

ECONOMÍA & Negocios

¿Y EN EE.UU.? [B3]

El BCR mantendría estable su tasa de referencia durante su reunión de hoy

EVELYN JABILES, SYNOVATE [B02]

“No respeto mucho a quien se queda trabajando hasta las 11. Es señal de que algo está mal”



DÓLAR: Paralelo ◀ Compra 2,670 Venta 2,700 • Interbancario ◀ Compra 2,693 Venta 2,695 • Bancario ◀ Compra 2,630 Venta 2,750 • EURO: Interbancario ◀ Compra 4,235 Venta 4,278

NEGOCIACIONES AVANZAN A PASO LENTO

Se dilata acceso de más empresas a vía férrea Cusco-Machu Picchu

■ Andean Railways, Inka Rail y Wyoming Railway piden entrar con sus trenes

■ Operador de la vía negocia, pero cree que no cumplen requisitos técnicos

LUIS CORVERA GÁLVEZ

Según el Ositrán, mañana deberían reunirse nuevamente en sus instalaciones los representantes de Ferrocarril Trasandino (Fetransa) y Andean Railways para limar sus diferencias respecto del pedido de esta última para acceder a la vía ferroviaria Cusco-Machu Picchu que opera la primera.

Las discrepancias que aún se mantienen, tras dos negociaciones previas, son tres: i) Andean quiere usar toda la ruta, pero Fetransa asegura que su permiso es solo hasta la estación Machu Picchu (quedan fuera las tres últimas paradas), ii) De los cuatro horarios solicitados, Fetransa se niega a aceptar uno porque interfiere con dos horarios existentes, por lo que pide adecúen su pedido para que coincida con alguno de ellos, y iii) Andean quiere que sus vagones pasen la noche en la estación de Pachar (previamente a la de Ollantaytambo), pero Fetransa argumenta no poder responder a tal pedido mientras no se le indique cuántos vagones quieren enviar a dicha estación (para constatar si hay espacio disponible).

La reunión de mañana –argumenta Raúl Galdo, director de servicios legales y regulatorios de Orient-Express (empresa que controla Fetransa)– ha sido solicitada por su representada como una



¿MÁS OFERTA? El ingreso de nuevos operadores no significa más frecuencias, sino un reparto de las existentes.

Seguros también están en discusión

Si bien es poco probable que la acción popular se resuelva antes de que culmine el proceso de acceso de las tres nuevas operadoras, Fetransa cuestiona que se hayan reducido los montos de los seguros para ellas. “Nosotros somos garantes solidarios de las operadoras, por lo que si hay un accidente y estas se declaran en quiebra, tendríamos que pagar nosotros. ¿Por qué entonces se reducen las pólizas?”, se pregunta Galdo.

muestra de que esta no busca dificultar el acceso de ningún nuevo operador, pero para José Daniel Amado, presidente de Andean, la actitud mostrada por Fetransa hasta ahora solo ratifica su nega-

Para Amado, sin embargo, ello no es tan importante. “Si bien se han reducido los montos, estos son lo mínimo que se acepta para operar, pero cada compañía está libre de contratar lo que considere necesario para operar. Además, si ellos tienen más seguros que nosotros, eso les daría una ventaja competitiva. ¿Quién dice que para evitar ello yo no voy a tener montos parecidos a los suyos o incluso mayores”, complementa el presidente de Andean.

tiva a dar acceso. Y por ello no va a esperar la reunión, sino que hoy va a enviar una respuesta escrita a las observaciones de Fetransa.

En ese sentido, Andean aceptará la negativa de Fetransa a per-

mitirle usar las estaciones posteriores a Machu Picchu y solo llegará hasta esta, aunque no esté de acuerdo con ello. Es preciso indicar, sin embargo, que el propio Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) le ha dado la razón en este tema a Fetransa.

En cuanto a los horarios, “simplemente indicaremos que no tenemos por qué dar la información específica de estos, pues eso recién debe negociarse tras la aceptación de Fetransa de nuestra solicitud de acceso. Inka Rail (otra empresa que aspira a ingresar a la misma vía) solo ha indicado que quiere horarios entre las 8 y 10 de la mañana de ida y entre las 4 y 6 de la tarde de regreso. ¿Por qué nosotros tenemos que dar información detallada?”, se pregunta Amado.

Y en cuanto a la estación Pachar, “accederemos a decirle que requerimos espacio para cuatro vagones. Por los horarios y por las declaraciones que hemos hecho,

ya saben cuántos espacios tendremos, pero si insisten en que lo pongamos por escrito, lo pondremos”, añade Amado.

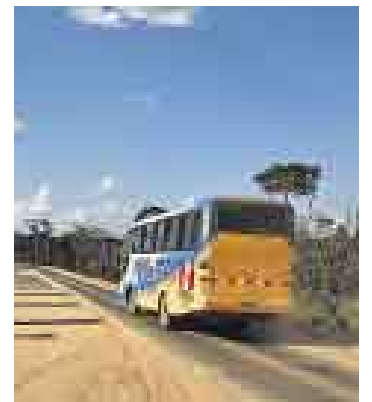
TEMAS DE FONDO

Pero si bien el proceso avanza muy lento para Andean (hay dos empresas más que solicitan lo mismo), Fetransa no está muy de acuerdo en la manera como han llegado las postulantes. “Nos sorprende la flexibilidad del MTC para modificar los requerimientos técnicos y económicos para darle licencia de operación a compañías que de otra manera no hubieran ingresado”, explica Galdo, en referencia al DS 031 que modificó los requisitos en febrero pasado.

“Inka Rail, por ejemplo, tiene como operador a Turistren de Colombia, una compañía que opera una línea de 50 km los fines de semana entre Bogotá y Zipaquirá. En el caso de Wyoming Railway, su operador es Maryland and Delaware Railroad, empresa que opera dos veces al año una ruta de 120 millas con ocasión de una feria del pollo. Y en el caso de Andean, su operadora es Iowa Pacific Holdings, empresa que opera una ruta turística entre mayo y octubre desde el 2005. ¿Queremos que esas empresas entren a la ruta?”, pregunta Galdo.

Ante esto, Fetransa decidió iniciar una acción popular para que se anule el DS 031. Pero a pesar de sus críticas y demandas, en el MTC consideran que las empresas cumplen con los requerimientos vigentes y que estos se cambiaron porque los anteriores limitaban el acceso de nuevos operadores. Es más –añade Amado– “en el caso de Andean, el MTC le respondió a Fetransa –tras la segunda impugnación que realizó a su pedido de licencia para operar– que sí tenía experiencia”. Todo indica que el proceso va a demorar. ■

VERSIÓN DEL MTC



RÁPIDO. Actualmente se construye un kilómetro al día.

Interoceánica avanza sin problemas

■ Investigaciones del Congreso, Ositrán y del propio ministerio no han hallado irregularidades

Que la Interoceánica ha excedido el presupuesto original es un hecho. Que se han hecho modificaciones al trazado y se usan capas delgadas de asfalto también. Pero que haya irregularidades o que la vía presente desperfectos no. Al menos así lo asegura Juan Suito, director general de concesiones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

Es más, para confirmar que no existen problemas, Suito explica que el Ositrán, el MTC y el Congreso han hecho investigaciones. Ninguno ha encontrado irregularidades. “Se trata de un problema de la concesión”, añade Juan Carlos Zevallos, presidente del Ositrán. Sucede que –explica– se entregó sin los estudios de ingeniería de detalle, por lo que los costos originales no coinciden con los reales.

“Cada cambio de trazo aprobado se explica por la posibilidad de ahorrar costos”, añade Suito. Si bien el presupuesto original era US\$800 millones, hoy ya excedería los US\$1.200 millones. Una posibilidad, si no se quiere gastar más, es que el MTC termine la obra, pero ello podría también generar una serie de críticas. ■

Empiece el día con energía!

EXCLUSIVO



Cereal Banana Nut Crunch 439 g, Honey Bunches Roasted 411 g o Honey Bunches con almendras 411 g de S/. 13,70 a

S/. 10⁹⁹

Wong
Donde comprar es un placer

Ofertas válidas sólo en Lima, hasta el jueves 17 de abril del 2008. Stock mínimo disponible 100 unid. por producto.