



FRENTE AL NUEVO PERÍODO PRESIDENCIAL

El transporte intermodal es vital en el desarrollo

En la década del 30, la Argentina supo tener uno de los mejores sistemas de puertos con ferrocarriles del mundo.

ANTONIO ZUIDWIJK Buenos Aires

Todos saben que en una cadena de transporte intermodal se usa una combinación de camión con ferrocarril y/o transporte por agua. Casi todos creen que esta modalidad nació después del contenedor en los Estados Unidos, y desde allí se extendió y comenzó a usar en el mundo entero. Pero pocos son los que han leído cómo se debió preparar el terreno en los Estados Unidos para posibilitar el buen funcionamiento del moderno transporte intermodal.

Cuando se inventó el contenedor en los Estados Unidos, el

transporte por camión tenía grandes ventajas sobre los otros modos. Ni ferrocarril, ni transporte por agua podía competir bien con el autotransporte. Después de la guerra se hicieron enormes carreteras, donde muchas veces pesaba más la estrategia de la guerra fría, que la necesidad del transporte normal. No se cobraba peaje en ninguna de ellas. Mientras tanto, los ferrocarriles privados debían pagar su propia infraestructura y mantenimiento y estaban en una situación casi crítica. Muchos se dieron cuenta que esto impedía la competitividad norteamericana en los mercados y por eso en 1976 se creó la Comisión para el Estudio de Políticas de Transporte en el Congreso. La comisión entregó en 1979 su estudio final denominado Políticas de Transporte hasta el año 2000. En 1980 se sancionaron dos le-

yes sobre Transporte Automotor de Cargas y Ferrocarriles. Dos años más tarde se comenzó con el seguimiento de costos y reunión de datos y en 1993 se comprobó que con ese par de leyes se había reducido el costo de la logística del 16% en 1982 a 10% en 1993.

Pocos saben que Argentina ya tenía perfecto transporte intermodal cuando aún el término no existía.

El país tenía uno de los mejores sistemas de puertos con ferrocarriles del mundo. Concesionarios privados construyeron los ferrocarriles y así se desarrolló rápidamente el sistema en la Pampa Húmeda, donde los inversores tenían seguridad sobre el retorno de sus capitales. Pero como en el pobre NEA/NOA no había interés privado, el ferrocarril fue construido por el estado nacional. Ese tren, sumado a una excelente

flota fluvial privada, desarrolló lo que se llamó la ruta del azúcar de Jujuy, que funcionó muy bien entre 1930 y 1938. El Ferrocarril colocaba vagones en los ingenios, transportaba la carga a Formosa y Barranqueras y de allí el azúcar bajaba vía fluvial a Rosario y Buenos Aires, para consumo y exportación.

En la actualidad, se están publicando los consejos de muchas entidades para los distintos candidatos presidenciales. Todos empiezan bien y muestran expresiones de deseos respecto a lo que quieren conseguir. Después ofrecen sus consejos de acuerdo a intereses o visiones particulares. Como el rubro logística y transporte tiene muchos participantes interesados, lo primero sería escuchar todas las voces. Hay que hacer muchos estudios, que nunca se hicieron en el país y recién después se pueden proponer soluciones. Y esta no es una tarea fácil. Para eso será necesario crear un ministerio de Transporte y el ministro debe estar en contacto diario con su par de Economía, donde realmente cabe el tema de la logística. Juntos tendrán que encontrar la forma de preparar las bases de una política de transporte intermodal. Esto será para el futuro presidente. Lo que sí se puede dar como un consejo inmediato, es el estudio de cómo funcionó eficientemente la ruta del azúcar de 1930 a 1938 y empezar a crear las condiciones para recuperar aquella eficiencia que tenía el transporte intermodal argentino, cuando casi nadie lo aplicaba en el mundo. Para esto se podría desarrollar muy rápido una solución, pues no hace fal-

ta mucha infraestructura, sino decisiones sobre qué es prioritario en este momento. La región del NEA/NOA es la que hoy paga los costos de logística más altos del país.

En la reactivación del Ferrocarril Belgrano hay que estudiar la situación actual de todas las trochas y volver a usar las combinaciones entre ellas, en los intercambios. Con la nueva ley de Ferrocarriles se puede recuperar el excelente sistema de ferrocarriles y puertos que supimos tener. Para ello hay que fijar prioridades, que no necesitan esperar las decisiones del nuevo jefe de estado. Para los candidatos a presidente el consejo puede ser muy corto y simple: el país necesita un ministerio de Transporte bien armado, que en primera instancia realizará los estudios completos y después tomará las decisiones, como hicieron otros países para poder implementar el transporte intermodal. Por más buena intención que tengan las entidades que ahora elevan sus propuestas, no tienen suficiente información para poder fijar la base de una fructífera política de transporte intermodal, que logrará nuevamente una Argentina competitiva.

Más información en www.antonioz.com.ar



(*) Especialista en transporte Intermodal.