

Carlos Gill: ‘La integración ferroviaria de Bolivia con otros países es un hecho’

El accionista mayoritario de Comunicaciones El País SA, propietaria de los periódicos La Razón y Extra, adquirió recientemente la Empresa Ferroviaria Andina de manos privadas (un grupo empresarial chileno), buscando así impulsar la integración de las economías de Oriente y Occidente y así como también la regional. “Luego de la experiencia adquirida en Ferroviaria Oriental en materia de transporte y logística, se formuló una visión que acompañará el crecimiento que ha tenido el país”, informó.

La Razón (Edición Impresa) / Walter Vásquez / 27 de septiembre de 2015

— ¿De qué manera las empresas Ferroviaria Oriental y Andina sumarán al plan de integración ferroviario nacional?

— Se han hecho estudios previos en los entes oficiales con opciones de trazado que orientarán la decisión final desde el Estado, ya que el plan de integración de las Ferroviarias Oriental y Andina incluye la construcción de vías que las interconecten y la rehabilitación de algunos sectores. Paralelamente se están realizando desarrollos comerciales que puedan funcionar complementando una red con la otra, lo que incluye operaciones bimodales.

— ¿Cuál es la capacidad de carga que tiene la red ferroviaria nacional y a cuánto se prevé subir este volumen con la integración propuesta por las empresas ferroviarias Oriental y Andina?

— Desde la Ferroviaria Oriental las inversiones en los últimos cinco años superan los \$us 100 millones, mediante las cuales hemos adquirido nuevas locomotoras y vagones —entre otras acciones— que le suman al total logrado al día de hoy.

La capacidad de carga de la red ferroviaria nacional alcanza a tres millones de toneladas — 1,8 millones en la Ferroviaria Oriental y 1,2 en la Ferroviaria Andina—, este volumen se estima que va a aumentar durante los próximos tres años con los proyectos en proceso en 1,5 millones de toneladas (principalmente de urea, cemento y combustibles).

De hecho, se prevé duplicar el parque tractivo y remolcado (locomotoras y vagones) de aquí hasta el año 2021.

— ¿Cuáles podrían ser las principales dificultades para alcanzar este objetivo?

— Las dificultades podrían estar relacionadas con los procesos de mejoramiento de vías o de construcciones nuevas, por los tiempos inherentes a los procesos de estudios, diseños de ingeniería, definiciones financieras y las obras por sí mismas.

— ¿Qué planes tienen las empresas ferroviarias Oriental y Andina para integrar la red ferroviaria de Bolivia con los sistemas de transporte por ferrocarril de otros países?

— La integración ferroviaria de Bolivia con otros países es un hecho. En lo que respecta a la red Oriental, en los últimos cuatro años se ha trabajado intensamente en este sentido con Argentina y Brasil. En Argentina ya hay proyectos avanzados, tales como los acuerdos para combinación de operaciones entre la red más importante de ese país (ferrocarril Belgrano Cargas) mediante los cuales nuestras locomotoras y vagones entran a Argentina y viceversa, dándole continuidad a las redes en ambos sentidos; la operación de la primera estación del ferrocarril Belgrano Cargas y Logística después de la frontera con Bolivia, en la localidad de Pocitos; la reconstrucción de los puentes ferroviarios de los ríos Caraparí, Tartagal y quebrada Arroyo Galarza (junto con las autoridades argentinas y la mencionada empresa de ferrocarriles).

Cabe destacar que este proyecto fue liderado por Ferroviaria Oriental, dedicando enormes esfuerzos por más de tres años. Está previsto que entre en funcionamiento en unos 30 meses. Este emprendimiento representa un potencial de unas 500.000 toneladas adicionales a las

cargas actuales, incluyendo 300.000 de importación de trigo y combustible, al menos unas 200.000 toneladas de urea de exportación. Estos puertos presentan además una salida al océano Atlántico adicional a la hidrovía, con la ventaja de que es continua.

En cuanto a Brasil, hace también unos tres años hemos venido transportando productos importados (clinker, cemento, fierro, combustibles y otros) a través de Puerto Quijarro. Este es un comercio creciente que Ferrovial Oriental logró aumentar mediante inversiones importantes en Quijarro, donde se selló un contrato de administración de instalaciones privadas, que vienen siendo optimizadas para mejor servicio y eficiencia. En la misma zona fronteriza, del lado brasileño, Ferrovial Oriental participa en una instalación destinada a complementar los servicios de transbordo y aduaneros existentes en la población de Corumbá.

Como en el caso de Argentina, se firmó un acuerdo hace tres años con el ferrocarril ALL, (hoy Rumo/ALL) principal operador ferroviario de Brasil y concesionario de las rutas de nuestro interés inmediato y de mediano plazo.

Adicionalmente, Ferrovial Oriental visualizó la necesidad de apoyar el transporte de los clientes actuales y potenciales participando más activamente en operación ferroviaria en los tramos que van desde Corumbá hacia el puerto de Santos (en Brasil). En este sentido, se han hecho estudios muy detallados de las cargas y flujos en dicha dirección, con el soporte de instituciones como ILOS e INVESTSP, para identificar las oportunidades específicas en esa ruta. Como resultado de esos estudios hemos estado trabajando con Rumo/ALL un acuerdo de operación conjunta del trecho Corumbá a Baurú o a Campo Grande, que permitiría transportar de manera muy eficiente desde Bolivia a localidades cerca de Santos para complementar en bimodales hasta el puerto; y la ruta inversa.

En lo que respecta al FCA (Ferrovial Andina), su esencia es internacional, porque su red es el complemento clave para que el FCAB (Ferrocarril Antofagasta-Bolivia) pueda llevar su carga a los puertos chilenos. Esta relación se mantiene vigente por el tiempo de explotación de la mina San Cristóbal, por lo cual también se mantiene el potencial de otras cargas entre Chile y Bolivia, dependiente siempre de las políticas oficiales para las relaciones comerciales.

Adicionalmente, la ubicación de FCA es ideal para desarrollo de conexiones ferroviarias o bimodales con el Perú. Este plan cuenta también con unos estudios previos tanto en FCA como en FO (Ferrovial Oriental), que ya hemos actualizado para verificar la factibilidad. Es un proyecto que —sin duda— tendrá prioridad en la internacionalización de FCA, dada la localización y la importancia que han dado los dos países en recientes acuerdos entre los presidentes Evo Morales (Bolivia) y Ollanta Humala (Perú), dentro de los cuales hay previstos esfuerzos comunes hacia el desarrollo del puerto de Ilo y sus conexiones viales y ferroviarias.

En cuanto a relaciones con otros países no vecinos, hemos trabajado en Colombia una consultoría para un consorcio operador de cargas de carbón y —desde hace un año— estudiamos con la firma experta Trenaco las posibilidades para entrar a un consorcio sobre la vía La Dorada-Santa Marta (en Colombia). En el último mes hemos sido invitados para formar parte de un consorcio para la construcción y operación del Metro de Bogotá.

— **¿Cuánto se prevé invertir en la integración internacional y con qué fuentes de financiamiento ya se cuenta?**

— La inversión en la integración internacional dependerá de los estudios de factibilidad. Usualmente entre dos países se comparten los estudios y los análisis financieros correspondientes. Sin embargo, no se observan estos análisis con la misma óptica de otros negocios, porque los ferrocarriles suelen ser empresas de alta rentabilidad solo a largo plazo. De hecho, los análisis financieros en ferrocarriles se usan para identificar los mejores esquemas de financiamiento y sus fuentes potenciales. La construcción de la vía y el tendido de rieles suele ser, en casi todo el mundo, inversiones del Estado, y en los casos de

ferrocarriles entre dos Estados o más, se hacen con fuentes de organismos multilaterales, como el Banco Mundial, el BID, CAF y otras entidades regionales.

La inversión privada es fundamentalmente en el material rodante y las inversiones necesarias para operación, por lo cual el monto a invertir dependerá de las distancias y flujos de carga establecidos en el diseño final.

— **¿Las empresas apoyarán la propuesta gubernamental de desarrollar un corredor bioceánico que conecte los puertos brasileños con puertos peruanos a través de Bolivia? Si es así, ¿de qué forma?**

— Sin ninguna duda. De hecho, una parte significativa de la red bioceánica la conforman las dos grandes líneas, las ferroviarias Oriental y la Andina, pues sus trazados actuales, con algunas variantes, son una base importantísima ya existente para lograr el proyecto definitivo.

— **¿Por qué Carlos Gill invierte en Bolivia?**

— Se trata de una decisión tomada hace unos diez años sobre la base de que veíamos en Bolivia uno de los países emergentes con mayor crecimiento sostenido, y las cifras y el tiempo nos han dado la razón. En ese sentido continuamos invirtiendo.

— **¿En cuántos países invierten sus empresas y en qué rubros?**

— Nuestra presencia está en varios países de América Latina, tales como Argentina, Colombia, Panamá, Puerto Rico, República Dominicana, Paraguay y Venezuela.

Los sectores son variados y van desde el industrial (cerámicas y pintura, entre muchos otros), operadoras de logística, ferroviarias y medios de comunicación.

Además, contamos con representaciones en compañías importantes con las que participamos en proyectos de diversos tipos en varios países de Latinoamérica.

— **¿A cuánto asciende su participación accionaria en Ferroviaria Oriental y en Ferroviaria Andina?**

— Formamos parte importante del grupo operador en Ferroviaria Oriental y 50% de la Ferroviaria Andina. Es importante resaltar que en ambos casos el otro 50% está en manos de los fondos de pensiones de Bolivia.

— **Hay algunas voces en Bolivia que afirman que usted representa a inversores “ocultos”. ¿Las inversiones que realiza en el país son 100% suyas?**

— Todas nuestras inversiones han sido claras y públicas; y se han hecho directas con los dueños de las compañías. De hecho, la compañía matriz (Corimón) cotiza en la Bolsa de Nueva York, por lo que la transparencia es común en todas.

— **¿En qué nuevos proyectos planea incursionar en Bolivia?**

— El primer proyecto es justamente lo comentado aquí en torno a Ferroviaria Andina. Además estamos invirtiendo en otros proyectos del sector agrícola.

Seguimos en la búsqueda por atraer nuevas inversiones al país, haciendo sinergia con empresas del mundo que le sumarán al desarrollo boliviano.

Perfil: Carlos Enrique Gill Ramírez, empresario **Nació:** 23-07-1956

Profesión: Odontólogo

Cargo: Presidente de Ferroviaria Andina

Nacido en Paraguay, ha realizado inversiones en América Latina en los sectores financiero, industrial, comercial y medios de comunicación. Estudió Odontología en la Universidad Central de Venezuela.

Desde 1996, Carlos Gill es presidente de la Junta Directiva de Corimón. Además del sector industrial, ha acumulado éxitos en los sectores automotriz, financiero, seguros, hotelero, salud y comercial.

Es accionista de la Ferroviaria Oriental y de la Ferroviaria Andina, de la que es su Presidente. Adicionalmente, es accionista mayoritario de la empresa Comunicaciones El País SA, propietaria de los periódicos La Razón y El Extra.