servir de disparador para, evitando atajos, promover las discusiones de fondo que nos debemos como Sociedad

¿La instalación del tren de alta velocidad ayuda a un proceso de reindustrialización?

Es indudable que los fabricantes de este tipo de trenes, llegaron a desarrollar tecnologías aptas como un escalón más del proceso evolutivo que siguieron los Ferrocarriles en Japón, Alemania o Francia. El plan Delors, aprobado por la Comunidad Económica Europea, volcó un 60% de los recursos asignados al Sector Transporte, a los Ferrocarriles, previendo una red Europea de Alta Velocidad para el transporte de personas.

De hecho que las tecnologías desarrolladas tuvieron en cuenta desarrollos parciales ya probados y un encadenamiento de innovaciones en vías, tracción eléctrica, comunicaciones, mando a distancia, computación, etc.

El apoyo y la participación directa de los Estados, aseguró los recursos humanos y financieros para estructurar los proyectos.

En el proyecto anunciado por el Poder Ejecutivo Nacional no se exige transferencia de tecnología. Esto significa que no se precisa ninguna participación de la industria local, salvo para algunas obras civiles.

Ahora bien, si los fondos comprometidos (alrededor de U\$S 4.000 millones) se afectarán a la recuperación de la red ferroviaria como sistema, desde el punto de vista industrial, tendríamos:

- Una planta de laminado de rieles (como la que teníamos con SOMISA) con el 10% del valor mencionado.
- La recuperación de 15.000 Km. de vías con el 7% del valor mencionado.
- La fabricación de 200 locomotoras Diesel Eléctricas de 1.600 HP de potencia con el 10% del valor mencionado.
- La fabricación de 1.000 coches de pasajeros con el 14% del valor mencionado.
- La fabricación de 6.000 vagones de carga con el 10% del valor mencionado.

Nos quedará entonces el 49% del valor mencionado (U\$S 4.000 millones) para obras y mejoras complementarias.

El 85% al 90% de todo esto, se podría realizar con tecnologías que conocemos y manejamos, con miles de puestos de trabajo calificados y con un enorme salto cualitativo en la recuperación del Sistema Ferroviario Nacional y en un proceso de Reindustrialización.

Ahora podemos contestar la pregunta del título "para nada" ■

TREN BALA



TREN PARA TODOS



TREN PARA TODOS:

El Banco Central tiene reservas por 50 mil millones de dólares, se puede hacer sin aumentar la deuda externa.

Proyecto Sur, tiene estudiado el proceso de recuperación de los 5 principales ramales ferroviarios para cargas y pasajeros, que totalizan unos 7.000 Km. de vías férreas de corredores troncales y acondicionar otros 11.000 para que nos permita tener unidas nuestras principales economías regionales.

Con los millones de litros de combustibles no dilapidados, la dinámica generada en nuestras economías regionales y sus consecuentes aportes tributarios, los ahorros provenientes del menor costo de las tarifas de fletes, de los seguros de vida con la reducción de la siniestralidad vial, de los costos de reparación de rutas, autopistas y calles urbanas rotas por pesadas unidades de transporte automotor, se pueden recuperar miles de kilómetros de servicios ferroviarios de primer nivel.

Hablar de primer nivel es disponer de coches de pasajeros cómodos, confortables y que satisfagan las necesidades de la población con mucho menos costo de pasaje que el de un propuesto "Tren Bala" de indefinidos montos de inversiones.

El mercado inicial, contempla la recuperación de la demanda de los niveles de 1989 estimado en unos 12 millones de pasajeros viaje a distancias medias de alrededor de 500 Km., esto daría un transporte mínimo de 6.000 millones de pasajeros Km por año, siendo estos niveles fácilmente superables por cuanto se mide ese año en el que se desalentaba el uso del ferrocarril y no sería aventurado predecir un futuro del doble de esa estimación.

Este transporte obliga a despachar 23.791 trenes de 10 coches de pasajeros y 380.952 ómnibus por año, que concentrados en 220 días y 12 horas diarias representan un despacho de 142 ómnibus por hora a las rutas del país. Imaginemos ese flujo potenciado en los tiempos de vacaciones y en las rutas con destinos turísticos, avalando lo que decimos de la reducción de la siniestralidad a partir del transporte ferroviario.

Un tren de pasajeros con 10 coches, 3 furgones y una locomotora de 1300 HP con capacidad para transportar 512 personas, demandaría un equivalente a 16 ómnibus, con motores de 260 HP para igual cometido de transporte aplicando 3,2 veces más de potencia, con mayor consumo de combustibles.

Más potencia es más consumo, más consumo es más combustibles líquidos, más contaminación ambiental y muchas más vidas perdidas.

Estamos entonces con una red mejorada de 18.000 Km.-para la que se invertiría la suma de U\$S 1.246 millones.

Reponiendo las conexiones entre nuestras economías regionales, rompiendo el aislamiento de nuestros pueblos del interior y generando una demanda de puestos de trabajo que permitirá el retorno de muchos conciudadanos que migraron a las grandes ciudades por falta de oportunidades dejando sus raíces, tradiciones, familias y culturas.

Sobre la red básica podrán circular trenes con cargas perecederas y semiperecederas a velocidades de entre 60 y 90 Km/hora según trochas.

Recordemos que un tren con 36 vagones de 42 Tn. equivale a 1500 toneladas transportadas, para las que estamos usando hoy 50 camiones de 30 Tn. rompiendo rutas, autopistas y calles urbanas que los intendentes y presidentes de comunas deben afrontar con sus magros presupuestos.

Un tren necesita 2 maquinistas, un camión 2 conductores y si un tren supe 50 camiones, es decir 100 conductores.

NO al Tren Bala

>Elitista, antinacional, y antidemocrático.

>Por lo menos 5.000 millones de dólares.

>1.000 Km de vías que sólo podrá usar este tren, ya que no servirán para los trenes comunes y sólo para transportar pasajeros.

>Sólo comunicaría 4 ciudades (Mar del Plata, Buenos Aires, Rosario y Córdoba).

>320 Km por hora.

>Un pasaje que costaría entre 300 y 400 pesos será inaccesible para la mayoría de la gente.

>Nos hace depender de la tecnología francesa. Este tipo de tren bala no ha funcionado en ningún país fuera de Europa porque necesita desarrollos tecnológicos muy complejos con los que nuestro país no cuenta para su mantenimiento.

>No reimpulsa la industria ferroviaria nacional.

>Aumenta la deuda externa.

SÍ al Tren para Todos:

>Popular, ecológico, económico.

>3.100 millones de dólares.
1.900 millones de dólares menos que para el "Tren Bala".

>18.000 km de vías reconstruidas a nuevo: 7000 km de vías para trenes de pasajeros y de carga y 11.000 km sólo para trenes de carga. 300 locomotoras, 900 coches de pasajeros y 15.000 vagones para carga.

>Llegaría a todas las zonas del país, a todas las grandes ciudades, y a cientos de pueblos que volverían a conectarse con las grandes ciudades, bajando costos de transporte y reactivando las economías regionales.

>120 Km por hora (tres veces el promedio de velocidad actual).

>Los pasajes costarían varias veces menos de lo que cuesta actualmente un pasaje en micro.

>Utilizaría tecnología Nacional y del MERCOSUR al alcance de las capacidades de nuestro país.

>Reimpulsa la industria ferroviaria nacional con la construcción de vagones, el ensamble de locomotoras y la producción de repuestos, generando trabajo.