

TRANSPORTE INTERMODAL.

Podemos comenzar este relato con la situación de Argentina al final de la segunda guerra mundial: **TENÍA POCOS CAMINOS**, pero un excelente sistema de “puertos con buenos ferrocarriles” y una flota fluvial que era famosa.

Sin ser producto de una política, Argentina tuvo Transporte Intermodal, cuando el término no existía. Pero contrario a lo que hicieron otros países, Argentina prestó cada vez menos atención a su flota fluvial y los ferrocarriles y avanzó sin cesar con carreteras, muchas de ellas paralelas a ferrocarriles y ríos.

Ahora el 92% de nuestras cargas que son de poco valor, se transportan por camión, sobre distancias de hasta 3000 km.

Así el país no es competitivo en los mercados mundiales

Los avances en el transporte mundial a partir del uso masivo de contenedores, con buques cada vez mayores, posibilitaron la globalización que a su vez formó una competencia feroz. Países industrializados o desarrollados comenzaron en los años 80 a estudiar todos los costos, incluyendo los de las infraestructuras y cómo usar mejor los 3 principales modos de transporte que son el transporte por automotor, por ferrocarril y por agua.

Esto se llamó “política de transporte intermodal”, que es el uso más eficiente de las combinaciones de los 3 modos.

En todos los países desarrollados se hicieron estos estudios en los Congresos.

Hay muchos participantes en las cadenas logísticas, cada uno defendiendo sus propios intereses y en el Congreso se debe encontrar lo que es en el interés del país.

En estos estudios actuaron expertos en todos los transportes con conocimientos de los efectos que tienen el costo de transporte en la economía del país.

Dentro de estos costos se deben incluir los de las infraestructuras, algo que muchos en Argentina omiten. Muchas veces se hace solo la comparación entre lo que cobra un ferrocarril o lo que cobra un camionero, pero para la economía del país, esta comparación no es válida.

Los grandes cambios con buques cada vez mayores crearon grandes desafíos para los países en vías de desarrollo, que debían recibir aquellos buques y debían adaptar sus puertos y vías navegables, algo que nuestro país hizo siempre con atrasos.

Argentina tampoco siguió los claros ejemplos cómo los países desarrollados adaptaron sus leyes de transporte y sus ministerios.

EEUU ya formó en 1956 un Ministerio de Transporte.

En el día de su creación los Ministros de ECONOMÍA y el nuevo Ministro de TRANSPORTE recibieron la orden del Presidente que **TODOS LOS DIAS** tenían que tener contacto, por la importancia que el TRANSPORTE tiene en la economía del país.

Y también el CONGRESO de EEUU recibió aquel día la sugerencia de prestar mucha atención y que debía acompañar los estudios para poder hacer **EFICIENTES LEYES DE TRANSPORTE**.

Hasta el 2016 Argentina no tuvo un Ministro dedicado principalmente al tema de **TRANSPORTE Y POLITICAS DE TRANSPORTE**.

En Noviembre de 2015 el diario La Nación hizo una invitación a 25 personas para publicar un artículo sobre un “Plan Posible para el Puerto de Buenos Aires”, con la intención de ofrecer consejos para el nuevo gobierno del 2016.

El 5 de enero 2016 se publicó el mío como último de la serie con el título Transporte Intermodal.

Una de las primeras medidas que hay que tomar, es insertar los “Planes de Puertos y Vías Navegables” dentro de una **POLÍTICA DE TRANSPORTE PARA TODAS LAS ACTIVIDADES DEL PAÍS** o sea de Cargas Domésticas, de Exportación y de Importación.

Un país con buenas “Políticas de Transporte” es un país COMPETITIVO.

Y en un país SIN “Políticas de Transporte” se pueden tener reglas que favorecen mucho a un sector, donde producen mejoras y se crean aumentos de mano de obra para un gremio, pero que perjudican a otras actividades, por los altos costos que se producen en su caso.

Por eso el Congreso siempre debe controlar que las mejoras de un sector, no podrán causar un aumento de costos en otra actividad que puede ser tan grande, que perjudican su competitividad en los mercados mundiales, o que perjudican a los productores, como a menudo ha sido el caso de la agricultura.

En tales casos deben intervenir en el interés del país.

Y lógicamente las propias organizaciones sindicales tendrían que ocuparse de este tema, como hacen en muchas en países desarrollados

Por la falta de POLITICAS DE TRANSPORTE durante 70 años llegamos a la presente situación, que ahora se debe tratar de recuperar.