

“SOY FELIZ CREANDO, ASÍ EN LA MÚSICA COMO EN MI ROL DE EMPRESARIO”

Fausto Maranca

Los orígenes

Nací en la ciudad italiana de Florencia en 1937, como Fausto María Luis Juan Rodolfo Benito Maranca, pero todos me dicen Fausto. Mi padre, Francisco, era doctor en Ciencias Económicas y trabajaba en el Instituto Geográfico Militar de Florencia. Él fue uno de los precursores de la aerofotogrametría, la ciencia que permite dibujar mapas de la superficie terrestre a partir de fotografías aéreas. Mi madre, María Luisa, era concertista de piano. Yo fui el menor de tres hermanos.

Mi infancia transcurrió en un entorno bucólico de arte y cultura, aunque en un marco signado por la Segunda Guerra Mundial. Mi tía era la administradora de los museos florentinos. Así que, hacia el final de la guerra, en plena retirada de los alemanes, nos mudamos durante un tiempo al Palazzo Pitti, uno de los palacios más bellos de Europa... claro que por ese entonces, ¡sin agua ni comida!

Mi infancia me marcó para ser un luchador y para aprender a evolucionar. Tras la guerra, mi padre fue contratado por el Instituto Geográfico Militar de la Argentina. Desembarcamos en el puerto de Buenos Aires un gélido diez de agosto del '48.



Con mi madre, María Luisa Lenchantin de Maranca, paseando en “Piazza del Duomo”, Florencia. 1946.

Los años de formación

En el '49, empecé a cursar sexto grado en la escuela Bartolomé Mitre de Olivos, y después seguí la secundaria en el Colegio Industrial Raggio, donde me orienté hacia la especialidad de electrónica. Tras mi graduación, conseguí mi primer trabajo como profesor de Tecnología en la Escuela Industrial de San Isidro. Mientras tanto, montaba mi propio taller de electrónica.

Corría la década del '50, y había mucho por hacer, un ambiente propicio para alguien apasionado por crear como yo. No quise ir a la universidad. Preferí ser un autodidacta, y estudiar principalmente aquello que necesitaba para mi trabajo. Mi taller pronto se convirtió en una pequeña empresa de equipos electrónicos orientados a las innovaciones audiovisuales. Un testigo vivo de esa actividad innovadora es el reloj electrónico de tiempo y temperatura instalado frente al Obelisco de Buenos Aires.

En los '60, colaboré en distintos proyectos vinculados con la aerofotogrametría en empresas y entidades en que mi padre oficiaba de consultor. Participé, entre otros, en las actividades de cartografía de la provincia de Misiones y de la Ruta 40 en Santa Cruz.

Pero finalmente mi interés por la electrónica me llevó a buscar trabajo en Galileo Argentina, una empresa por entonces dedicada a la fabricación de medidores eléctricos, de gas y accesorios para equipos electrónicos.



Haciendo deporte, con mi padre, Francisco Maranca, en San Clemente del Tuyú. 1960.

Galileo Argentina

Entré a Galileo en el '70, como técnico electrónico en metalmecánica de precisión. En sus talleres, desarrollé un cambiadiscos para LPs y una serie de equipamientos electrónicos de control de producción. Con el tiempo, fui asumiendo mayores responsabilidades. Primero, Gerente de Marketing. A fines del '79 pasé a ser Gerente de Desarrollo. Mi responsabilidad consistía en generar nuevos negocios para Galileo, que por entonces se había convertido en una filial de la poderosa firma Westinghouse de los Estados Unidos.

Uno de los proyectos que concreté fue la creación de Galileo La Rioja, dentro del marco de la Ley de Promoción Industrial. Corría 1981, plena época de Martínez de Hoz. Mientras en todo el país cerraban fábricas, yo seguía apostando por la producción nacional. Concluida la puesta en marcha, el siguiente proyecto fue el nacimiento de la industria del GNC.



En mi rol de vicepresidente de Galileo La Rioja. Años 1982 a 1986.

Una visita oficial

Al poco tiempo del regreso de la democracia, el presidente Alfonsín visitó La Rioja, por ese entonces gobernada por Carlos Menem. Desde Galileo Argentina, yo estaba impulsando un proyecto para que los vehículos del país comenzaran a funcionar en base a GNC. El concepto había nacido en la Italia de posguerra, como respuesta a la escasez de combustibles líquidos.

Aquella tecnología podía generar grandes beneficios para la Argentina, gracias a sus abundantes yacimientos de gas. Era la posibilidad de tener transporte económico y reducir la dependencia respecto de las importaciones de gasoil. Aunque, para que estos beneficios se concretaran, era necesaria una serie de modificaciones en el marco legal.



Vista de la planta de Galileo La Rioja, donde se fabricaban medidores de electricidad y de gas natural.

En primer lugar, había que reformar las normas de seguridad para que permitiesen instalar estaciones de expendio en zonas urbanas. Dicha prohibición venía de los primeros tiempos del GNC en Italia, cuando aún la tecnología no era confiable. Pero después de años de avances técnicos en seguridad, ya no había que temer accidentes. En segundo lugar, había que reactivar el apoyo oficial para lanzar el Plan Nacional de Sustitución de Combustibles Líquidos por Gas Natural, un proyecto iniciado por el gobierno militar, y demorado al asumir el gobierno democrático.

La visita de Alfonsín era la oportunidad dorada para mostrar a la máxima autoridad de la Nación que los vehículos a gas eran una alternativa viable. Para su visita a la Unión Industrial de la Rioja, institución de la cual era socio fundador, en Galileo Argentina acondicionamos un Ford Fairlane a gas.

Alfonsín fue invitado a conducirlo, e iba al volante. A su lado, Menem. El vehículo no arrancaba porque estaba puesto el freno de mano. Cuando sacamos el freno, el coche salió velozmente. Alfonsín comentó: *“¡Casi piso a un correligionario!”*. Menem, muy rápido, replicó: *“Tenga cuidado, doctor. Si pisa el único correligionario que tiene, se queda sin nadie en La Rioja”*.

El nacimiento de una industria

Después de aquella visita, el GNC entró en una senda de veloz crecimiento. La dos primeras estaciones del país, ubicadas en Córdoba y Madero y Amancio Alcorta y Luna, se inauguraron el 21 de diciembre del '84. Después vinieron muchas más. En el 2011, son aproximadamente dos mil. La punta de lanza para la expansión fueron los taxis, que empezaron a convertir sus unidades para economizar el costo del combustible utilizando Gas Natural, convertido a GNC.

En esos días, Westinghouse sufrió un cambio societario en su casa matriz de los Estados Unidos. Y el negocio de gas de Galileo Argentina no entraba dentro de su nueva estrategia. Con un grupo de inversores, presentamos una propuesta y compramos la empresa. Así nació GNC Galileo, de la que fui presidente muchos años y ahora, en 2011, soy director ejecutivo.

Montamos una fábrica de compresores y de insumos varios para el GNC. Nuestros productos cubren todo el espectro de las necesidades, desde la boca del pozo de gas hasta la estación de servicio, pasando por la conversión de vehículos, el transporte de gas mediante Gasoductos Virtuales (camiones que transportan GNC por carreteras a semejanza de los combustibles líquidos), grandes compresores para gasoductos troncales y una serie de equipamientos especiales, que abarcan también a la compresión del hidrógeno y el oxígeno.

Una de las limitaciones para la expansión del GNC a nivel mundial era la falta de infraestructuras de gasoductos de transporte y distribución del gas natural. Tradicionalmente, las estaciones de GNC necesitaban ubicarse cerca de un gasoducto para abastecerse de combustible. Donde no llegaba el gasoducto, no podía instalarse una estación.

Con los *Gasoductos Virtuales* se facilitó la llegada del GNC a muchos países del mundo, abarcando lugares donde antes hubiera sido imposible, ampliando así enormemente el mercado del GNC automotor o para cualquier otro requerimiento energético, industrias, redes de distribución residencial, y generación de energía.

GNC Galileo, hoy

Desde sus comienzos a mediados de los '80, GNC Galileo experimentó un fuerte crecimiento. Actualmente, emplea a unas doscientas personas en forma directa en una fábrica de última generación, con un ejército de ingenieros que producen y prueban equipos de altísima precisión.



Vista del exterior de la planta de GNC Galileo S.A.

Dentro de Galileo se desarrolló toda la ingeniería para todos los equipos que se fabrican. Los equipos se exportan a cincuenta países. Entre ellos, los Estados Unidos, Rusia, Suecia y Noruega, por nombrar algunos mercados con altos requisitos de excelencia técnica y comercial. Allí, compiten con productos de firma europeas (principalmente, italianas y alemanas), asiáticas (principalmente, chinas y coreanas), y de los Estados Unidos.

Los ómnibus de Madrid se abastecen de GNC con equipos de Galileo. En Singapur, instalamos una estación que puede cargar 46 vehículos livianos en simultáneo. Y todo con tecnología argentina desarrollada por Galileo. Una clara prueba de que nuestro país puede alcanzar los mayores estándares internacionales y competir con éxito en el mundo.

Una visión de futuro

Galileo se ha convertido en una gran empresa. Pero esto recién empieza. El GNC aún tiene un enorme potencial para mejorar nuestro bienestar. En la Argentina, el gas ya se ganó aceptación universal como combustible para transporte liviano. Mi visión es que se empiece a usar en el transporte pesado. Antes, la tecnología era un impedimento. Ya no. Se desarrollaron métodos para



Vista de parte de la planta fabril de GNC Galileo. Enero 2012.

convertir eficientemente camiones y ómnibus de diesel a gas. También la mezcla de otros gases, como el biometano y el hidrógeno en la composición del GNC, es tema de interés por ser de origen renovable y contribuir a reducir aún más la contaminación generada por la combustión del motor.

Este es el objetivo por el que he vuelto a presidir la Cámara Argentina del Gas Natural Comprimido, la institución que fundé en el año 1986. Si el taxista se volcó al gas y el remisero también, para economizar y mejorar el entorno de salud, ¿por qué no el empresario del transporte?

Los potenciales beneficios son inmensos. El país podría transportar gente y carga, exportaciones primarias, incrementar el turismo al disponer de un costo de combustible muy reducido, mejorando el precio de los servicios y, con un impacto ambiental mucho menor. Ventajas para toda la sociedad argentina.

Los ahorros en combustible serían distribuidos entre millones de bolsillos que podrían destinarlos a la inversión y al consumo. Si la Argentina sigue haciéndose fuerte en estas tecnologías, tendrá su abastecimiento energético asegurado por muchas décadas, ya que se pronostican recursos para unos quinientos años de autoabastecimiento en yacimientos de gas natural no tradicional (conocido como *shale gas*).



Desde que participé de la banda de la Escuela Raggio, en 1951, nunca dejé de gozar de la música y de los shows.

Más allá del trabajo

Mis actividades como industrial y como dirigente empresario son sólo una parte de mi persona. En mi juventud dediqué muchas horas al estudio de la música. En la vieja Florencia, antes de la guerra, me sentaba a escuchar a mi madre tocar uno de los dos pianos de cola que teníamos en la sala de estar. A veces, mi padre la acompañaba con el violín.

Yo toco trompeta y flügel horn, y hago arreglos con sintetizador y computación. Tengo una banda llamada *Clave de Soft*. Tocamos jazz tradicional y moderno, bossa nova y música clásica y otros estilos. Gracias al uso creativo de la tecnología audiovisual, nuestra banda puede simular estar tocando *What a Wonderful World* junto con Louis Armstrong, o acompañar a Luis Miguel en alguno de sus clásicos boleros.

También me gusta el deporte. De joven practiqué intensamente básquetbol, ciclismo, carreras de largo aliento, barra de gimnasia, y tenis de mesa. Actualmente, el tenis es mi disfrute deportivo. Entreno durante la semana y juego habitualmente los fines de semana. Tengo cuatro hijos. Mis nietos, van desde los cuatro años hasta los veinte.

El legado

He tenido una vida intensa y llena de satisfacciones. Tengo la alegría de haber podido aplicar mi creatividad para mejorar el bienestar de la gente. Más allá de mi función particular en Galileo, la industria del GNC, de la que fui pionero en la Argentina, se convirtió en un tractor económico, sobre todo para fábricas metalúrgicas.

El sector cuenta más de doscientas setenta empresas. Más de dos millones de vehículos fueron convertidos a gas y se instalaron más de dos mil estaciones de servicio. El GNC reemplazó miles de litros de consumo diario de gasoil en distintas empresas. Más de tres mil millones de dólares fueron invertidos en el sector. En 2010, los usuarios de GNC ahorraron ocho mil millones de pesos respecto del gasto que habrían tenido en nafta, capital que se transformó en consumo.

Para el Estado, el GNC generó enormes ahorros y generación de recursos tributarios. Esta tendencia seguirá su camino para fomentar el bienestar de la gente, en la medida en que el transporte pesado también pueda convertirse al GNC. Es la batalla que tengo por delante. Esto recién empieza y creo en una proliferación de industrias metalúrgicas al servicio del GNC nacional y del masivo mercado internacional.