

## **Ampliación al artículo: “El camino para lograr una flota de bandera”.**

En casi todos los artículos sobre "Flota Mercante e Industria Naval", aparecen referencias a supuestas grandes sumas que se podrían ahorrar, si nuestras exportaciones se harían en buques de bandera. Se hacen referencias a viejas organizaciones, cómo si estas hubieran mejorado en el pasado nuestra competitividad, que por decisiones equivocadas se han perdido. Con eso crean una enorme confusión, que en el interés general, se debe evitar. Por eso el tema merece un abierto dialogo.

Una flota fluvial de bandera, debe ser cómo en Norte Europa, donde el transporte fluvial, organizada bajo la “Convención de Mannheim” y de “Colaboración entre los 5 países de la cuenca del Rin”, es la columna vertebral de una”**POLÍTICA DE TRANSPORTE INTERMODAL**. Y eso es lo que el país y los de la Cuenca del Plata necesitan.

En una “política de transporte intermodal” se calculan todos los gastos que se generan para poder trasladar una carga de origen a destino. Se incluyen todos los gastos de construcción y mantenimiento de la infraestructura y las externalidades: Efectos al medio-ambiente, congestión u accidentes. En nuestro país las rutas 9 y 14 andan paralelas a ríos y ferrocarriles, Aún con constante mantenimiento tienen siempre surcos del paso de pesados camiones, con cargas que debieran ir por ferrocarril o transporte fluvial.

No será fácil implementar “Políticas de Transporte Intermodal” en el país y se debe buscar lecciones en otras regiones que han conseguido aplicarla con éxito, pudiendo demostrar con datos concretos, cómo han podido bajar los costos de la logística. Y esto es fundamental para ser un país competitivo, lo que beneficia todos los **productores y consumidores**.

Un factor importante ha sido que cada modo de transporte paga por la construcción y mantenimiento de su infraestructura y allí radica la enorme ventaja para el transporte fluvial. Todos saben que intrínsecamente el transporte por agua es el modo más barato, seguido por el ferrocarril. El camión es el modo que tiene el costo final más alto. Sin embargo el 93% de nuestras cargas van por carreteras.

Uno de las principales necesidades, es conseguir un campo parejo para los distintos modos de transporte y todos esos países han tenido muchos años de estudios y de ajustes, para conseguir un “campo de competencia pareja”. Extraemos un texto del libro de capítulo XX, página 254: Estados Unidos fue el precursor del “Moderno T.I “. 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)*. En 1976, el Congreso de los Estados Unidos creó la Comisión Nacional para el Estudio de Políticas de Transporte (*National Transportation Policy Study Commission*) que entregó en 1979 su estudio final: *National Transportation Policies through the year 2000*, que recomendó:

- Planear sistemas multimodales, antes que enfoques intra-modales*
- Reducir las 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 y las innovaciones en el transporte terrestre y la Staggers Act redujo las (*excesivas*) regulaciones del Interstate Commerce Commission **ICC**.

Según un informe del **ENO de 1999**, desde la implementación del Staggers Act, **los ferrocarriles tienen un 35% menos vías, un 32 % menos locomotoras, PERO transportan el 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*).

Este programa sigue hasta el día de hoy y se discuten los presupuestos para periodos de varios años.

Volvemos ahora a los artículos en la prensa, sobre “Flota Mercante e Industria Naval”

Todos empiezan con la intención de hacer pensar al público que Argentina puede ganar mucha plata si hace el transporte de sus productos de exportación con sus propios buques.

¿Qué sistema tendríamos si todos los países hicieran esto? Enormes flotas, navegando la mayor parte del tiempo vacío y consecuentemente con fletes enormemente costosos.

Actualmente, el sistema marítimo está en su peor crisis de los últimos 50 años. Hay una competencia feroz en todo el mundo. Los grandes armadores ahora son lo más eficiente posible, pero los fletes que cobran no cubren ni sus costos de operación. Hoy se cotiza en el mercado spot en Shanghai menos de U\$S 400, para un contenedor de 20 pies de Shanghai a la Costa Este de Sudamérica.

Se dan ejemplos de ELMA, como en Brasil hacen algunos con Lloyd Brasileiro, mientras la realidad fue que los armadores extranjeros se frotaban las manos cuando ELMA pedía permiso para aumentar los fletes, porque no alcanzaban los subsidios que recibía.

Se menciona de paso el Fondo de la Marina Mercante, pero nada se dice que muchos armadores nunca pagaron sus deudas con esa institución, que cobraba un porcentaje de los fletes que pagaban los carga-dores y consignatarios y al final eso pagaba cada argentino en el supermercado o perdía el productor cuando cobraba lo que exportaba.

Las únicas cosas reales, pero muy mal descriptas, son las famosas “asimetrías”, que sí fueron bien descriptas por el recordado secretario general del gremio de capitanes fluviales, Juan Carlos Pucci. A partir de allí, se debe empezar a describir los problemas de nuevo, que requieren mucho más que la búsqueda de intereses particulares. Este tema se debe discutir en serio, con participación de todos los involucrados, donde al final debe pesar el interés de todos, incluyendo productores y consumidores.