

Transporte intermodal

La Argentina fue ejemplo en temas de transporte para todo el mundo, pero abandonó la investigación y la infraestructura del sistema; por dónde deberá arrancar el Ministerio de Transporte para volver a dar los primeros pasos

MARTES 05 DE ENERO DE 2016

[Antonio Zuidwijk](#)

SEGUIR

PARA LA NACION

Hace décadas que la Argentina no le presta atención a verdaderos planes de [transporte](#), de puertos y vías navegables. Y en los pocos casos que se hizo algo al respecto, trataron ambos temas como compartimientos estancos en lugar de hacerlo como vasos comunicantes, es decir, transporte "junto con" [puertos](#) y [vías navegables](#).

El transporte, por un lado, y los puertos y las vías navegables, por el otro, son de suma importancia para la economía de un país. Esto quedó demostrado en muchos estudios internacionales, donde sobran pruebas de que la competitividad de un país (y las posibilidades de crear puestos de trabajo) depende de la eficiencia del sistema de transporte y puertos.

Lamentablemente, esta cuestión no recibió ninguna atención durante muchas décadas en el país. Las innegables consecuencias negativas están a la vista.

Sin embargo, se dio un muy buen primer paso con la conformación de un ministerio donde la principal función es el transporte.

A los nuevos funcionarios les espera una larga y muy difícil tarea, porque el deterioro es tan grande que es sumamente difícil realizar ahora un "plan de transporte", incluso para el corto plazo.

Un primer paso para arrancar con la planificación es leer algunos estudios internacionales, muy bien documentados. Así lo hicieron varios países en los años 80 y 90 y, a la vez, encararon sus propios estudios para mejorar la eficiencia del transporte.

En principio, comenzaron a prestar mucha atención a la formación de buenas cadenas de suministro (*supply chains*). Fue cuando apareció el término "[logística](#)" que reemplazó al concepto de "distribución física internacional". Descartamos la importancia de la logística en la formación de las políticas de transporte. Pero los estudios también demostraron que hay muchos diferentes intereses -incluso encontrados- en las áreas de transporte y de logística. Entendemos que, por esa razón, deberían tratarse en ministerios diferentes. Esto, en nuestro caso, se hizo correctamente.

El abordaje apropiado de la eficiencia en la logística debería partir de otros ministerios, como Economía o Hacienda, por ejemplo, porque una parte fundamental de esa eficiencia se vincula a cuestiones impositivas y a la Aduana.

Y aunque el [Ministerio de Transporte](#) no sea quien efectúe estos trabajos de investigación, sí debería ser el que "adopte" los resultados para generar el mejor sistema posible de transporte.

Los nuevos funcionarios encontrarán que la causa de los grandes problemas internos reside en los avances constantes de "fallas" que se acumularon por años y que se podrían haber evitado si se hubiera realizado algún plan de transporte.

Deficiencias

Tenemos ahora un sistema muy deficiente, tal como advierten las economías regionales. Pero se nota una tendencia mayoritaria a reclamar nuevos subsidios en lugar de soluciones. Las serias fallas en el sistema de transporte y sus graves consecuencias deben corregirse, y éste debe ser el primer punto que se debe estudiar muy en serio, tal como realizaron otros países con muy buenos resultados.

Por eso decimos que no hay que empezar pensando en subsidios, porque después desaparece la necesidad de generar una eficiencia real. En un país como la Argentina, con sus grandes ríos, el transporte por agua (el más barato de por sí) prácticamente no tiene participación y es algo que hay que reconstruir desde cero.

Y no usar el transporte por agua de manera eficiente es justamente lo que provoca que el usuario de este modo pague un costo muy abultado por usarlo, sin poder beneficiarse de las ventajas naturales. El transporte por agua ya no puede ni competir con el camión, ni siquiera en largas distancias. Casi dejó de existir. Y la comunidad paga por esta falla un costo enorme.

Mientras en la Argentina el transporte por agua no recibió ninguna atención, muchos otros países comenzaron a explotar sus vías navegables al máximo y exitosamente, sentando las bases de sus "políticas de transporte intermodal", es decir, la política que promueve el uso de los modos de transporte de la forma más eficiente posible. Esta política ha comprobado sus grandes ventajas y se debe seguir los buenos ejemplos dentro del siguiente precepto: la política de transporte intermodal es una política de Estado, no una política de un Gobierno.

Muchos tienen responsabilidades en la creación de esta política de Estado. En primer lugar el Congreso: se deben estudiar en el recinto las leyes que tienen que ver con el transporte, recurriendo a asesores profesionales, que analicen los diferentes intereses y definan lo que es de interés general para todo el país.

No caben dudas de que el mayor interés del país en este momento es mejorar la competitividad, para volver a crecer y crear nuevos puestos de trabajo.

En segundo lugar deben participar todos los sindicatos, y deben recorrerse los mismos pasos que se mencionaron para el Congreso. La Argentina debe crear nuevos puestos de trabajo y evitar el desbalance que se produce cuando, por generar puestos en una actividad, se impide el crecimiento mayor en otra.

En tercer lugar, deben ser convocadas todas las cámaras empresarias que tienen intereses en el buen funcionamiento del transporte. Sus informes deben ser sometidos al análisis del Gobierno, que deberá sopesar los diferentes intereses y fijar las políticas que respondan al interés general.

Muchos otros actores podrían o deberían ser partícipes también, como las universidades, que realicen una comparación de los sistemas de transporte en otras regiones para luego adaptarlos a nuestro país. Por ejemplo, en lo que hace al transporte por agua, hay grandes lecciones de colaboración y gerenciamiento en la hidrovía del Rin (compartido por cinco países) y en el sistema portuario del norte de Europa.

Granero y transporte del mundo

La Argentina, en algún momento, fue ejemplo en temas de transporte para todo el mundo. Ahora debe volver a dar los primeros pasos.

Muchos creen que el transporte intermodal nació después del contenedor, y que surgió en Estados Unidos o Europa. Pero relejendo nuestra propia historia encontramos que el transporte intermodal ya existía en la Argentina muchos años antes de la Segunda Guerra Mundial.

Entre 1870 y 1950, la Argentina construyó una excelente red de ferrocarriles y se hacía un extensivo uso de las vías navegables. Tuvimos una de las mejores flotas fluviales del mundo y un excelente sistema de "puertos con ferrocarriles".

En las viejas fotos de las construcciones de los primeros grandes puertos se veía, en primer lugar, las vías férreas al costado de los muelles. Hasta los años 60, los transportes ferroviario y por agua tuvieron un alto porcentaje en la participación del total: se practicaba el más puro transporte intermodal en el país.

Esto fue en gran parte porque no había suficientes caminos. Pero como ocurrió en otras partes, también aquí hubo un gran avance del camión a partir de los años 50, que poco a poco fue absorbiendo la mayoría del tráfico. Actualmente ha llegado a un extremo donde más del 90% del transporte se hace por camión. Para el año pasado, es decir 2015, se estimó que el 93% de los contenedores se movieron por camión, un 6% por tren y 1% por agua.

El ferrocarril, como es bien sabido, es el segundo modo de transporte más barato. Sólo recibió un poco de atención en 1995, cuando se concesionaron partes del sistema de trocha ancha (1,676 metro, que ocupa el 20% del total disponible) y de trocha estándar. Pero sólo cubrieron una zona en el centro del país, sin alcanzar la periferia. Incluso el Ferrocarril Belgrano -con la mayor extensión y trocha de 1 metro, y clave para las economías regionales- se dio en concesión al gremio Unión Ferroviaria, con un resultado no satisfactorio.

En la última etapa del gobierno anterior comenzó la recuperación del sistema de 1 metro de trocha y ahora parece aconsejable comenzar con un exhaustivo estudio del estado en que se encuentra cada tramo de los viejos ferrocarriles, que permitieron aplicar el transporte intermodal en el país cuando el término no existía todavía.

Deberemos buscar de qué forma combinar el uso de las tres trochas. Algo ya se hacía en los años 80, con los ferrocarriles del Estado. El problema era que en las estaciones de intercambio, donde se juntan dos trochas, el transbordo se hacía con bultos sueltos (mucho manipuleo, muchas averías y muchos costos). Ahora, con el uso de contenedores (o "cajas móviles", como se

usan en Estados Unidos y Europa) esto mejoró muchísimo. En los 80, Ferrocarriles Argentinos inició un estudio de transbordos entre trochas con contenedores domésticos, que debería retomarse para los planes de mediano plazo.

A partir de lo realizado en los 90, el sistema de trocha de 1,676 metro en general está en condiciones razonables de uso y es el más apto para empezar a explotarse en su totalidad en forma inmediata.

La recuperación del otro sistema de trochas (de 1 y 1,35 metro, en condiciones deplorables a grandes rasgos) debe darse por etapas. En primer lugar debe alimentar al sistema de 1,676 m en los trayectos largos. Para lograrlo hay que empezar a reparar las otras trochas en los trayectos más cortos posibles para que puedan funcionar como líneas de alimentación (así se hace en Estados Unidos, donde los ferrocarriles clase 2 alimentan a los de clase 1). Es un primer paso hacia el moderno transporte intermodal.

Tres áreas temáticas

Los análisis que reclamamos deben centrarse en tres grandes áreas: el transporte interno de cargas domésticas; el transporte de cargas de exportación, y el de cargas de importación. El estudio del transporte para el comercio exterior está muy relacionado con la investigación que debe realizarse en puertos y vías navegables.

A propósito, sería además interesante prestarles atención a los trabajos realizados al respecto por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) sobre las consecuencias de la enorme crisis en el transporte marítimo internacional, que comenzó en 2009 y que va a continuar por varios años más.

Como resultado de aquella crisis se ha creado una feroz competencia en el sistema: con los buques de mayor tamaño se puede bajar el costo por contenedor transportado, siempre y cuando se pueda llenar tal buque mayor. Pero el tema es que no hay suficientes carga para llenar los nuevos monstruos.

Así, los armadores llevaron al sistema a un círculo vicioso que se caracteriza por la tendencia general a usar buques cada vez más grandes (para mejorar su posición en la competencia) y por la falta de carga para llenarlos. Ante esta situación, comenzaron a bajar los fletes a niveles que, a menudo, están por debajo de los costos operativos.

Algunos ya comienzan a hablar de autodestrucción porque, mientras sobran buques, o bodega, se siguen construyendo cada vez más buques (y de mayor tamaño), y el único resultado es que el final de la crisis se aleja cada vez más.

Sólo un gran crecimiento en el volumen de las cargas podría ayudar, pero las economías están débiles, con lo cual tampoco esto es una opción en el corto plazo.

La OCDE advierte sobre los graves problemas que acarrea el uso de estos enormes buques en las líneas de mayor tráfico, es decir Asia y Europa: esos problemas ya se notan en Estados Unidos y en los mercados emergentes, entre los que nos encontramos.

Con la entrada en servicio de un megabuque se quedan afuera los de menor tamaño, que van a servir a otros tráficos. Este efecto "cascada" hace que muchas veces esos buques sean demasiado grandes para el comercio que requiere la zona (quedaron chicos en un tráfico, y son todavía muy grandes para otro), por lo que requieren infraestructuras mayores. Como pretende demostrar la OCDE, este tipo de "economía de escala" no es algo realizado por el interés general.

Implicancia local

Estas nociones son imprescindibles para los planes aplicados a nuestros puertos y vías navegables, por ejemplo, a la hora de analizar los canales de acceso de los buques a los puertos.

Se necesitan estudios serios de costos y beneficios, y comparar cuánto cuesta un dragado de apertura y mantenimiento para diferentes profundidades con los posibles beneficios que darán los fletes de los distintos buques (que eventualmente toquen puertos argentinos llegando a través de estos canales).

Son estudios sumamente difíciles de realizar, por eso hay que prestarle atención a lo realizado por la OCDE. Los planes que se leen ahora, y que son muchos, no demuestran en ningún lado los resultados de la ecuación entre costos y beneficios que mencionamos.

Reiteramos: un plan de transporte debe basarse en una política de transporte intermodal, que es la encargada de aprovechar cada modo de la manera más eficiente posible para obtener así el menor costo en el traslado de las mercaderías desde su origen hasta su destino.

Y un párrafo aparte para especificar qué debe abarcar el ítem costos: el estado de la infraestructura, los niveles de congestión, la cantidad de accidentes y los efectos negativos sobre el medio ambiente. Frecuentemente, en los debates locales, se toman en cuenta sólo los costos "directos", es decir, los que facturan los operadores de transporte. Y suele compararse sólo la tarifa de un camionero para mover una carga entre Córdoba y Buenos Aires con la que cobra el operador ferroviario NCA. Esto es un serio error.

El juego empresario

Para sortear la dificultad intrínseca de generar políticas de Estado de transporte intermodal es preciso un trabajo conjunto de muchos interesados. Hasta ahora, en la Argentina, se miró demasiado al gobierno para hacer planes de transporte.

Ahora es necesario que los diferentes sectores empresarios jueguen un rol mucho más directo y efectivo. Hay muchos intereses encontrados, por lo que el primer paso debe ser individualizarlos (porque suelen estar ocultos). Los participantes de las cadenas de suministro (los *stakeholders*) tienen un deber que pocas veces cumplen, razón por la que no hubo ningún tipo de plan de transporte por tanto tiempo.

Los principales interesados en una cadena logística eficiente son los productores, pero hay pocos indicios de que se hayan ocupado del tema. Las cámaras empresarias de productores, en varios países, suelen tener un departamento dedicado al estudio de las cadenas logísticas.

Venimos de años de falencias, y uno de los ejemplos más claros se notó en 2008 cuando se hizo la audiencia pública para la renegociación del contrato de la concesión para el dragado y balizamiento de la vía navegable desde Santa Fe al Océano.

Por esa vía se exporta alrededor del 75% de nuestros granos y subproductos. En ese momento ninguna organización de productores estuvo presente para apoyar un reclamo de los prácticos - los expertos que asesoran a los capitanes de los buques en la navegación en aguas restringidas - que se necesitaban canales no solamente más profundos, sino también más anchos. Esta desatención en su momento causó y sigue causando grandes extracostos por las grandes demoras que existen en la navegación.

Por eso, siendo los productores los principales interesados, deberían prestar más atención al hecho de que los valores de los granos se forman en los mercados externos y que ellos reciben la suma de este valor en destino, menos todos los gastos que se han estimado en las negociaciones, entre el origen y el destino final del producto.

De esta manera, un plan posible debe comenzar con la participación de los más interesados en la formación de un plan eficiente: los productores agrícolas y otros industriales.

El autor es especialista en puertos y transporte. Más

información: www.antonioz.com.ar

En esta nota:

[Ministerio de Transporte](#)

[logística](#)

[puertos](#)

[transporte de cargas](#)

[Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables](#)

- [LA NACION](#)
- [Comercio exterior](#)
- [El plan posible](#)

Más sobre [El plan posible](#)