

## PUNTO DE VISTA

LOS PARTICULARES NECESITAN DEBATIR AL RESPECTO

# El consenso privado puede mejorar la competitividad

**Todos los productores y consumidores deben darse cuenta, que son ellos los reales beneficiarios de mejores cadenas logísticas.**

ANTONIO ZUIDWIJK Buenos Aires (\*)

El artículo del pasado 9 de enero introdujo algunos temas que tienen que ver con nuestra competitividad y que merecen mucha atención. Uno muy importante es la necesidad que la actividad privada comience a debatir públicamente nuestros problemas, algo que no se hace desde mucho tiempo. En todos los países organizados, los proyectos para el futuro comienzan con iniciativas de entes privados y no del gobierno. La última vez que se hizo algo de gran importancia en nuestro país, fue al fin de los años 80 y principio de los años 90, cuando se realizó una discusión sobre una nueva Ley de Puertos. Todo comenzó con debates en dos comités de asesores ("think-tanks") de actividades portuarias de la época: Cedepormar, de inclinación política justicialista y Cemarfli, de tendencia radical. Cuando estas organizaciones avanzaron inde-



pendientemente en sus trabajos, se dieron cuenta un día que en grandes líneas estaban de acuerdo y empezaron a intercambiar informaciones. Pero no se quedaron con debates en su propio círculo, priorizando sólo su interés: cuando se habían puesto de acuerdo, ampliaron el debate y se buscó consenso con los usuarios de los puertos. De esa forma nació una Ley que sin

duda podrá probar sus enormes efectos positivos sobre nuestra economía.

El segundo tema es la necesidad de fomentar efectivamente el transporte intermodal, que en el país todavía es un slogan vacío. Países verdaderamente en progreso (para no usar la palabra progresivo pueden probar los beneficios de la aplicación de estas políticas de transporte. Y como

condición fundamental, se deben preparar campos de competencia parejos para operadores de transporte y de terminales intermodales, incluyendo los puertos. Países centrales han avanzado mucho más en este sentido y consiguieron beneficios adicionales, agregando a la aplicación del transporte intermodal, que es la parte netamente operativa, cambios en las formas de contratación de las cadenas de transporte. Aquí un solo operador se hace cargo, y toma la responsabilidad sobre el transporte desde su origen en un punto en el interior de un país, hasta el punto de destino en el interior de otro país. Pero para eso se necesitan reglas internacionales claras, pues las responsabilidades son muy grandes y sin ellas hay pocos que se atrevan a ofrecer estos servicios completos, amparados por un solo documento de transporte.

## No se consigue

En Argentina prácticamente no existe esta modalidad en importación y se estima que menos del 3% de las exportaciones se mueve con conocimientos de transporte multimodal. Por eso es también importante que se preste atención a un nuevo Convenio de las Naciones Unidas, que se llaman Reglas de Rotterdam, que merece un lugar en estas discusiones.

Todos los productores y consumidores deben darse cuenta, que son ellos los reales beneficiarios de mejores cadenas logísticas. Los consumidores pagan las ineficiencias en la caja del supermercado y los productores se debieran dar cuenta cuando reciben menos por la venta de sus productos que lo que podrían haber cobrado si los sistemas funcionarían mejor. Como dijo-

mos en el artículo anterior, casi todas nuestras cadenas logísticas del comercio exterior están supeditadas al transporte marítimo de la Costa Este de Sudamérica. Este sistema está en franca evolución, y en los últimos años han entrado en servicio buques de un tamaño que nadie podía imaginar hace 10 años. Hemos saltado del mayor buque en estos tráficos de 3.000 TEUs en el año 2000 a buques de 7.500 TEUs de 2012. (Ver en [www.antonioz.com.ar](http://www.antonioz.com.ar) textos del libro del 2000 "Contenedores, Buques y Puertos, Partes de un Sistema de Transporte", Capítulo 22: El impacto que tendrá el avance de los mega-buques sobre los puertos de la región).

## Bajar costos

En los últimos años, el transporte marítimo se ha caracterizado por su constante búsqueda para bajar los costos por unidad transportada. Lamentablemente en 2008 esta carrera para bajar los costos mediante la construcción de buques cada vez mayores, tropezó con un deterioro en la economía de Estados Unidos y Europa. Esto causó una enorme sobreoferta de buques y el sistema de transporte marítimo entró en una crisis tan grave que no se ha conocido jamás, y cuyo fin todavía no está a la vista. Una de las consecuencias es el efecto cascada. Los buques muy grandes de 14.000 a 18.000 TEUs que salieron en los últimos años de las gradas y los que todavía están en construcción para los tráficos más importantes del mundo, que son de Asia a Europa y Asia a Estados Unidos, van a desplazar buques de pocos años de hasta 12.000 TEUs, que deben buscar otras regiones para operar. Y una es sin duda la Costa Este de Sudamérica.

Otro efecto de esta crisis es la feroz competencia que hoy existe en el transporte marítimo. Se puede decir sin riesgo a equivocarse, que por muchos años este será el modo de transporte más competitivo de todos. Los nuevos buques de 18.000 TEUs que comenzarán a usarse al fin de este año, van a bajar el costo por unidad transportada en un 20 a 30% en comparación con el costo con buques de 8.000 TEUs. Todo esto va

a producir profundos cambios en el transporte marítimo de nuestra región, que culminarán a partir del 2014, cuando las políticas de transporte y puertos que comenzó Brasil en el 2008, comenzarán a dar sus frutos. A partir de ese momento cambiará definitivamente el sistema portuario de la región.



(\*) Especialista en transporte multimodal

## Cuidar la vida

Ayer comenzó a regir en Tigre la foto multa. Durante el período de prueba, se registraron más de 100 mil infracciones. Las mismas empezarán a valorizarse, por lo que las multas a pagar serán enviadas al domicilio de radicación del vehículo.

"Pusimos en marcha un sistema de foto multas con cobro, es decir no sólo la advertencia, sino también la sanción. Hemos tenido en estos 30 días de prueba, más de 3.000 autos que en diferentes situaciones han repetido infracciones. 300 autos que tienen 10 infracciones por exceso de velocidad y 2.000 que repiten infracción, duplicando la velocidad permitida. Hay que entender que el circular normalmente tiene que ver con cuidar la vida propia y la de los demás" dijo el intendente de Tigre, Sergio Massa, durante uno de los operativos rotativos que se realizaron permanentemente en Tigre.

El jefe comunal destacó que "es central que con la tecnología, los cinemómetros, con las foto multas montadas sobre las cámaras, los sistemas de radares, las más de 10 motos que hoy incorporamos, los móviles del Centro de Operaciones Tigre (COT) y sobre todo con la conciencia de la gente, entendamos que no se puede jugar con la muerte todo el tiempo. Las sanciones van a ser fuertes, pero no por un afán recaudatorio, sino porque llegó el momento de entender que en un distrito donde en el 2012 no tuvimos un solo homicidio en ocasión de robo, no puede seguir dándose situaciones de homicidio producto de accidentes de tránsito".

Una Central de Tránsito Inteligente, integrada en el nuevo COT, controla y comanda los radares preventivos de velocidad, carteles electrónicos de



Sergio Massa opera radar móvil de control.

señalización, semáforos con controladores para coordinar secuencias, anticipar congestiones y habilitar ondas verdes para ambulancias, bomberos y policía. Desde esta Central, además, se monitorea el tránsito vehicular desde las 800 cámaras de seguridad distribuidas por todo el municipio, observadas por 300 operadores todos los días las 24 horas.

Tigre cuenta además con nuevos vehículos y una lancha. Se trata de seis camionetas VW Amarok 4x4 y una moderna lancha, equipadas con balizas electrónicas, sirena, sistema de radiocomunicación, GPS, cámaras de seguridad a bordo y desfibriladores, que permiten sumar mayor operatividad y mejor capacidad de respuesta.

Con el objetivo de evitar víctimas de accidentes de tránsito, o muertes provocadas por la conducción irresponsable, y sumando un eslabón más a los controles vehiculares permanentes y rotativos llevados a cabo en distintos puntos del Municipio con apoyo de personal policial -que incrementaron en más de 80% el uso de casco en motos y redujeron las alcoholémias punitivas en un 75%.