

## ¿CUÁL ES LA OBLIGACIÓN QUE TIENE EL CONGRESO RESPECTO DEL TRANSPORTE?

He leído casi todos los artículos de **Trade News** desde principios del 2016, y en muchos hice comentarios. En los últimos 2 meses de 2019 comenzaron a aparecer artículos que mostraban nubes negras en el cielo argentino que ahora aumentan en cantidad.

Decidí preguntarle a Emiliano Galli si podría publicar un artículo. Prometí ser corto y preciso. Pero mientras escribía me di cuenta que estaba tirando aceite sobre el fuego de la grieta, la peor de las nubes negras.

Si la Argentina quiere ponerse de pie, va a necesitar muchos bomberos para apagar este fuego funesto.

A la Argentina le ha faltado, y le sigue faltando una política de transporte. Al no estudiarse la importancia de la economía en el transporte, no se puede corregir un error que explica la falta de competitividad del país.

### Punto de partida

A principios de la década del 50, la Argentina era un país muy próspero. Había buenos ferrocarriles y una flota fluvial que era de las más importantes del mundo: conectaba un puerto fluvial en el centro del continente (Corumbá) con el puerto de Buenos Aires.

A mediados de esa década, los dos bancos más importantes para el comercio exterior argentino, el Banco Escocés y Banco Holandés Unido, habían realizado estudios que concluían en que el país estaría, una década más tarde, entre las primeras 10 economías del mundo.

El Banco Central tenía tantas barras de oro que no cabían en las cajas fuertes, y se apilaban en los pasillos del banco.

La Argentina era modelo multimodal: con largas distancias y pocos caminos, llegaban grandes cantidades de cargas por ferrocarril y contaba además con una eficiente flota fluvial que conectaban con un buen sistema de puertos. Había ejemplos de cargas que viajaban 1500 kilómetros al puerto de Buenos Aires, sin haber tocado nunca un camión.

Había ejemplos de puro transporte intermodal: se combinaban los 3 modos de transporte (agua, ferrocarril y camión), que arrojaban el menor costo total de transporte.

Este excelente sistema no fue fruto de una política. Fue así porque, en muchos casos, no había caminos.

Luego comenzó a introducirse en Estados Unidos y Europa la contenedorización, cambiando para siempre la distribución física internacional en un “sistema de logística”. Las operaciones se fueron mecanizando, se estandarizaron embalajes, pallets y contenedores y así fue quedando en el pasado la carga de bultos sueltos en las bodegas de los barcos.

Con el nuevo sistema, los costos totales bajaron enormemente.

### Comienzos del parate

Pero para principios de los 80, en la Argentina, ya no había tantas cargas movidas por agua y por trenes. Se fueron haciendo cada vez más caminos y el transporte fluvial disminuyó mucho. Al mismo tiempo, aumentaba la flota fluvial de bandera paraguaya, por una política impositiva mucho más atractiva que la Argentina. El crecimiento paraguay fue en principio debido a los armadores argentinos que transfirieron sus barcos a la bandera del país vecino.

En simultáneo, comenzó también a bajar la cantidad de cargas operadas por ferrocarril. Era más cómodo para los cargadores pedir un camión que trasladaba la carga directamente de origen a destino que hacer una combinación con un ferrocarril. Hoy vemos el resultado de esa transformación de hace 40 años: el 93% de nuestras cargas, prácticamente todos productos primarios de bajo valor, se mueve por camión; el 6% por ferrocarril y sólo un 1% por vía fluvial, intrínsecamente el modo más barato de los tres.

## Estudiar la economía del transporte

El problema: la Argentina no estudia la formación de los costos totales de cada modo. Y este análisis debe incluir mucho más que la factura que emiten los transportistas: debe abarcar el costo total que paga la comunidad, es decir, el costo del transporte más el costo de la infraestructura, más el costo de las congestiones, los accidentes y el efecto negativo medio-ambiental. Todas las “externalidades”.

¿Por qué sucede esto y no se hizo mucho al respecto? La razón está en el funcionamiento de nuestro Congreso, uno de los más caros y menos eficientes del mundo.

El Congreso debe empezar a funcionar mejor. Y un buen primer paso es que se dedique a una política del transporte. Es lo que hicieron los países que progresaron a partir de los 70.

## Un ejemplo

Ejemplos en el mundo sobran. El mejor de todos lo ofrece Estados Unidos: en los 70 tenía las mejores carreteras, las mejores flotas marítimas y fluviales y un sistema de ferrocarriles de los más grandes del mundo.

Pero se les presentó un enorme problema.

Las carreteras no cobraban peajes. Y los ferrocarriles privados pagaban absolutamente todos los costos, incluso su propia infraestructura. Los ferrocarriles así no podían competir. Se dejaron de realizar inversiones y se llegó a una situación preocupante.

En 1976, se decidió formar en el Congreso norteamericano una Comisión Mixta del Poder Legislativo, formada con 6 senadores y 6 diputados y el Poder Ejecutivo, que contó con 7 expertos en temas de transporte y logística, nombrados por concursos: la “Comisión para el Estudio de Políticas de Transporte hasta el año 2000” (*National Transportation Policy Study Commission*) que entregó en 1979 su informe final:

“Políticas nacionales para el transporte hacia el año 2000”. Las recomendaciones:

- Planear sistemas multimodales, antes que enfoques intramodales
- Reducir las regulaciones económicas del Gobierno
- Trato igualitario del Gobierno a los distintos modos de transporte
- Aumentar la competencia y mejorar la eficiencia, dejando actuar a las fuerzas del mercado
- 

## Resultados

Los primeros resultados de estos estudios se produjeron en 1980.

Para “desregular” (y hacer más eficiente los transportes) se aprobaron dos importantes leyes en el Congreso: la ley de transporte por automotor (*Motor Carrier Act*) y la ley de ferrocarriles (*Staggers Rail Act*)

Estas leyes fomentaron la competencia con “parejos campos de competencia” que innovaron el transporte terrestre.

Con el uso de contenedores –incluyendo los contenedores domésticos y el avance del transporte intermodal– se bajaron los costos de la “logística”: pasaron del 16,35% del PBI norteamericano en 1982 al 10,52% en 1993.

Vale la pena aclarar que en Estados Unidos se consideran como costos logísticos los costos del transporte y los costos de almacenamiento, ambos incluyendo a los costos financieros, según el valor de las mercaderías.

Veinte años más tarde, en 1999, el Instituto Eno concluyó que desde la implementación del *Staggers Act* en 1980 los ferrocarriles tenían 35% menos de vías, 32% menos locomotoras y un 60% menos de empleados.

Pero transportaban un 48% más de cargas.

La productividad se triplicó y el 80% de esta mejora se trasladó a los usuarios mediante rebajas de tarifas de alrededor del 1,2% cada año durante el período bajo estudio.

## Comisión mixta

Este es un ejemplo que puede seguir la Argentina.

Podrían conseguirse excelentes resultados creando una Comisión Mixta parlamentaria, bien organizada, y encargarle la compleja preparación de las dos importantes licitaciones de la hidrovía y el puerto de Buenos Aires.

En el estudio sobre la hidrovía deberían analizarse en profundidad cuáles serán los beneficios de todos los participantes del sistema, con primordial énfasis en el productor.

En el estudio sobre el puerto de Buenos Aires, debe analizarse a fondo el interés de la carga, que es el principal cliente de las terminales, y no el armador.

Este será el primer paso de una política nacional de transporte para mejorar la competitividad del país.