

LA “ESENCIA” DEL ARTÍCULO EN LA NACIÓN DEL 5 DE ENERO 2016.
“TRANSPORTE INTERMODAL”.
Entrada en mi blog de Enero 2016.

Con el objetivo de juntar ideas para un “Plan Posible” de Transporte, el Sr. Emiliano Galli invitó a varias personas a escribir un artículo en su Suplemento de Comercio Exterior de La Nación. El mío fue el nro 16 de una serie de 25, con el título: **“El largo camino a un Plan Posible”**. (El Sr. Galli lo cambió muy acertadamente en “TRANSPORTE INTERMODAL”).

Al comenzar la escritura, me planteé las preguntas:

¿Será posible que nuestra **“sociedad”** decidirá, que el “Plan” para la “Política de Transporte” que se deberá formar para recuperar nuestra debilitada economía, se deberá supeditar a los criterios de lo **que ella, la “sociedad”, considerará el mejor “Plan”?**

¿Será posible que, cuando se habla de crear puestos de trabajo, se evalúe cual es el “PLAN” que más puestos de trabajo cree en todo el país, no solo en un par de actividades?

Para hacer esto posible, la **“sociedad”** debe recibir claras informaciones de cómo funcionan los muchos intereses que están en juego, donde hay muchos que son “opuestos”. Se debe buscar el camino que nos lleva al sistema que dará el mejor resultado para el interés general.

Con esta intención escribí el artículo y ésta es la **“esencia”** de lo que a mi entender debe ser la mejor manera para poder formular un **“Plan Posible”**.

Traté de describir el camino que se debe seguir, que nos puede llevar finalmente a la “Política de Transporte” que dé el mejor resultado general y que consiga la reactivación más rápida de nuestra caída economía.

En el caso que realmente se produjera un debate, usaré esta posición como mi punto de partida. Comienzo diciendo que hace más de 30 años, el país no ha tenido una “Política” de Transporte.

La prueba de las nefastas consecuencias, de no haber prestado atención a la importancia del “Transporte” en la economía, se encuentra en los graves problemas de las economías regionales, que son las más perjudicadas por esa negligencia.

Los nuevos funcionarios están encontrando enormes problemas. Para ellos será muy difícil comenzar a poner la casa en orden, pues aparte de los graves problemas internos, se van a encontrar con una sumamente complicada situación en el Transporte Marítimo Mundial.

Y aunque pocos lo creen, esto tiene también un enorme efecto, pues “Puertos y vías Navegables” juegan un importante rol en nuestra economía y EN NUESTRAS POLÍTICAS DE TRANSPORTE.

Esto debe ser una importante parte del debate.

Como primer paso, Argentina debe recordar su propia historia, donde van a encontrar las pruebas que un día fue un ejemplo de “Política de Transporte” y visto como un país que pronto iba a estar entre las 10 mejores economías del mundo.

Y después se debe prestar atención a los estudios que hicieron otros países en las últimas dos décadas, para encontrar las mejores políticas de transporte, que comprobaron los éxitos de políticas de transporte intermodal.

El deterioro de nuestro sistema de transporte es tan grande, que hay pruebas que ha afectado a muchas economías regionales, donde se están PERDIENDO MUCHOS PUESTOS DE TRABAJO.

Para compensar las fallas, estas economías regionales están pidiendo SUBSIDIOS, que considero contra-productivos.

En el artículo del “Plan Posible” se menciona que estudios internacionales han comprobado, que se debe estudiar bien cómo funciona la “Logística” en el país.

Un eficiente sistema logístico, requiere un eficiente sistema de Transporte.

Sin embargo, los estudios de la eficiencia de las “Cadenas Logísticas”, donde los participantes tienen diferentes intereses, que en muchos casos son totalmente opuestos, son muy diferentes de los estudios de “Transporte”.

Al respecto se han hecho varios estudios en Holanda entre 2006 y 2009, que han demostrado que los estudios de eficientes cadenas logísticas no se deben hacer en el Ministerio de Transporte, sino en otros Ministerios que deben “alimentar” al Ministerio de Transporte, que debe cumplir las indicaciones que recibe.

En nuestro país ha sido una costumbre mirar solo al gobierno de turno, para fijar las políticas de transporte. Esto fue un grave error: ningún gobierno de los últimos 30 años hizo su deber.

En países bien organizados, el Congreso forma la “POLITICA DE TRANSPORTE”, que se debe CONSIDERAR COMO UNA POLITICA DE ESTADO Y NO DEL GOBIERNO DE TURNO. NO DEBE CIRCUMSCRIBIRSE A OPINIONES DE PARTIDAS POLÍTICAS, SINO A ESTUDIOS SERIOS DE LO QUE ES EL INTERÉS GENERAL.

En el artículo se trata de aclarar, que para que el Congreso pueda cumplir con sus obligaciones, se necesitan aportes de muchos fuentes, entre otros: Universidades, Sindicatos, Cámaras Empresariales, ONGs dedicadas al tema, empresarios y personas que podrán aportar datos que consideran en el interés general.

Que ésta no sea la forma como se encara el problema en nuestro país, casi se podría probar, cuando uno lee ciertas cosas sobre los proyectos de Ley que se están preparando en el Congreso, que son parte de lo que debe ser la “Política de Transporte” del país. Hasta ahora nadie incluyó todavía en los “Planes Posibles” una clara referencia a 3 proyectos de Ley de Marina Mercante, que si fueran convertidos en una Ley, tendrán un enorme efecto contraproducente en la “Política de Transporte”.

El Congreso debe analizar diferentes propuestas que defienden los diferentes interesados y evaluar cómo juega cada interés, Finalmente debe decidir lo que es en el “INTERES GENERAL”. Estudios internacionales han demostrado fehacientemente, que los países que aplican “POLITICAS DE TRANSPORTE INTERMODAL” han conseguido los mejores efectos positivos para sus economías.

Con “Políticas de Transporte Intermodal” se usan combinaciones de los distintos modos de la mejor forma posible. Se ha comprobado que el transporte por agua es de por sí (inherentemente) el modo que genera el menor costo posible para poder llevar una carga de origen a destino. En caso de existir vías navegables naturales, es el modo de transporte que requiere menos gastos de construcción y de mantenimiento. Por eso en muchos países con ríos, el transporte por agua es la base del Transporte Intermodal. En el artículo se mencionan los ejemplos que están disponibles y que son aplicables a nuestra situación.

Pero recordamos, que más que mirar ejemplos de otros, nuestro país debe recordar su pasado, donde se podrá demostrar que se aplicaba el más puro Transporte Intermodal, cuando el término no existía.

Sobre estos principios se deben seguir los estudios, donde el Congreso, después de haber analizado la debida información de Universidades, Sindicatos, Cámaras

Empresariales, ONG's dedicadas al tema, empresarios y otras personas, debe evaluar lo que más sirve al interés general.

Pero de la misma forma deben actuar los Secretarios Generales de los diferentes CGTs que todavía tiene el país. Los Secretarios Generales en conjunto, deben pensar en los intereses de todos sus socios.

Y aunque no se ha dicho esto tan claro en el artículo, en el debate se debe agregar, que los Secretarios Generales no solamente deben prestar atención a los gremios que tienen un gran poder de presión y que con sus "medidas de fuerza" pueden estrangular la economía del país.

Ellos también deben estudiar lo que es más importante para otros gremios del interior del país, que en estos momentos sufren las consecuencias de las malas políticas (o mejor dicho la total falta) de política de transporte, que son la culpa de los altísimos costos de la logística. Se debe estudiar muy en serio lo que se necesita para crear el máximo posible de puestos de trabajo, y lo más pronto posible.

El Congreso debe tener presente lo que los propios gremios han aclarado con meridiana claridad desde el 2008: Nuestra Marina Mercante es una actividad que se desarrolla en estos momentos sobre bases totalmente equivocadas, en primer lugar por el absurdo sistema impositivo a que está subordinado, que produce altísimos costos, que se reflejan en los fletes que debe cobrar para ser rentables.

Hoy una Marina Mercante de bandera argentina, sólo podrá funcionar OBLIGANDO SU USO mediante Leyes de Reservas de carga, que obligan a los cargadores a usar esta Marina Mercante con altísimos costos. Dicen que no piden subsidios, pero deben cobrar fletes que son a veces múltiples de lo que se puede conseguir contratando buques de otra bandera.

El Congreso y los Secretarios Generales de los CGTs, deben buscar un equilibrio, para evitar que se de prioridad a una Marina Mercante construida sobre bases equivocadas.

Lo que hay que hacer primero, es preparar las bases para que nuestra Marina Mercante que un día fue un ejemplo en el mundo, podrá trabajar con los mismos cargos impositivos que usan hoy todas las flotas de bandera del mundo.

Hoy día, tanto las flotas de bandera de conveniencia, como todas las flotas de bandera de países europeos por ejemplo, tienen sistemas impositivos de preferencia en una actividad de alto riesgo, donde hay más años de pérdidas que de ganancias. Y aquí, un armador debe pagar un impuesto de "presuntas ganancias".

Los mismos enfoques se deben usar en el estudio del sistema portuario del país.

Espero que van a tomar el tiempo para leer el artículo completo y después, las exposiciones con mayores detalles, que podrán encontrar en este renovado sitio.