

¿Es esto solamente la culpa del Ministerio de Transporte?

De ninguna forma: Sin duda es también culpa de las organizaciones de las Cámaras Empresariales, que miraron siempre hacia los Gobiernos para fijar las reglas, sin hacer sus propios aportes. Y aquí hay algo que merece mucha atención: en Argentina no existe ninguna cámara bien organizada que defiende los intereses de los PRODUCTORES, que al fin de la cuenta son los que pagan los costos del transporte.

En los EEUU existen organizaciones que influyeron en el Congreso que al fin de los años 70 empezó a estudiar profundamente estas mismas cosas.

La primera fue creada en 1907, la National Industrial Transportation League (<https://www.nitl.org/about-nitl/>). Hay otras organizaciones para productores agrícolas. Agriculture Transportation League (<https://agtrans.org/>) y la Soy Transportation Coalition. (<https://www.soytransportation.org/>).

Son cosas que se necesitan para crear un país competitivo.

Y así hemos llegado al rol del CONGRESO, donde se promulgó en noviembre de 2017 la ley 27419 de Desarrollo de la Marina Mercante Nacional y la integración fluvial regional. Se trata de una ley que afecta al transporte por agua, el modo que intrínsecamente es el más barato y que en los países más competitivos del mundo, recibe la máxima atención.

Allí las leyes de transporte se hacen dentro de UNA POLÍTICA DE TRANSPORTE, QUE, EN PAÍSES DEL TAMAÑO DE ARGENTINA, CON SU LARGA COSTA MARITIMA, GRANDES RÍOS Y EXTENSA RED FERROVIARIA, ES SIEMPRE UNA "POLÍTICA DE TRANSPORTE INTERMODAL".

Por lo aquí expuesto, opino que la forma en que se trató esta ley, merece un exhaustivo análisis, pues en los discursos muchos senadores que votaron por la ley, usaron argumentos muy discutibles. Se habló mucho de los millones de dólares que Argentina pierde, pagando transportistas marítimas de otras naciones, sin tomar en cuenta que Argentina sigue vendiendo la mayoría de sus productos (casi todos "básicos") con condiciones del viejo INCOTERM FOB y compra mayormente con CIF.

Es decir que son los compradores de nuestra carga exportada y los vendedores de la carga importada, los que pagan casi siempre el transporte marítimo. Y nadie comparó esos costos con los que se

producirían si se debía hacerlo con una flota de bandera, que responde a la nueva ley.

El muy necesario análisis demostraría también, que no actuaba ninguna organización que debe defender los intereses de los CONSUMIDORES, (QUE ES UNA TAREA DEL CONGRESO), NI DE LOS PRODUCTORES, que tendrían que defenderse solo, por ser los más interesados en buenas leyes de transporte. Así funciona esto en países "que progresan" y que tienen como objetivo crear un sistema competitivo de transporte, que es uno de los pilares para construir un país competitivo.

Otro punto que merece atención, es cómo se trataron dos problemas en las deliberaciones del Congreso, que probablemente son la causa porque Argentina va de crisis en crisis: El sistema impositivo y el sistema sindical.

El sistema impositivo, es totalmente responsabilidad del Congreso.

Pero en el sistema sindical, hay otros co-responsables: Tendría que existir una instancia sindical superior, que estudie que no hay gremios que por su fuerza consiguen condiciones exageradas, que ponen el país fuera de competencia por sus costos y que de esta forma afectan a millones de trabajadores. Y esto si es una tarea del Congreso.

Ya en el año 2008, el entonces Secretario General del Centro de Patronos y Oficiales Fluviales, de Pesca y Cabotaje Marítimo, el difunto Juan Carlos Pucci, hizo varios muy bien organizados eventos sobre la parte impositiva, con el título: Las asimetrías de nuestro sistema impositivo y el sistema de Paraguay. Sobre esto hay abundante material en la prensa.

Este punto no recibió el debido trato en el Congreso, donde se tendría que haber hecho un estudio completo por qué Argentina perdió su excelente posición que tuvo hasta 1950, de ser una de las flotas más respetadas del mundo y la mejor de Sudamérica. Ahora es una de las menos activas.

Y ahora llegamos a la parte con un ejemplo muy claro de como una Comisión Mixta del Poder Ejecutivo y el Poder Legislativo debe hacer las bases para formar buenas Leyes de Transporte: EEUU 1976.

Para los que tienen interés en el ejemplo, copio aquí el texto del libro "Contenedores, Buques y Puertos, partes de un sistema de Transporte". CAPÍTULO XX.2 TRANSPORTE INTERMODAL EN ESTADOS UNIDOS Y EUROPA DESARROLLO DE CONTENEDORES "TERRESTRES".

En los EEUU se hacen constantemente *estudios sobre la economía del transporte*, donde actúan las Cámaras de Operadores Privados y la *Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO)*.

En 1976, el Congreso de los Estados Unidos creó por orden del Presidente, la Comisión Nacional para el Estudio de Políticas de Transporte (*National Transportation Policy Study Commission*), formada por 6 Senadores, 6 Diputados y 7 técnicos nombrados por el presidente.

Esta comisión 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.

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

.....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 comprobaron los beneficios de permitir mayores dimensiones y pesos.

...En 1991 se promulgó la *Intermodal Surface Transportation Efficiency Act*. (*Ley de eficiencia en el transporte intermodal terrestre*) que tenía como objetivo impulsar el *transporte intermodal*.

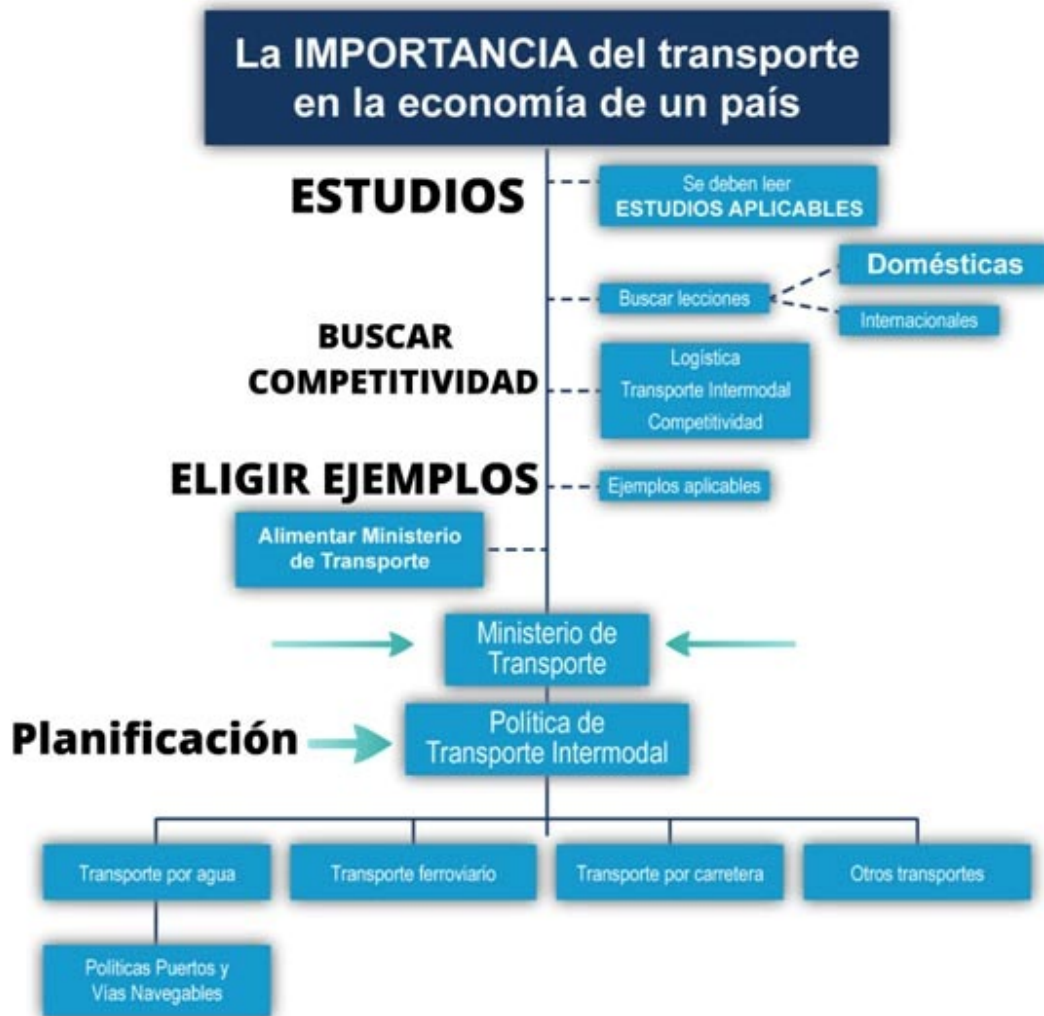
..Por ley del año 1995, se eliminó la Interstate Commerce Commission y se creó en su lugar el *Surface Transportation Board*(*Consejo para el Transporte de Superficie*)

En 1998, se promulgó la *Transportation Equity Act* (*ley de "equidad en el transporte"*) que pone el acento en conexiones *intermodales* y fomenta el transporte *intermodal*.

Para aprovechar este sistema más económico también para los transportes "internos", se desarrolló el "contenedor doméstico" en los Estados Unidos. La medida preferida del contenedor doméstico inició con 48' L x 8'6" ancho x 9'6" alto. (Ahora es 53 pies). Se puede decir que, en los Estados Unidos, se busca constantemente bajar los precios y aumentar 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 ellos a ser eficientes si es que quieren subsistir. Por otro lado, se han dado cuenta de que hay muchos campos para actuar en conjunto, poder satisfacer a las demandas de los clientes y preservar el medioambiente, y hay muchos ejemplos de contratos entre grandes compañías de ambos sectores. Tanto los transportistas por ruta como los ferrocarriles ofrecen, hoy en día, equipos que responden a los reclamos del Comercio, como vimos, todos de grandes dimensiones que, con las largas distancias y considerables volúmenes involucrados, resultan los más económicos.

Y a los pocos lectores que tienen todavía ganas de leer más, sugiero poner en Google las palabras "La Nación, transporte intermodal". Allí se abre un artículo de 5 de enero 2016, con consejos para los nuevos funcionarios del Ministerio de Transporte.

Y en www.antonioz.com.ar se puede encontrar todo el texto del mencionado libro y este gráfico.



(*) Desde 1994 hasta Diciembre 2005 Director de Murchison S.A. En 1996 fue el responsable para poner en operaciones Terminal Zarate del grupo Murchison, el primer puerto totalmente privado construido bajo la Ley de Puertos y la primera terminal especializada para operar con vehículos en Sudamérica. En 2001 esta terminal comenzó a operar con contenedores. De 1996 a 2005: Asesor de Terminal Zarate. Hasta Junio 2011, fue miembro del Comité de la International MultiModal Transport Association IMMTA de Ginebra Suiza. Participó en Noviembre 2001 en Ginebra de una reunión de expertos de Transporte Multimodal de UNCTAD, invitado por el Secretario General. Expositor en seminarios nacionales e internacionales sobre temas portuarios y de transporte intermodal. Autor del libro Contenedores, Buques y Puertos, Partes de un Sistema de Transporte. (2000)

Citar: elDial.com - DC27C6

Publicado el 03/07/2019

Copyright 2019 - elDial.com - editorial albrematica - Tucumán 1440 (1050) - Ciudad Autónoma de Buenos Aires - Argentina