

# Mendoza

DIARIO INDEPENDIENTE DE LA MAÑANA

Director Delegado Interino: ALFREDO E. ORDEN

"Prensa del Oeste S.A.C.I.F". Redacción y Administración: Avda. San Martín 947.  
Teléfono: 246600. Adherido a (ADEPA). Instituto Verificador de Circulaciones  
Registro Nacional de la Propiedad Intelectual N° 96817.

MENDOZA, LUNES 16 DE FEBRERO DE 1987

## A 29 años del trolebús

Hace 29 años —en 1958— hacía su aparición en el ejido urbano el trolebús, un sistema prometedor en apariencia y con buen margen de aceptación ya desde entonces.

Han pasado casi tres décadas y, proyectos esporádicos aparte, no hay sin embargo todavía una configuración que haga de este medio de transporte una opción válida, a pesar de que reúne condiciones para serlo.

Si bien es cierto que sus características operativas no permiten las correcciones de su par automotor y que la implantación de líneas requieren de inversiones significativas, también lo es que hasta ahora no se ha hecho otra cosa que administrar el complejo tratando de que mantenga equilibrios aceptables; no hubo expansión.

Las aperturas producidas hace un tiempo son buen paso, lo dijimos en aquel momento, pero apenas alcanzan para comenzar. La idea, también expuesta en esa oportunidad, pero todavía en proceso de maduración, es comenzar un cambio conceptual que sustituya el criterio de competencia por el de un manejo empresario con todo lo que eso implica. Aun cuando los trolebuses sean todavía una de tantas actividades administradas y manejadas por el Estado.

Si merced a una operación de vinos por todos conocida fue posible incorporar nuevas unidades de procedencia soviética, se podría —o se debería— ir pensando en reformas más profundas como la administración mixta, o una privatización sujeta a ciertas reglas, cuyo

juego no afecte derechos legítimos, pero beneficie al usuario. Se debe llegar, por cuanto es conveniente, a compatibilizar puntos de vista e intereses que todavía permanecen inexplicablemente dispares; esto es, a que la explotación de la red interese a la esfera privada con igual o parecido acento que lo tradicional. Pero somos conscientes que para eso hay que crear antes las condiciones necesarias.

En lo que a rentabilidad se refiere, la hay y significativa, ya que si bien la erogación en concepto de implantación de líneas es puntuable, se compensa con las economías posteriores en lo operativo y el nivel de aceptación pública, siempre creciente, queda casi todo como beneficio de explotación. Aun cuando la tarifa mantuviera paridad con el resto del complejo, cosa también discutible si atendemos a una serie de elementos y factores que tampoco han alcanzado aún su marco correspondiente hasta ahora.

Las perspectivas generales son entonces promisorias, pero hay que pasar a vías de hecho. Entender que la compatibilidad de uno y otro sistema es capítulo aparte de la competitividad, y que ésta va en función de la calidad del servicio más que por tarifa propiamente dicha. En otras palabras, la elección del usuario no pasa por una sola variable —la tarifa— si bien ésta tiene su importancia propia y la prueba concluyente está en que a pesar de la igualdad vigente, el trolebús ha logrado imponerse y afianzar razones para una dinámica que aún espera.