

Julio 2011: ¿ ES CONVENIENTE QUE LA ARGENTINA TENGA UN MINISTERIO DE TRANSPORTE?

En mi viejo website expresaba mi opinión que el país necesita un MINISTERIO DE TRANSPORTE y reproducía algunos artículos en diarios y presentaciones del año 2006 que tenían que ver con el tema. Pero había gente que me aconsejaron no llenar este sitio de web con largos artículos, que no se iban a leer. Muchos no entendieron el reclamo y hablaron de la fluida relación entre el entonces Presidente y su Secretario de Transporte, que eliminaba la necesidad de tener un Ministro de Transporte. Pero el Ministerio que hace falta, no es simplemente una persona, necesitamos una organización bien estructurada con profesionales que pueden dar respuesta a los grandes problemas que se presentan en el país para conectar en forma eficiente las zonas de producción con las del consumo y con los puertos en caso de importación e exportación. Muchos hablan en forma totalmente “superficial” de los “altos costos de la logística” y la “falta de competitividad” de nuestro sistema, sin mencionar para nada sus ideas de cómo se deben atacar realmente los problemas. En el 2009 decidí sacar el tema de este sitio, pero pronto comienza un nuevo periodo de gobierno y sea quién sea que gana las elecciones presidenciales, va a tener que prestar atención a este tema. Como primer paso, voy a colocar nuevamente lo que había antes del 2009, pero con el tiempo voy a actualizar el reclamo que hice en el 2006 al respecto. Creo que un buena análisis de estas cosas “viejas” del 2006 y la situación actual de nuestro sistema logístico, van a demostrar que el tema requiere un profundo estudio, donde estas reglas pueden ser un primer paso.

TÍTULO: LA FUNCIÓN DE LOS PUERTOS Y DEL TRANSPORTE INTERNO EN LA CADENA LOGÍSTICA.

LO QUE SIGUE ES UNA COMBINACIÓN DE TEXTOS DE LAS PRESENTACIONES HECHAS EN POWER-POINT EN LA REUNIÓN DEL CONSEJO PORTUARIO EN MAR DEL PLATA 29.11.06 Y DEL CONSORCIO DE GESTIÓN DEL PUERTO DE ROSALES (CEUPRO) EN OCTUBRE 2006.

EL OBJETIVO ES DEMOSTRAR LA NECESIDAD DE TENER UN MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES.

VAMOS A TRATAR DE PONER LAS COSAS QUE CASI TODOS CONOCEMOS, EN UNA SECUENCIA QUE NOS PERMITE ENTENDER MEJOR LOS PROBLEMAS.

PRIMERO VAMOS A PONERNOS DE ACUERDO EN LO QUE ENTENDEMOS BAJO LA PALABRA “LOGÍSTICA”

- EN ESTA PRESENTACIÓN ENTENDEMOS POR “LOGÍSTICA” EL GERENCIAMIENTO DEL FLUJO DE UN PRODUCTO, DESDE SU ORIGEN HASTA EL PUNTO DE CONSUMO o SU USO PARA UN NUEVO PROCESO,
- INCLUYE PRINCIPALMENTE: EL EMPAQUE, LA UNITARIZACIÓN, LOS TRANSPORTES, ALMACENAJES, EL “GERENCIAMIENTO” DE STOCKS, (CUANTO – DONDE), LOS COSTOS ADUANEROS Y FINANCIEROS, EL USO DE LA TECNOLOGÍA INFORMÁTICA, LOS SERVICIOS AL CLIENTE Y LOS SEGUROS.
- LA LOGÍSTICA ABARCA EL PROCESO COMPLETO DESDE LA PLANIFICACIÓN DE COMPRA o VENTA, HASTA LA COLOCACIÓN DEL PRODUCTO EN EL MOMENTO OPORTUNO EN SU DESTINO, PROCURANDO INCURRIR EN EL MENOR COSTO TOTAL DE TODOS LOS COMPONENTES DE COSTOS.

COSTOS DE LA LOGÍSTICA

- NO ES UN CRITERIO UNIFORME Y NO TODOS INCLUYEN LOS MISMOS ELEMENTOS DE COSTOS,
- PERO LOS COSTOS DE TRANSPORTE SIEMPRE SON UNA IMPORTANTE PORCIÓN DE LOS COSTOS TOTALES DE LA LOGÍSTICA Y PODEMOS DECIR QUE LOS

COSTOS DE TRANSPORTE Y COSTOS PORTUARIOS DEFINEN LA COMPETITIVIDAD DE UN PRODUCTO, DE UN PAÍS Y DE UNA REGIÓN

EL ORIGEN DEL SISTEMA



EN ESTE MAPA SE VE UN ESQUEMA DE COMO NACIÓ EL SISTEMA PORTUARIO EN LA ARGENTINA. ENTRE 1870 Y 1930 SE CONSTRUYERON SIMULTANEAMENTE PUERTOS Y FERROCARRILES. EL SISTEMA ORIGINAL ES TÍPICO "FERROVIARIO- PORTUARIO", CON FERROCARRILES CONVERGIENDO SOBRE LOS PRINCIPALES PUERTOS. CASI TODOS LOS PUERTOS Y FERROCARRILES NACIERON COMO CONCESIONES PRIVADAS .(EXCEPTOS LOS PTOS BUENOS AIRES Y SANTA FE Y EL FFCC BELGRANO). LAMENTABLEMENTE SE DESARROLLÓ EL SISTEMA FERROVIARIO CON 3 TROCHAS DIFERENTES: 1.676 MM, 1.435 MM Y 1.000 MM

UNA HISTORIA CONOCIDA

- ENTRE 1870 Y 1950 ARGENTINA ERA EL GRANERO DE EUROPA
- EL RIO PARANA ERA BIEN NAVEGABLE PARA LOS MAYORES BUQUES DE LA ÉPOCA, QUE COMENZARON LA CARGA EN SANTA FE – ROSARIO Y COMPLETARON EN BUENOS AIRES Y LA PLATA.
- IDEM QUEQUEN - BAHÍA BLANCA
- LOS BUQUES SALIERON COMPLETOS DESDE ARGENTINA A SU DESTINO.
- ARGENTINA TENÍA UN EFICIENTE SISTEMA DE PRODUCCIÓN/TRANSPORTE INTERNO/PUERTOS/TRANSPORTE MARITIMO
- POR TENER ESTE SISTEMA INTEGRADO, ERA UN PAÍS MUY COMPETITIVO Y TAMBIÉN MUY RICO.
- EN 1950 LAS BARRAS DE ORO NO CABÍAN EN LAS CAJAS FUERTES Y QUEDABAN HASTA EN LOS PASILLOS DEL BANCO CENTRAL

1942 / 1950 INICIOS DE CAMBIOS

CAMBIOS INTERNOS:

- EN 1942 TERMINA LA PRIMERA CONCESIÓN PRIVADA DEL PUERTO DE ROSARIO Y COMIENZA LA ESTATIZACIÓN DE TODOS LOS PUERTOS EN EL PAÍS.
- GREMIOS PORTUARIOS PLANTEAN CONSTANTEMENTE CONFLICTOS

- 1956: SE CREA LA ADMIN. GENERAL DE PUERTOS, (A.G.P.), QUE RECIBE EL DOMINIO, LA ADMINISTRACIÓN Y LA OPERACIÓN DE TODOS LOS PUERTOS ARGENTINOS, EXCEPTO LOS PUERTOS INDUSTRIALES.
- 1965 SE CREÓ LA JUNTA NACIONAL DE GRANOS
- A PARTIR DEL FIN DE LOS AÑOS CUARENTA, LAS CIUDADES AVANZAN SOBRE TERRENOS RESERVADOS PARA PUERTOS Y FERROCARRILES,
- A PARTIR DE LOS AÑOS SESENTA EL CAMIÓN AVANZA SOBRE EL FFCC,
- SE PERDIÓ LA NOCIÓN DE COMPETENCIA ENTRE EL TRANSPORTE POR CARRETERA Y EL TRANSPORTE POR FERROCARRIL

CAMBIOS EXTERNOS:

- A PARTIR DE LOS AÑOS '50 SE COMIENZAN A CONSTRUIR BUQUES CADA VEZ MÁS GRANDES: ECONOMÍA DE ESCALA
- ESTOS NO SE PUEDEN APROVECHAR TOTALMENTE EN PUERTOS ARGENTINOS POR LA FALTA DE SUFICIENTES PROFUNDIDADES / CALADOS
- ESTA TENDENCIA FAVORECE MÁS A PAÍSES COMPETIDORES

DECADA DEL '70 DECADENCIA DEL SISTEMA FERROVIARIO-PORTUARIO

- NO OBSTANTE SUS GRANDES DISTANCIAS, ARGENTINA ADOPTA UN SISTEMA DE TRANSPORTE INTERNO DOMINADO POR EL CAMIÓN
- A PARTIR DEL 70 LA AGP NO INVIERTE MÁS / SE COMIENZA A NOTAR LAS INSUFICIENCIAS DEL SISTEMA PORTUARIO ESTATAL
- LOS GREMIOS PORTUARIOS ACTÚAN EN FORMA ANARQUICA, AUMENTAN LOS CONFLICTOS, BAJA LA PRODUCTIVIDAD,
- ÉPOCAS DE “PUERTOS SUCIOS”, LA BAJA PRODUCTIVIDAD CON ALTOS COSTOS RESULTA EN FLETES CON RECARGOS.
- POR ESOS CAMBIOS INTERNOS Y EXTERNOS SE LLEGÓ AL FIN DEL “SISTEMA INTEGRADO” Y TAMBIÉN DEL SISTEMA “PORTUARIO - FERROVIARIO”
- BAJA LA COMPETITIVIDAD DE LA ARGENTINA.

MEJORAS EN EL SECTOR PORTUARIO

- 1979 SE PROMULGARON LA LEY DE PUERTOS 22080 Y LA LEY 22108 QUE MODIFICÓ LA OPERATIVA DE LA JUNTA NACIONAL DE GRANOS.
- ESTAS LEYES PERMITEN NUEVAMENTE LA CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE PUERTOS PRIVADOS PARA EMBARQUES DE GRANOS
- PRONTO ESTOS SE INSTALAN AL NORTE Y SUR DE ROSARIO. (DESDE ARROYO SECO HASTA SAN MARTIN)
- 1992 UNA NUEVA LEY DE PUERTOS 24093 PERMITE LA CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE TODO TIPO DE PUERTOS PRIVADOS COMERCIALES
- 1994 DESCENTRALIZACIÓN / SE ANUNCIA LA LIQUIDACIÓN DE LA A.G.P. LOS PUERTOS PASAN A LAS PROVINCIAS.
- 1994 LAS TERMINALES DE PUERTO NUEVO SE DAN EN CONCESIÓN A EMPRESAS PRIVADAS / EXOLGAN CONSTRUYE SU TERMINAL EN DOCK SUD
- SE COMIENZAN A CREAR CONSORCIOS DE GESTIÓN DE LOS PUERTOS DE LA PROV. B.A. Y ENTES DE ADMINISTRACIÓN PORTUÁRIA EN LA PROV. SANTA FE
- LAS OPERACIONES DE PUERTOS Y SILOS ESTATALES SE DAN NUEVAMENTE EN CONCESIONES A EMPRESAS PRIVADAS.
- INMEDIATAMENTE ENTRAN GRANDES INVERSIONES PRIVADAS EN EL AMBITO PORTUARIO Y RÁPIDAMENTE SE NOTAN GRANDES AVANCES,
- EL DRAGADO Y BALIZAMIENTO DE LA VIA NAVEGABLE DE SANTA FE AL OCEANO SE DA EN CONCESIÓN A UNA EMPRESA PRIVADA.

SITUACIÓN ACTUAL DE LOS PUERTOS

- LOS PUERTOS ARGENTINOS TIENEN BUENA PRODUCTIVIDAD Y HAY SUFICIENTE OFERTA DE SERVICIOS PORTUARIOS PARA TODOS TIPOS DE CARGAS.
- PARA NUEVAS DEMANDAS SE CREAN INMEDIATAMENTE NUEVAS OFERTAS
- PERO MUCHOS PUERTOS TIENEN PROBLEMAS:
- GENERALMENTE ESTOS NO ESTÁN DENTRO DE LOS PUERTOS MISMOS, SINO EN LOS SECTORES QUE ESTÁN FUERA DE SU CONTROL,
- EN MUCHOS CASOS HAY PROBLEMAS EN LOS ACCESOS TERRESTRES Y ACUATICOS

ACCESOS A LOS PUERTOS: PARTES FUNDAMENTALES DE UN SISTEMA PORTUARIO

- SEGÚN CONCEPTOS MODERNOS UN PUERTO SIN BUENAS CONEXIONES FERROVIARIAS , NO ES UN PUERTO EFICIENTE,
- TAMPOCO ES EFICIENTE UN PUERTO QUE NO TIENE BUENOS ACCESOS VIALES.
- EN LOS PAÍSES DONDE EXISTE LA LIBRE COMPETENCIA Y DONDE SE COBRA CORRECTAMENTE POR EL USO DE LA INFRAESTRUCTURA, LOS PUERTOS MÁS EFICIENTES SE POSICIONAN MEJOR,
- EL COMERCIO Y LA ECONOMÍA DEL PAÍS SE BENEFICIAN CON LA LIBRE COMPETENCIA
- PUERTOS EFICIENTES SON PIEZAS FUNDAMENTALES PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL PAÍS

UN ESTUDIO DE LAS NACIONES UNIDAS / UNCTAD DE 2004 QUE MERECE ATENCIÓN:

- AL RESPECTO DEL PUNTO ANTERIOR, CONVIENE LEER EL ESTUDIO DE UNCTAD
- “UNA EVALUACIÓN DE LA INTERFASE ENTRE EL PUERTO MARÍTIMO Y LA TIERRA. UN MARCO ANALÍTICO”

COMO EVALÚAN MUCHOS PAÍSES (INCLUYENDO ARGENTINA), A SUS PUERTOS

- MUCHOS PAISES EVALÚAN EQUIVOCADAMENTE LOS RESULTADOS QUE DAN SUS PUERTOS EN LA ECONOMÍA NACIONAL:
- MUCHOS ANALIZAN SOLAMENTE LOS PARÁMETROS DE LOS SERVICIOS QUE SE PRESTAN A LOS BUQUES
- PERO NO PRESTAN ATENCIÓN A LA CALIDAD DEL SERVICIO QUE SUS PUERTOS PRESTAN AL CLIENTE PRINCIPAL, QUE DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA ECONOMÍA DEL PAÍS **ES LA CARGA**, NO EL BUQUE COMO GENERALMENTE SE CREE.

MUCHOS PUERTOS INFORMAN SOLAMENTE

- EL TAMAÑO MÁXIMO DEL BUQUE QUE PUEDEN RECIBIR
- ESLORAS, MANGAS, CALADOS, ETC.
- INFORMAN SOBRE GRÚAS Y EQUIPAMIENTOS O INSTALACIONES QUE TIENE EL PUERTO PARA ATENDER LOS BUQUES,,
- CUANTAS TONELADAS / CUANTOS MOVIMIENTOS HACEN POR HORA
- SI HAY DEMORAS O NO PARA EL BUQUE,
- Y OTROS DATOS SIMILARES

PERO NADA DICEN SOBRE LA CALIDAD DEL SERVICIO A LA CARGA.

NADA DICEN SOBRE LA CALIDAD DE LAS CONEXIONES TERRESTRES, DE LOS COSTOS DE TRANSPORTE INTERNO, NI DE DEMORAS DE CAMIONES.

EL ESTUDIO UNCTAD ACONSEJA DESARROLLAR MÉTODOS DE ANÁLISIS PARA SABER COMO CUMPLEN LOS PUERTOS SU FUNCIÓN EN LA CADENA TOTAL DE ORIGEN A DESTINO, COMO NEXOS CON EL TRANSPORTE INTERNO

1993 CONCESIONES DE FERROCARRILES DE CARGAS

- LAS LÍNEAS GENERAL URQUIZA, MITRE, SARMIENTO, SAN MARTIN Y ROCA SE DIERON EN CONCESIÓN A EMPRESAS PRIVADAS
- SISTEMA DE FERROCARRILES DE PASAJEROS / GRAN BUENOS AIRES CON SUBSIDIOS. SISTEMA DE CARGAS SIN SUBSIDIOS
- FUE EL COMIENZO DE UNA LENTA RECUPERACIÓN DE UNA PARTE DEL SISTEMA FERROVIARIO DE CARGAS,
- PERO SE PRODUJERON INTERMINABLES RENEGOCIACIONES DE CONTRATOS POR INCUMPLIMIENTOS DE AMBAS PARTES
- AÚN HOY HAY TODAVÍA POCA CLARIDAD DE LAS CONDICIONES
 - HAY CONSTANTES ACUSACIONES CRUZADAS ENTRE CAMIONEROS Y FERROCARRILES SOBRE SUBSIDIOS Y “CONDICIONES ESPECIALES”
 - ¿ALGUIÉN SABE SI TENEMOS UNA COMPETENCIA PAREJA ENTRE EL CAMIÓN Y EL FERROCARRIL ?
 -

NO HUBO INTERÉS EN EL FFCC GENERAL BELGRANO, QUE SE DÍO AL GREMIO “LA UNIÓN FERROVIARIO/LAGUNA PAIVA”. UN TOTAL FRACASO.



**ESQUEMA DE CNRT
DE LA RED
CONCESIONADA:
AMARILLA A.L.L.
MESOPOTÁMICO.**

VERDE N.C.A.

**CELESTE A.L.L.
CENTRO**

**ROJO - FEPSA:
FERRO-EXPRESO-
PAMPEANO**

**AZUL OSCURO
FERROSUR- ROCA:**

HEMOS VISTO ALGO SOBRE LA HISTORIA DE LOS PUERTOS Y FERROCARRILES Y LOS CAMBIOS QUE SE HAN PRODUCIDO.

AHORA ANALIZAREMOS BREVEMENTE LAS NECESIDADES QUE EL TRANSPORTE INTERNO PRESENTA EN EL PAÍS.

ARGENTINA ES UN PAÍS CON LARGAS DISTANCIAS :

PRODUCTOS	ORIGEN	DISTANCIA - B.A.
■ POROTO/TABACO	SALTA/JUJUY	1.600 KM
■ MADERA	MISIONES/FORMOSA	1.200 KM
■ TE/YERBA MATE	MISIONES/CORRIENTES	1.200 KM
■ TABACO	MISIONES/CORRIENTES	1.200 KM
■ ALGODÓN	CHACO	1.000 KM
■ VINO/FRUTA	MENDOZA	1.000 KM
■ MANI	CORDOBA	650 KM

CON ESTAS GRANDES DISTANCIAS ES FUNDAMENTAL QUE SE APLIQUE EL TRANSPORTE INTERMODAL.

ESTO REQUIERE UNA INTEGRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO CON EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERNO DEL PAÍS

TRANSPORTE INTERMODAL

- LOS PAISES QUE APLICAN UNA POLÍTICA DE TRANSPORTE INTERMODAL HAN PODIDO BAJAR LOS COSTOS TOTALES DEL TRANSPORTE.
- ANTES DE FIJAR SUS POLÍTICA DE TRANSPORTE INTERMODAL MUCHOS PAÍSES HAN HECHO ESTUDIOS COMPARATIVOS DE LOS COSTOS TOTALES DE CADA MODO:
 - CONSTRUCCIÓN – MANTENIMIENTO - OPERACIÓN – Y ESPECIALMENTE EL USO DE COMBUSTIBLE, QUE ES CADA VEZ MÁS ESCASO Y MÁS CARO.
 - » ESTIMAN LOS COSTOS PARA CONSTRUIR CAMINOS, VÍAS FERROVIÁRIAS, CANALES E INTERFASES,
 - » TOMAN VALORES DE CAMIONES, LOCOMOTORAS Y TRENES, REMOLCADORES Y BARCAZAS,
 - » TOMAN LOS COSTOS DE MANTENIMIENTO Y VIDA ÚTIL DE CADA ELEMENTO,
 - » ESTIMAN CORRECTAMENTE LOS COSTOS DE CADA OPERACIÓN: DEL PERSONAL Y MANIPULEOS TOTALES EN LA CADENA,
 - » **TAMBIÉN INCLUYEN COSTOS DE LAS “EXTERNALIDADES”**
 - » ES DECIR QUE SE CONSIDERAN TODOS LOS COMPONENTES DE LA ESTRUCTURA DE COSTOS.
- Y FINALMENTE HACEN UNA COMPARACIÓN DE LOS COSTOS COMPLETOS QUE PRODUCE EL TRANSPORTE DE CADA “MODO” PARA LA COMUNIDAD.

AQUÍ NO EXISTE UNA POLÍTICA DE TRANSPORTE INTERMODAL

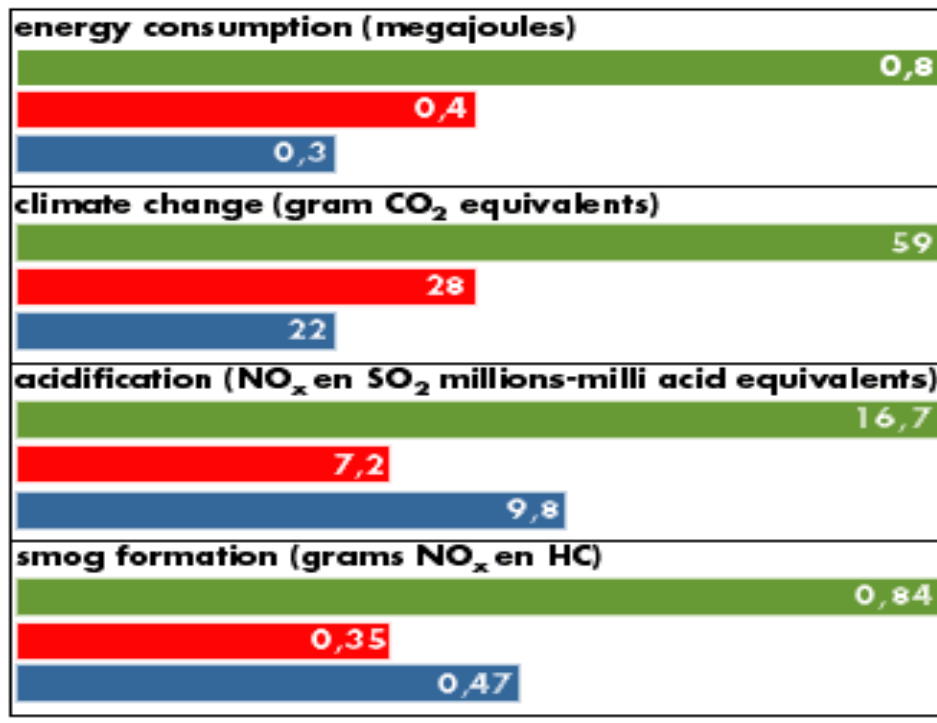
AQUÍ SE USA EL TÉRMINO COMO UN “SLOGAN” Y NO PARA APLICAR REALMENTE UNA “POLÍTICA”

- EN LOS PAÍSES CON POLÍTICAS DE TRANSPORTE INTERMODAL, SE FOMENTAN EFECTIVAMENTE LOS MODOS MÁS ECONÓMICOS, QUE COMO TODOS SABEMOS, SON:
- LA NAVEGACIÓN COSTERA Y EN LAS VÍAS NAVEGABLES DEL INTERIOR

- Y EL USO DE FERROCARRILES.
- AQUÍ ESCUCHAMOS CONSTANTEMENTE UN “SLOGAN” QUE HAY QUE HACER TRANSPORTE INTERMODAL, PERO NADA SE HACE PARA HACERLO EFECTIVAMENTE POSIBLE.

¿ QUE SE COMPARA AQUÍ ?

- AQUÍ NO SE COMPARAN COSTOS.
- AQUÍ SE COMPARAN TARIFAS. POR EJEMPLO PARA TRAER MANÍ DE CORDOBA ,SE COMPARA LA TARIFA QUE COBRA UN CAMIÓN DE 17 AÑOS, QUE INFRINGE MUCHAS VECES LAS REGLAS, QUE GENERALMENTE VA MUY SOBRECARGADO Y QUE USA COMBUSTIBLE SUBSIDIADO, CON LA TARIFA QUE COBRA EL FERROCARRIL N.C.A.
- ESTA COMPARACIÓN CONFUNDE Y ESCONDE LA VERDAD DE LAS COSAS, QUE ES EL PRECIO QUE REALMENTE PAGA LA “ COMUNIDAD EN SU CONJUNTO ” PARA EL TRANSPORTE. LO QUE ES ALGO TOTALMENTE DIFERENTE.



EN ESTE GRÁFICO DE UN ESTUDIO HOLANDÉS SE VE EL CONSUMO QUE PRODUCE EL CAMIÓN (VERDE), EL FERROCARRIL (ROJO) Y EL TRANSPORTE POR AGUA EN LOS CANALES Y VIAS NAVEGABLES DEL INTERIOR (AZUL) Y ADEMÁS LOS GASES NOCIVOS QUE PRODUCE CADA MODO,

COMPARACIÓN

CON LA MISMA CANTIDAD DE COMBUSTIBLE QUE NECESITA EL CAMIÓN PARA TRANSPORTAR UNA CARGA SOBRE 100 KM, EL FERROCARRIL LA PUEDE TRANSPORTAR SOBRE 200 KM Y UN TRANSPORTE POR AGUA EN LOS CANALES Y VIAS NAVEGABLES DEL INTERIOR (AZUL) SOBRE 268 KM
EXISTEN OTROS ESTUDIOS QUE DAN CIFRAS MAYORES A FFCC Y TRANSPORTE POR AGUA

EL OBJETIVO DEL TRANSPORTE INTERMODAL ES:

- COMBINAR EN LA FORMA MÁS EFICIENTE POSIBLE, EL USO DE LOS “MODOS” DISPONIBLES:
 - BUSCAR LA COMBINACIÓN MÁS ECONÓMICA Y QUE MENOS AGREDA AL MEDIO AMBIENTE:
 - QUE DA EL MENOR USO DE COMBUSTIBLE EN EL CIRCUITO COMPLETO
 - ✓ QUE CAUSA LA MENOR CONTAMINACIÓN POSIBLE
 - ✓ QUE CAUSA LA MENOR CONGESTIÓN POSIBLE
 - ✓ QUE PRODUCE UN MÍNIMO DE ACCIDENTES

EL PAGO EQUITATIVO POR EL USO DE LA INFRAESTRUCTURA

- EN MUCHOS PAÍSES SE CONSIDERA QUE EL ÚNICO CAMINO PARA LLEGAR A OBTENER UN SISTEMA EFICIENTE Y COMPETITIVO, ES HACER QUE SE PAGUE EN FORMA EQUITATIVA POR EL USO DE LA INFRAESTRUCTURA DE PUERTOS Y SUS ACCESOS.
- PARA LLEGAR A LA MÁXIMA EFICIENCIA AHORA EL LEMA EN EUROPA Y LOS ESTADOS UNIDOS ES: !!! QUE PAGUE ÉL QUE USA !!!
- SI QUEREMOS SER UN PAÍS COMPETITIVO, HABRÍA QUE EMPEZAR A OBSERVAR ESTA REGLA Y TRATAR DE APLICARLA A TODOS LOS TRANSPORTES Y PUERTOS DE LA ARGENTINA

¿A QUIÉN ES IMPUTABLE LA FALTA DE UNA POLÍTICA DE TRANSPORTE INTERMODAL ?

- ESTA FALTA DE POLÍTICA NO ES IMPUTABLE SOLAMENTE A LOS GOBIERNOS,
- SINO EN GRAN PARTE DEBIDO A LA FALTA DE APOYO DE LOS DIRIGENTES EMPRESARIALES
 - EN PRIMER LUGAR DE LOS DIRIGENTES DE TRANSPORTISTAS DE LOS DIFERENTES MODOS, QUE PREFIEREN LA CONFRONTACIÓN Y QUE SE NIEGAN A BUSCAR LA COOPERACIÓN Y LA COMPLEMENTACIÓN,
 - PERO TAMBIEN DE LOS DADORES DE CARGA, QUE CONFUNDEN “FLEXIBILIDAD DEL CAMIÓN”, CON “FACILISMO”
- EN LA ARGENTINA TODAVÍA NO HAY CONCIENCIA QUE UNA MEJORA DEL SISTEMA GLOBAL, FINALMENTE ES EN BENEFICIO DE TODOS
- SE PUEDE AFIRMAR QUE EN GENERAL SE DA POCA IMPORTANCIA AL TEMA

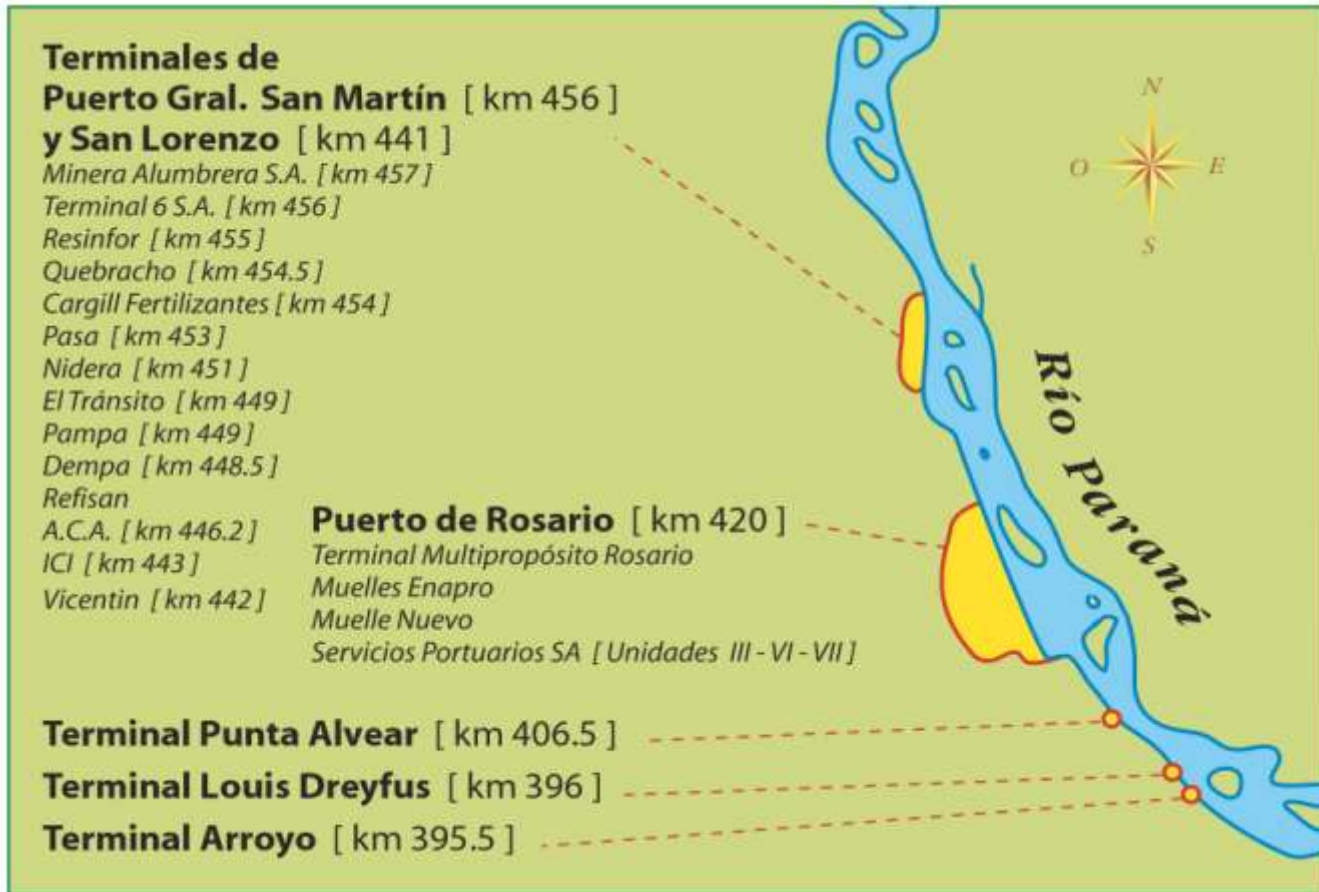
TRANSPORTE INTERMODAL REQUIERE, ENTRE OTROS:

- REGLAS Y LEYES CLARAS / SEGURIDAD
- ADECUADA INFRAESTRUCTURA
 - CAMINOS, FERROCARRILES Y TERMINALES DE TRANSFERENCIA
- EQUIPOS Y MATERIAL RODANTE ADECUADOS
- UN USO INTENSIVO DE TECNOLOGÍA INFORMÁTICA
- LA GARANTÍA DE TIEMPOS DE VIAJE
- UN CAMPO PAREJO DE COMPETENCIA
- UNA EFECTIVA COOPERACIÓN ENTRE OPERADORES DE DISTINTOS MODOS
- RESPALDO EFECTIVO DE AUTORIDADES
- RESPALDO EFECTIVO DE EMPRESARIOS

VAMOS A VER EN UN MAPA DE ARGENTINA, DONDE ESTÁN LOS PRINCIPALES CENTROS DE PRODUCCIÓN.
ESTOS ESTÁN AL NORTE Y OESTE DE BUENOS AIRES.



Pampa húmeda
Cereales, carnes,
lacteos,
Agro-industria
Frutas-hortalizas
INDUSTRIAS



DE LA ZONA ENTRE ARROYO SECO Y SAN MARTIN SE EXPORTAN POR AÑO ENTRE 42 Y 48 MILLONES DE TONELADAS. EL 84% LLEGA POR CAMIÓN, EL 15% POR FERROCARRIL Y SOLO 1% POR AGUA. MUCHAS DE ESTAS TERMINALES NO TIENEN CONEXIÓN CON LÍNEAS DEL FERROCARRIL. MUCHAS TIENEN PROBLEMAS EN LOS ACCESOS TERRESTRES Y EN EPOCA DE COSECHAS SE FORMAN FILAS DE CAMIONES DE HASTA 15 KILOMETROS. EL PROYECTO CIRCUNVALAR, PARA MEJORAR LAS CONEXIONES CARRETERAS Y FERROVIARIAS, ESTÁ MUY ATRASADO.

LA IMPORTANCIA DE NODOS INTERMODALES

- GENERALMENTE UN TRANSPORTE POR FFCC Y POR AGUA REQUIERE UN TRANSPORTE INICIAL Y FINAL POR CAMIÓN, QUE PRODUCE MANIPULEOS ADICIONALES
- ES DE SUMA IMPORTANCIA QUE SE DESARROLLEN SISTEMAS LOGÍSTICOS EFICIENTES, CON ADECUADOS NODOS INTERMODALES,
- EN OTRAS PALABRAS: EL PAÍS DEBE INTEGRAR NUEVAMENTE LOS PUERTOS CON LOS FERROCARRILES.

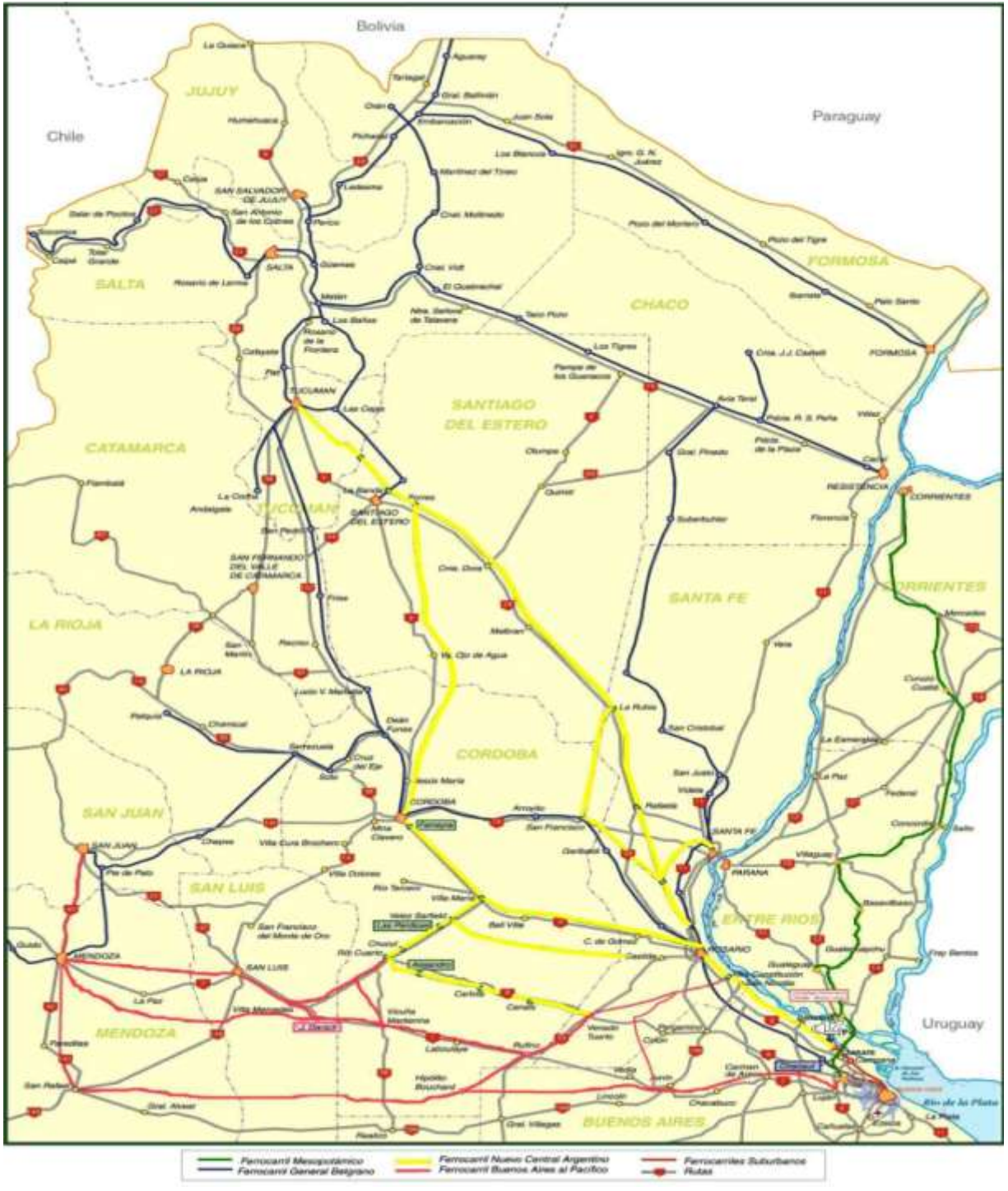
LA INTEGRACIÓN DE PUERTOS Y FERROCARRILES PRESENTA DIFERENTES PROBLEMAS PARA DIFERENTES PUERTOS Y PARA DIFERENTES FFCC.

- EL MAYOR PROBLEMA PRESENTA TODO EL SISTEMA DEL FERROCARRIL BELGRANO CARGAS
- PARA LOS OTROS FERROCARRILES, LOS PROBLEMAS SON GRANDES PARA LOS PUERTOS CEREALEROS,
- SE DEBE MEJORAR EL SISTEMA FERROVIARIO DESDE LA PRODUCCIÓN A LOS PUERTOS DE ROSARIO, QUEQUEN Y BAHIA BLANCA
 - SE DEBE EJECUTAR URGENTEMENTE EL PROYECTO “CIRCUNVALAR” EN LA ZONA DE ROSARIO Y LOS PLANES DE NUEVOS ACCESOS A QUEQUEN Y BAHÍA BLANCA
- SITUACIÓN DE LOS PUERTOS DE CARGA GENERAL
 - ZARATE – CAMPANA YA ESTÁN RELATIVAMENTE BIEN
- SITUACIÓN DE PUERTOS PARA CONTENEDORES
 - LA SOLUCIÓN PARA BUENOS AIRES Y TAMBIÉN PARA DOCK SUD ES SUMAMENTE DIFÍCIL Y COSTOSA

EN LA PRÓXIMA PAGINA VEREMOS LA RED FERROVIARIA DEL NORTE Y CENTRO DEL PAÍS, QUE ES LA ZONA DE MAYOR IMPORTANCIA.

NOTE COMO SE FORMA UN SISTEMA QUE CONECTA LA IMPORTANTE ZONA OESTE Y CENTRO DEL PAÍS, CON TODOS LOS PUERTOS DEL RÍO PARANA.

(SE DEBERÍA COMPLETAR CON MAPAS PARA LAS OTRAS ZONAS DEL PAÍS).



EN EL MAPA VEMOS LAS LÍNEAS DE LAS CONCESIONES DE CARGA:
 A.L.L. (MESOPOTÁMICA.) 1.435 MM

A.L.L. CENTRO 1.676 MM BS.AS. – CUYO

N.C.A. 1.676 MM
 CONECTA TUCUMÁN – SANTIAGO DEL ESTERO – ROSARIO – BUENOS AIRES Y

TUCUMÁN - S. DEL ESTERO – CORDOBA – ROSARIO – BUENOS AIRES.
DESDE ROSARIO EL N.C.A. SIGUE TODA LA COSTA DEL RIO PARANA HASTA
ZARATE Y DE ALLÍ SIGUE A BUENOS AIRES.
EN UNO DE LOS PRÓXIMOS MAPAS VEREMOS LOS DETALLES DESDE LA PLATA
HASTA VILLA CONSTITUCION, DONDE CONECTAN EL A.L.L. Y N.C.A..

EN AZUL ESTÁ EL BELGRANO CARGAS (1,000 MM) .

ZONA N.O.A./N.E.A. DEL FERROCARRIL BELGRANO.



ESTA ES LA ZONA QUE REQUIERE URGENTE SOLUCIONES.
SI EL ESTADO DA SUBSIDIOS, DEBE EXIGIR QUE PRIMERO SE PONGA ESTA ZONA EN
CONDICIONES Y QUE SE DEDIQUE SUFICIENTE MATERIAL RODANTE A ESTE SECTOR.
EN OTRA PRESENTACIÓN EN ESTE WEBSITE SE PUEDE VER COMO SE HACÍA EN 1982
EN TUCUMAN LOS TRASBORDOS DE CONTENEDORES Y GRANELES ENTRE LOS FC
BELGRANO Y FC.MITRE (AHORA NCA). SI SE IMPLEMENTA NUEVAMENTE ESTE
SISTEMA, EL NOA – NEA SE PUEDE CONECTAR RÁPIDAMENTE POR FERROCARRIL CON
TODOS LOS PUERTOS.
LLEVANDO LAS CARGAS POR FERROCARRIL HASTA BARRANQUERAS Y DE ALLÍ POR LA
HIDROVÍA A PUERTOS DEL RÍO PARANÁ, SE ALIVIARÍA LA CONGESTIÓN EN LA PARTE
TERRESTRE ALREDEDOR DE ROSARIO. (LA RUTA DEL AZUCAR DE 1930 A 1938)
MINERALES : VIA SOCOMPA A CHILE



FFCC METROPOLITANOS

- DEBEN MEJORAR EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS Y TRATAR DE DISMINUIR LA CIRCULACIÓN DE AUTOS PARTICULARES
- PARA ESO DEBEN:
 - ✓ AUMENTAR FRECUENCIAS
 - ✓ AUMENTAR VELOCIDAD DE TRENES
- LENTOS Y PESADOS TRENES DE CARGA PRODUCEN CONFLICTOS CON LAS POLÍTICAS DE LOS TRENES DE PASAJEROS
- INTERFIEREN EN LAS ESQUEMAS Y PRODUCEN MAYOR DESGASTE DE LAS VÍAS, QUE NO HACE POSIBLE QUE SE AUMENTAN LAS VELOCIDADES. LOS FRECUENTES DESCARRILAMIENTOS PRODUCEN INTERRUPCIONES .
- POR ESO LOS FERROCARRILES METROPOLITANOS DE PASAJEROS SE VEN OBLIGADOS A IMPONER RESTRICCIONES A LA CIRCULACIÓN DE TRENES DE CARGA
 - ✓ DAN POCOS HORARIOS DE PASO / RESTRINGEN LA CANTIDAD DE EJES / MÁXIMO 40 VAGONES
- PARA ENTRAR EN EL PUERTO LOS TRENES DE CARGA DEBEN CRUZAR LAS AVENIDAS EN RETIRO/TRACCIÓN EN EL PUERTO ES DE AGP / LAS TERMINALES SON SEPARADAS CON PORTONES, BAJO CONTROL DE LA ADUANA
- TODO ESTO COMPLICLA TANTO LA OPERACIÓN QUE SE HACE SIEMPRE EL TRANSPORTE DESDE LA ESTACIÓN RETIRO AL PUERTO Y V.V. POR CAMIÓN, CON ALTOS COSTOS ADICIONALES.

ESTAS SON ALGUNAS DE LAS RAZONES PORQUE ES TAN DIFÍCIL PARA EL FERROCARRIL COMPETIR CON EL TRANSPORTE POR CAMIÓN PARA CARGAS PARA EL PUERTO DE BUENOS AIRES Y DOCK SUD (EXOLGAN), AÚN EN LAS LARGAS DISTANCIAS.

EXOLGÁN TIENE SOLAMENTE UN BUEN ACCESO POR FERROCARRIL DESDE EL SUR

ALGUNOS DATOS DEL FERROCARRIL N.C.A (NUEVO CENTRAL ARGENTINO)

- TUCUMAN – ROSARIO TERMINAL 6: 880 KM.
- VIAS REPARADAS (PARA SERVIR A LA EMPRESA "BAJO LA ALUMBRERA")
- SISTEMA DE VÍA ÚNICA CON 11 DESVIOS DE 1,5 KM
- 2 LOCOMOTORAS TIRAN 74 VAGONES CON 3.700 TONS DE CARGA
- TOTAL CONVOY 1.100 METROS. VELOCIDAD 30 KM/HRA
- SECTOR CORDOBA - ROSARIO - ZARATE
 - MAX. 60 VAGONES QUE SE PUEDEN TIRAR CON 1 LOCOMOTORA
 - EN PROCESO DE MEJORAS
- ZARATE – RETIRO
 - RESTRICCIONES QUE HEMOS MENCIONADO (VENTANAS DE PASO Y NORMALMENTE UN MAXIMO DE 40 VAGONES)
 - POR MANTENIMIENTO DE VÍAS AHORA SOLAMENTE 30 VAGONES.
- ESTOS DATOS EXPLICAN PORQUE EL TREN PIERDE COMPETITIVIDAD PARA TRANSPORTE AL PUERTO DE BS AS

NOS DEBEMOS PREGUNTAR:

- ¿ COMO PODEMOS RECUPERAR EL EFICIENTE SISTEMA DE ANTAÑO ?
 - ¿ COMO PODEMOS INTEGRAR DE NUEVO EL SISTEMA FERROVIARIO CON LOS PUERTOS PARA CONTENEDORES ?
- PARA ESO DEBEMOS:
- 1° ANALIZAR NUESTRAS EXPERIENCIAS
 - 2° ANALIZAR EL PRESENTE
 - 3° VER COMO ACTÚA LA INVERSIÓN PRIVADA.
Y COMO ACTÚA LA INVERSIÓN ESTATAL
 - 4° COMO ES LA COMPETENCIA ENTRE TODOS LOS INVOLUCRADOS.
 - ¿ ES UNA COMPETENCIA TRANSPARENTE ?
- DEBEMOS FOMENTAR UNA COMPETENCIA LEAL Y TRANSPARENTE.**

VEREMOS AHORA EN LOS PRÓXIMOS MAPAS DE RUTAS CARRETERAS, COMO SON LOS ACCESOS A LAS TERMINALES DE ZARATE, PUERTO NUEVO, DOCK SUD Y LA PLATA.

LA ZONA ZARATE-CAMPANA TIENE UN ACCESO LIBRE DE CONGESTIÓN URBANA DESDE TODAS LAS DIRECCIONES.

LO MISMO VALDRÁ PARA LA PLATA, UNA VEZ QUE SE COMPLETEN LAS OBRAS DE LA RUTA 6.

PARA ACCEDER A BUENOS AIRES Y DOCK SUD SE DEBE CRUZAR EL ÁREA DEL GRAN BUENOS AIRES, CON SUS 12 MILLONES DE HABITANTES.





¿ QUE PASOS HAY QUE TOMAR ?

- HAY QUE HACER UN ESTUDIO, COMPLETO Y EN SERIO, DE LA SITUACIÓN ACTUAL,
- SE DEBEN USAR MODERNAS TECNOLOGÍAS DE SIMULACIÓN EN TODOS LOS ESTUDIOS
- SE DEBE DESARROLLAR UN SISTEMA PORTUARIO QUE ABARCA DESDE LA PLATA, PASANDO POR DOCK SUD Y EL PTO DE BUENOS AIRES, HASTA ZARATE.
 - **UN SISTEMA METROPOLITANO DE PUERTOS.**
 - HAY QUE MIRAR A LOS EJEMPLOS DEL PRIMER MUNDO
 - HAY QUE FACILITAR EL DESARROLLO DE ZARATE-CAMPANA EN VEZ DE OBSTACULIZARLO COMO SE ESTÁ HACIENDO ACTUALMENTE
 - TERMINAL ZARATE HA COMPROBADO QUE PUEDE BAJAR LOS COSTOS PARA LOS DADORES DE CARGA !!!!!

LAS SIGUIENTES FOTOS SIRVEN PARA DEMOSTRAR QUE LO QUE ESTAMOS MANIFESTANDO, ESTÁ BASADO EN REALIDADES.



ESTA FOTO DICE MÁS QUE MIL PALABRAS. MUESTRA COMO EL PUERTO DE BUENOS AIRES ESTÁ TOTALMENTE ARRINCONADO POR 12 MILLONES DE HABITANTES, QUE PELEAN TODOS EL POCO ESPACIO DISPONIBLE. HACER EFICIENTES CONEXIONES TERRESTRES ES PRÁCTICAMENTE IMPOSIBLE, NI INCURRIENDO ALTOS COSTOS.



EN CONTRASTE, ESTA MODERNA TERMINAL EN ZARATE, OFRECE CONEXIONES TERRESTRES FUERA DE ZONAS URBANAS Y ESTÁ AL LADO DE LA VÍA TRONCAL DEL FERROCARRIL “NUEVO CENTRAL ARGENTINO”



T.Z. Ofrece parte de las soluciones que el país reclama.

T.Z COMPROBÓ QUE ESTÁ INTEGRADO AL FFCC

- DURANTE 2003 Y 2004 SE ATENDIÓ UN SERVICIO MARÍTIMO A NORTE EUROPA:
- EL FERROCARRIL TRANSPORTÓ:
 - > 40 % DE LA EXPORTACIÓN Y
 - > 10 % DE IMPORTACIÓN ,
- TERM. ZARATE BAJÓ EL COSTO PARA EL “DUEÑO DE LA CARGA”
- COMPARE: LA PARTICIPACIÓN DEL FFCC PARA EL PUERTO DE BUENOS AIRES: ES MENOS DEL 6 %. (TODO VÍA ESTACIÓN RETIRO / ENTRA AL PUERTO POR CAMIÓN). LA REAL SOLUCIÓN ES SUMAMENTE DIFÍCIL.

PERO EN OCT. 2004 TERMINAL ZARATE (T.Z) SUFRIÓ UN SERIO REVÉS

- EN ABRIL DEL 2004 EL ARMADOR DEBÍO CAMBIAR SU LÍNEA , QUE USABA BUQUES DE HASTA 225 M, E INTRODUCIR BUQUES MÁS LARGOS, CON 243,3 M DE ESLORA TOTAL.
- LA NORMA ERA DE 230 M Y 241,5 M CON PERMISO ESPECIAL.
- SE HABÍAN HECHO SIMULACIONES CON BUQUES DE 265M CON RESULTADOS SATISFACTORIOS, PERO LA PREFECTURA EXIGIÓ UNA PRUEBA REAL, QUE ES MUY COSTOSO.
- PERO EL INTERÉS DEL ARMADOR ERA MUY GRANDE Y ACEPTÓ REALIZAR UNA PRUEBA CON UNO DE LOS BUQUES QUE IBA A USAR
- EL DÍA 17 DE JULIO 2004 SE HIZO LA PRUEBA CON BUENOS RESULTADOS
- LA SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES HIZO HACER EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL. TAMBIÉN SATISFACTORIO

- EL ARMADOR RECIBIÓ EL 10.08.04 LA AUTORIZACIÓN ESCRITA DE LA PREFECTURA NAVAL ARG. PARA ESTABLECER UNA LÍNEA A TERMINAL ZARATE CON BUQUES DE 243,3 M DE ESLORA TOTAL .
- 13.10.04 LLEGA EL PRIMER BUQUE A RADA, PERO POR UNA ORDEN SUPERIOR SE NIEGA SORPRESIVAMENTE EL PERMISO PARA AVANZAR A TERMINAL ZARATE
- LOS CONTENEDORES DE EXPORTACIÓN YA ESTABAN EN T.Z.
- EL ARMADOR FUE OBLIGADO A BUSCAR URGENTEMENTE UNA TERMINAL EN BUENOS AIRES PARA DESCARGAR /TERMINÓ OPERANDO EN DOCK SUD.
- ESTO IMPACTÓ EN T.Z., QUE QUEDÓ SIN CLIENTES “DEEPSEA” Y AHORA ATIENDE SOLO BARCAZAS Y UN SERVICIO A BRASIL.
- HAY GRANDES INVERSIONES IMPRODUCTIVAS
- VER ADJUNTO INFORMES COMPLETOS EN “**HISTORIA DE ESLORAS TERMINAL ZARATE**”. HAGA CLICK EN WEB 2 C Y WEB 2 D

ACCIONES EN DEFENSA DE TERM. ZARATE

INMEDIATAMENTE DESPUÉS DE LA PROHIBICIÓN , QUE PARA MUCHOS TÉCNICOS EN LA MATERIA ES TOTALMENTE INJUSTIFICADA, SE PRODUJERON MOVIMIENTOS PARA REVER LA MISMA.

LA CÁMARA DE COMERCIO EXTERIOR DE SALTA ENVIÓ UNA CARTA AL SENADOR POR ESA PROVINCIA, EL SR. M. LOPEZ ARIAS, PARA QUE INTERVINIERA ANTE LAS AUTORIDADES, MANIFESTANDO QUE CON EL USO DE TERMINAL ZARATE, SE HABÍA AUMENTADO EL USO DE TRANSPORTE POR FERROCARRIL, EN BENEFICIO DE SUS MIEMBROS.

EL TEXTO DE ESTA CARTA SE PUEDE ENCONTRAR BAJO “*CARTA DE LA CÁMARA DE COMERCIO EXTERIOR DE SALTA 2004*”(WEB 2 F)

TAMBIÉN MUCHOS **GRUPOS DE TÉCNICOS**, ENTRE ELLOS LA CÁMARA DE PRÁCTICOS DEL RÍO PARANÁ, EXPRESARON EN CARTAS Y PRESENTACIONES EN SEMINARIOS SU DESACUERDO CON LA PROHIBICIÓN.

FINALMENTE SE ORGANIZÓ EN ABRIL DEL 2006 UN SEMINARIO DE TRES DÍAS EN UN AMBIENTE ESTÍCTAMENTE TÉCNICO E IMPARCIAL, EL **AUDITORIO DEL CENTRO ARGENTINA DE INGENIEROS**, PARA DEBATIR EL TEMA EN PÚBLICO Y CON PROFUNDIDAD.

LA CONCLUSIÓN DE ESTE SEMINARIO FUE MUY CLARA Y HUBO CONSENSO QUE SE DEBE REVER LA MEDIDA, LO QUE SE PUBLICÓ EN DIARIOS Y REVISTAS.

VER “CONSENSO”, UN ARTICULO EN “NUESTROMAR” DE ABRIL 2006

TAMBIÉN EN TODOS LOS SEMINARIOS ANUALES ORGANIZADOS POR LA “AJEICA”, “**CAMPANA- ZARATE, ZONA ESTRATÉGICA**” SE HA RECLAMADO LA REVISIÓN DE LA MEDIDA, QUE PERJUDICA A LOS MUNICIPIOS DE CAMPANA Y ZARATE, CUYOS INTENDENTES HAN APOYADO OFICIALMENTE ESTE RECLAMO EN DIVERSAS OPORTUNIDADES.

MIENTRAS LA DIVISIÓN CONTENEDORES DE TERMINAL ZARATE ESTÁ INACTIVA

- HAY UNA CRECIENTE CONGESTIÓN EN BUENOS AIRES Y DOCK SUD
- QUE CAUSA AUMENTOS DE COSTOS DE TRANSPORTE INTERNO, QUE PERJUDICA A LOS PRODUCTORES DE TODO EL PAÍS, PERO ESPECIALMENTE A LOS QUE ESTÁN MÁS LEJOS DE LOS PUERTOS,
- TAMBIÉN PRODUCE PROBLEMAS PARA LAS NAVIERAS Y CADA VEZ MÁS BUQUES DAN VUELTA EN BRASIL O MONTEVIDEO,

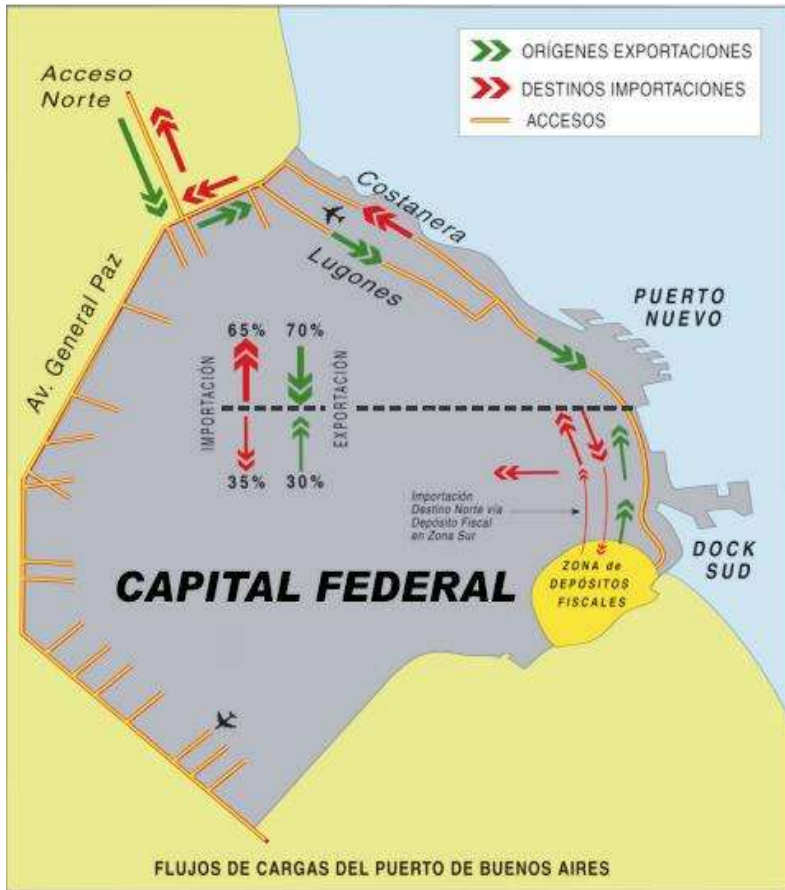
LAS AUTORIDADES DEBERÍAN ESCUCHAR LA SIGUIENTE ALERTA:

!!!! CUIDADO CON LA CONGESTIÓN !!!!

ELLA NO EVOLUCIONA EN FORMA LINEAL, SINO EXPONENCIAL.

A VECES DESDE LA SATURACIÓN AL COLAPSO HAY SOLO UN PASO.

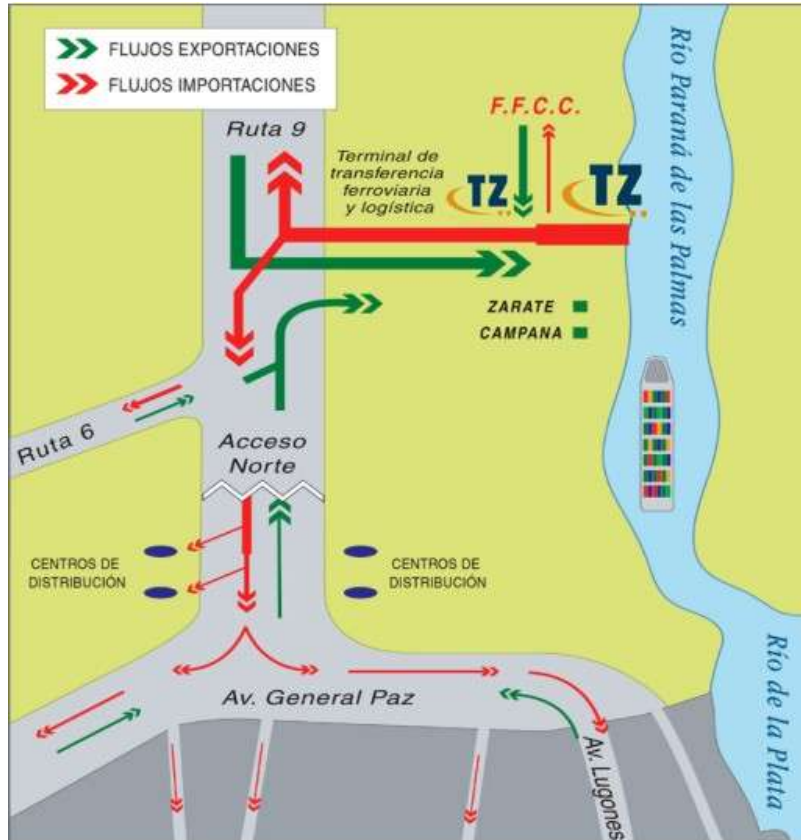
VEMOS AHORA LOS FLUJOS DE CARGAS QUE PRODUCEN BUENOS AIRES Y DOCK SUD EN LA CAPITAL



NOTE EL DENSO TRÁFICO DESDE Y HACÍA EL NORTE EN LA ZONA COSTANERA Y AV. GRAL. PAZ.

LA AV. GRAL PAZ YA NO PERMITE MÁS AMPLIACIÓN.

UN ESTUDIO DE LA MUNICIPAL. DE BUENOS AIRES L.Dominguez Roca DETECTÓ QUE MUCHO TRÁFICO DE / PARA EXOLGAN CRUZA TODA LA CIUDAD.



EXPORTACIÓN: VIENE MAYORMENTE DEL NORTE. NO NECESITA TRANSITAR POR ZONAS POBLADAS / METROPOLITANAS.
IMPORTACIÓN: EL 30% QUE TIENE DESTINO A BUENOS AIRES VA A CENTROS DE DISTRIBUCIÓN. PUEDE ENTRAR EN CAMIONES MENORES, POR DISTINTAS AVENIDAS.
HAY UN MAYOR USO DE FFCC EN ZONA CAMPANA - ZARATE.
LAS CONEXIONES DEL FFCC FUERON PAGADAS POR EL NCA Y EMPRESAS PRIVADAS. SIN APORTES DEL ESTADO. SIN APORTES DE TASAS A LAS CARGAS

Un buque que lleva 500 contenedores desde o hasta Zárate, saca como mínimo 250 camiones de la zona más congestionada del país y disminuye los efectos nocivos para el medio ambiente.

SI LA ARGENTINA QUIERE SER COMPETITIVA, DEBE BAJAR LOS COSTOS DEL TRANSPORTE INTERNO Y DE PUERTOS

¿ CÓMO SE CONSIGUE ESTE OBJETIVO ?

- HACIENDO PLANES A LARGO PLAZO PARA “INTEGRAR” NUEVAMENTE LOS PUERTOS AL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERNO, ESPECIALMENTE A LOS FERROCARRILES
- SE DEBEN ESTUDIAR LOS COSTOS DE CADA PROYECTO
- Y DESPUÉS EVALUAR Y COMPARAR CORRECTAMENTE LOS COSTOS Y BENEFICIOS DE CADA PROYECTO
- **EVITAR INVERSIONES IMPRODUCTIVAS**
- NO DEJAR LUGAR A QUE SE DISTORSIONE LA COMPETENCIA CON ARGUMENTOS INCONSISTENTES

EL CAMINO CORRECTO

- PARA BAJAR LOS COSTOS DE LA LOGÍSTICA, LA ARGENTINA DEBE DESARROLLAR UNA VERDADERA **POLÍTICA DE TRANSPORTE Y PUERTOS**
- ESTO REQUIERE UN EXHAUSTIVO ESTUDIO PARA ENCONTRAR LAS CONEXIONES MÁS EFICIENTES POSIBLES ENTRE LOS CENTROS DE PRODUCCIÓN, DE CONSUMO Y LOS PUERTOS

- SE DEBE ESTUDIAR COMO SE PUEDEN INTEGRAR LOS PUERTOS AL SISTEMA DE TRANSPORTE INTERNO
 - » HACER PROYECTOS
 - » ESTIMAR CORRECTAMENTE LOS COSTOS Y BENEFICIOS DE CADA PROYECTO
 - »

DESPUÉS DECIDIR POR LAS MEJORES SOLUCIONES

- SIN DUDA SURGIRÁN LAS VENTAJAS QUE BRINDA LA ZONA CAMPANA – ZARATE, QUE SE DEBERÍA FOMENTAR EN VEZ DE OBSTACULIZAR.
- SE DEBE PREPARAR UN CAMPO DE COMPETENCIA PAREJA Y TRANSPARENTE ENTRE TODOS LOS ACTORES EN LA CADENA LOGÍSTICA:
 - ENTRE FERROCARRILES Y TRANSPORTE POR CARRETERA
 - Y TAMBIÉN ENTRE PUERTOS
- FOMENTAR EL DESARROLLO DE TERMINALES INTERIORES DE CARGA Y PUERTOS FLUVIALES
- ADECUAR LEYES DE TRANSPORTE Y COMERCIO
 - CÓDIGO COMERCIO 1889 = TOTALMENTE FUERA DE ÉPOCA:
 - LEY DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS 1996 ¿ INCONSTITUCIONAL?
 - LEY DE TRANSPORTE MULTIMODAL 1998 . CONFUSA. SIN REGLAMENTAR. ¿ TENDRÁ ALGÚN EFECTO ?
 - REVER LA LEY DE CABOTAJE
- SE DEBEN ADECUAR MUCHAS DISPOSICIONES DE LA ADUANA
- SE DEBE IMPLEMENTAR UN REGIMEN DE LIBRE MOVIMIENTO INTRA-PORTUARIA DE MERCADERÍAS, COMO TIENE MONTEVIDEO

PERO NO SE DEBE PENSAR EN EL TRANSPORTE DE CARGAS DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN SOLAMENTE.

SE DEBE PENSAR TAMBIÉN EN EL TRANSPORTE DE CARGAS DOMÉSTICAS

- HAY QUE PENSAR TAMBIÉN EN LOS MERCADOS INTERNOS Y EL TRANSPORTE DOMÉSTICO, QUE TAL VEZ SON AÚN MÁS IMPORTANTES.
- LOS MAYORES CENTROS DE CONSUMO ESTÁN CERCA DE LOS PUERTOS
- DEBEMOS EMPEZAR A PENSAR COMO PODEMOS USAR CONTENEDORES DOMESTICOS /CAJAS MÓVILES COMO SE HACE EN ESTADOS UNIDOS Y EUROPA
- POR QUE LA ÚNICA FORMA DE CONSEGUIR MEJORAS EN LA COMPETITIVIDAD DEL PAÍS, ES IMPLEMENTANDO REALMENTE EL TRANSPORTE INTERMODAL PARA BAJAR LOS COSTOS DEL TRANSPORTE

CONCLUSIÓN

- SI EL GOBIERNO QUIERE ALCANZAR LAS METAS FIJADAS PARA UNA EXPORTACIÓN ANUAL DE US\$ 60 MIL MILLONES Y UNA PRODUCCIÓN ANUAL DE 100 MILLONES TS DE GRANOS, SE DEBEN CUMPLIR INDEFECTIBLEMENTE LOS ESTUDIOS DE PROYECTOS Y LA ADECUACIÓN DE LEYES Y REGLAS QUE HEMOS MENCIONADO
- ESTO ES UNA TAREA MUY COMPLICADA, QUE SOLAMENTE TENDRÁ POSIBILIDADES DE ÉXITO, SI SE CUENTA CON UN MINISTERIO DEDICADO PRINCIPALMENTE A ESTE TEMA :
- ES DECIR UN MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES BIEN ESTRUCTUTADO, QUE DEBE TRABAJAR JUNTO AL MINISTRO DE ECONOMÍA.
- AL ESTILO DE MUCHOS PAÍSES QUE ESTÁN MEJORANDO RÁPIDAMENTE LA EFICIENCIA DE SUS SISTEMAS ECONÓMICOS.