

En la parte 1 de esta entrada se puede leer, que los ejemplos más claros de cómo se deben empezar a formar “Políticas de Transporte”, son los pasos que se hicieron al respecto en los EEUU a partir de 1976, cuando se decidió FORMAR UNA COMISIÓN EN EL CONGRESO.

En nuestro país se han mejorado muchas cosas, pero EN MUCHOS CASOS, especialmente en el del Plan de Modernización del Puerto de Buenos Aires, se han hecho graves errores de SECUENCIA.

Políticas de Transporte requieren una clara base y al respecto citamos aquí un extracto del libro del 2001 “CONTEDEORES, BUQUES Y PUERTOS, PARTES DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE”, con algunas modificaciones.

Capítulo XX.2 TRANSPORTE INTERMODAL: Desarrollos en EEUU.

Los transportes de cargas, tanto por camión como por ferrocarril son totalmente privados.

Los ferrocarriles son los dueños de los terrenos, de las vías y de todos los equipos de tracción. (Sólo el sistema de ferrocarril para pasajeros es estatal).

Hay una fuerte competencia entre el transporte automotor y el ferrocarril, donde cada uno usa sus ventajas intrínsecas al máximo y además las autoridades vigilan **que se fijen reglas para que la competencia se desarrolle en condiciones lo más parejas posibles para ambos sectores.**

(De esta forma el dador de carga elige el sistema, que da el MENOR COSTO TOTAL PARA LA “COMUNIDAD. Y este costo no es solo lo que facturan los transportistas, sino el costo TOTAL que incluye INFRAESTRUCTURA y “externalidades”, como congestión en rutas, accidentes y efectos para el medio ambiente)

Por otro lado se ha dado mucha importancia al desarrollo de grandes terminales de transferencia, ubicados en lugares estratégicos, que cuentan con una gran cantidad de equipos de manipuleo (**intermodal hubs**), es decir que se han creado bases firmes para integrar los servicios del ferrocarril con el transporte automotor, lo que permite el desarrollo de un genuino sistema intermodal.

Las reglas viales son fijadas en varios niveles por los condados, los Estados y el Gobierno Federal. Éste último fija ciertas pautas que los otros reguladores deben observar y no pueden poner restricciones mayores que las reglas Federales.

Se hacen constantemente **estudios sobre la economía del transporte**, donde actúan las cámaras de los operadores privados y la Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO. Funcionarios de Vialidad y otros transportes).

Por orden del presidente de EEUU se creó en 1976 una Comisión en el Congreso para el “Estudio de Políticas de Transporte hasta el año 2000”.

(“National Transportation Policy Study Commission”)

Esta comisión, que se formó con 6 Senadores, 6 Diputados y 7 técnicos nombrados por el Presidente entregó en 1979 su estudio final: “National Transportation Policies through the year 2000”, que recomendó:

Planear sistemas multimodales, antes que enfoques intra-modales,

Reducción de regulaciones económicas del Gobierno,

Trato igual por parte del Gobierno para los distintos modos de transporte,

Aumentar la competencia y mejorar la eficiencia, dejando actuar las fuerzas del mercado,

Análisis económico de la política entera,

Perfeccionar las organizaciones gubernamentales (“stream-lining”),

Coordinar mejor las actuaciones del Gobierno,

Usar al máximo el sector privado.

Los resultados de estos estudios ya se produjeron en 1980:

Para “desregular” (y hacer más eficientes los transportes) se aprobaron en 1980, dos importantes leyes en el Congreso Americano, la Ley de Transporte por Automotor (Motor

Carrier Act) y la Ley de Ferrocarriles (llamada Staggers Rail Act).

Estas leyes fomentaron la competencia e innovaciones en el transporte terrestre.

Existe una importante organización, el ENO Center for Transportation, que tiene "Grupos de Trabajo", cuyos directores son expertos de empresas privadas y ex altos funcionarios para cada área. (Ver en Google <https://www.enotrans.org/>)

En 1993 hizo el primer estudio de los muy buenos resultados de estas Leyes de Transporte, con estas conclusiones: 13 Años desde la implementación del Staggers Act de 1980, **los ferrocarriles tenían 35% menos vías, 32 % menos locomotoras, 60% menos empleados, pero transportaron 48% más de cargas.**

La productividad se triplicó y el 80% de esta mejora fue trasladado a los usuarios mediante **rebajas de las tarifas**, que alcanzaron en general **1,2% por año** sobre el periodo estudiado.

En 1982, se aprobó la Ley de Asistencia al Transporte Terrestre (Surface Transportation Assistance Act).

Esta nueva ley tomó en cuenta la relación de las medidas de los vehículos, con el tamaño del "U.S. pallet", que fue normalizado con una base de 48 x 40 pulgadas = 1219 x 1016 mm y se aumentaron las dimensiones máximas admitidas para el transporte por carretera en el sistema entre todos los Estados de la Unión.

Esta Ley permite llevar un remolque (trailer) de 48' (14.64m) ó dos remolques de 28' (8.54m) cada uno en rutas seleccionadas. El ancho permitido en todas las rutas se fijó en 8'6" (2.59m). para llegar a medidas "compatibles" de los furgones (trailers) y los US- pallets. (Ahora hay trailers y "contenedores domesticos" de 53 pies)

En 1985 se hizo un estudio para permitir "longer combination vehicles" LCV's (tractor y uno o más semi-remolques largos) en las autopistas de los Estados del Oeste, donde se comprobó los beneficios de permitir mayores dimensiones y pesos.

En los años ochenta comenzaron a funcionar los "puentes terrestres" (land bridges) con block-trains, formaciones de trenes especiales que llevan los contenedores marítimos en tráficos internacionales desde y hacia los puertos del Pacífico y del Atlántico y conectaron todos los centros comerciales importantes de los Estados Unidos.

En esos tráficos se produjo una importante innovación: se comenzaron a fabricar vagones especiales de bajo perfil que pueden llevar contenedores apilados de a dos (2 en alto) (Double - stack - trains) .

El peso de estos vagones especiales es mucho menor que un vagón plano corriente (15 tons contra 32 tons). Se puede transportar el doble de contenedores con el mismo personal y un consumo de energía por contenedor/milla que está entre 60 y 67% de lo que es para vagones tradicionales. Los convoyes de los trenes tienen hasta 2 o 3 km de largo..El costo de mantenimiento de estos vagones es muy inferior al de los vagones planos y su "ritmo de circulación" (km por año) casi tres veces más que los tradicionales. Esto se traduce en costos más bajos para los usuarios. Después de establecerse fuertemente entre los puertos del Pacífico y el Centro del país, el sistema de "double-stack-block-trains" se extendió a los puertos del Atlántico. Para aprovechar este sistema más económico también para los transportes "internos", se desarrolló el "contenedor doméstico" en los Estados Unidos. Para competir con las dimensiones de los "trailers" (los furgones de camiones) se eligieron las siguientes medidas:

Largos de 40, 45, 48 y hasta 53 pies (12.19m; 13.72m; 14.63m y 16.15m).

El ancho: de 8'6" externo (2.59m) (Widebody).

La altura: de 9'6" (2.90m).

El "max. gross weight" (masa máxima) = 30.480 kg.

Las medidas internas del piso de estos contenedores domésticos también son compatibles con los US-pallets. Se les llama "SUPER-HIGH-CUBES", tienen un "armazón" (postes y

largueros) de construcción muy especial, donde se "insertaron" esquineros dentro de la configuración de las medidas I.S.O. de 40', lo que permite que éstos pueden ser manipulados con equipos I.S.O. y ser apilados en conjunto con contenedores marítimos de 40'.

Se transportan juntos con contenedores marítimos en el segundo piso en los trenes,

Sin embargo su presencia en terminales marítimas no está exenta de problemas y no caben en las celdas de un buque-portacontenedor.

Se puede decir que en Estados Unidos se busca constantemente mejorar la economía y la eficiencia en el transporte interno, en beneficio de los usuarios. Por un lado es muy intensa la competencia entre ferrocarriles y compañías de transporte por carretera (ambos privados), que obliga a todos a ser eficientes si quieren subsistir. Por otro lado se han dado cuenta que hay muchos campos para actuar en conjunto para poder satisfacer a las demandas de los clientes y para preservar el medio-ambiente y hay muchos ejemplos de contratos entre grandes compañías de ambos sectores, del transporte automotor de carga y de ferrocarriles.

En 1993 se publicó el estudio con cifras, que demostraron cómo bajaron los "costos logísticos.

Los interesados podrán abrir una presentación preparada para el Universidad de Ezeiza en 2018, que no se realizó por falta de una SALA.

Todo esto demuestra CLARAMENTE que TRANSPORTE INTERMODAL NO ES UN SLOGAN QUE SE PUEDE USAR LIVIANAMENTE, SINO EL PRODUCTO DE SERIOS ESTUDIOS A ALTO NIVEL.