

Información Importante

¿CONVIENE QUE LA ARGENTINA TENGA UN MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES?

El 29 de noviembre del 2006 se hizo en Mar del Plata una reunión del Consejo Portuario, bajo el título:

ARGENTINA UN PAÍS EN CRECIMIENTO. JORNADAS SOBRE NECESIDADES PARA UN SISTEMA PORTUARIO COMPETITIVO.

En diferentes talleres se consideraron la mayoría de los problemas que afecta el sistema portuario y al final de las jornadas se redactó un documento con las conclusiones que fueron elevadas a las autoridades. Varias presentaciones demostraron que en un país en crecimiento, no se puede separar los problemas de los puertos, de los problemas del transporte en general y que ambos deben ser considerados como partes integrales de un mismo sistema. Varios desnudaron la complejidad de los problemas que hay en las conexiones terrestres de los puertos y varios participantes propusimos incluir en las conclusiones una referencia a la conveniencia de crear un Ministerio de de Transporte y Comunicaciones, lo que no fue aceptada en la redacción final del documento que se elaboró. La opinión general fue que es irrelevante si el tema se maneja con un Secretario de Transporte o con un Ministerio y que este último solamente agregaría una instancia burocrática más. Otros dijeron que no está en el campo del Consejo Portuario hacer sugerencias de este tipo al Gobierno. Sin embargo a mi entender el tema merece un amplio debate y tal vez puede suscitar la atención de los lectores, donde seguramente hay muchos que tienen un directo interés en que se desarrolle un Sistema Portuario y de Transporte Competitivo. Posiblemente habrá gente que querrán expresar sus opiniones y colaborar para completar un panorama de los **pros y contras** de la idea. Se pueden escribir sus notas a Azuidwijk@yahoo.com.ar

Solamente el hecho que casi todos los países industrializados y la mayoría de los países en vías de desarrollo, incluyendo muchos de América Latina, tienen un Ministerio de Transporte y Comunicaciones, podría ser aceptado como una razón a favor de tener tal Ministerio, que debe trabajar lado a lado con el Ministro de Economía, como se hace en los Estados Unidos. No cabe ninguna duda que si la Argentina quiere seguir creciendo, se debe estructurar urgentemente planes de Transporte y Puertos, como se ha reclamado muchas veces, que si existen, no son de conocimiento público. Al respecto del tema hice 2 presentaciones, una en las jornadas de formación del Consorcio de Gestión de Puerto Rosales el día 19 de Octubre 2006, y otra en las jornadas del Consejo Portuario del 29 de Noviembre. De estas presentaciones hice un solo documento en Word y si tiene paciencia para abrirlo, lo puede encontrar bajo Consejo Portuario Nov. 2006 y CEUPRO Octubre 2006. En el documento se describe como la Argentina fue en una época un país muy competitivo, con un sistema de puertos y ferrocarriles totalmente integrados. La historia Argentina contiene muchos ejemplos de cómo se practicaba el transporte intermodal puro, mucho antes de que se hablara en otras partes del mundo del tema y antes de haberse inventado el término. Durante mucho tiempo en la Argentina se usaban los modos de transporte

más eficientes en las largas distancias, el ferrocarril y transporte fluvial y uno de los mejores ejemplos es la ruta del azúcar de la década de 1930-1939. Se cargaban las bolsas en los ingenios de Jujuy directamente en los vagones del Ferrocarril del Estado (que se transformó en el Ferrocarril Belgrano), se transportaba por ferrocarril a Barranqueras donde se pasó desde los vagones a los buques-motor de la compañía Mihanovich-Dodero, para el transporte fluvial hasta Rosario y Buenos Aires. Todos los puertos del país estaban conectados a una eficiente red de ferrocarriles. Por razones externas e internas se ha perdido totalmente esta integración y es aconsejable estudiar cómo se puede recuperar parte de la eficiencia perdida. Ahora que en todos los países desarrollados se hacen estudios de los costos totales que paga la comunidad por el transporte y se hacen grandes esfuerzos para ahorrar energía, en la Argentina se transportan casi todas las cargas, incluyendo hasta minerales, por camión sobre distancias que llegan muchas veces a más de 1600 kilómetros, lo que es a todas luces un despropósito. Es absolutamente necesario que se haga en la Argentina estudios serios de cómo se puede implementar un real sistema de transporte intermodal, no solo para las cargas de importación y exportación, sino de todas las cargas, incluyendo las domésticas. Muchas veces se leen artículos que hacen pensar que esto es algo que se puede implementar fácilmente, pero la realidad es otra, como ha comprobado la experiencia de los Estados Unidos, que sin duda tiene el sistema de transporte más competitivo. No es simplemente una cuestión de decir que vamos a implementar el transporte intermodal, hay que corregir fallas estructurales de muy difícil solución, hay que vencer enormes resistencias y hay que hacer grandes obras de infraestructura. En el comienzo de la década del sesenta, también en EEUU el transporte por ferrocarril había declinado y el sistema de transporte mostraba serias deficiencias. Había un fuerte antagonismo entre los camioneros y los ferrocarriles que hacía imposible pensar en cooperación. En 1967 se creó el Ministerio de Transporte para atacar el problema de frente. Se comenzaron los estudios sobre la economía del transporte que avanzaron muy lentamente y fue recién en 1976 que se creó la Comisión Nacional para el Estudio de Políticas de Transporte en el Congreso de los Estados Unidos, que entregó en 1979 su estudio final: National Transportation Policies through the year 2000. Las siguientes 8 recomendaciones que produjo la Comisión parecen muy sencillas, pero la historia demostró que fue una tarea muy difícil llevarlas a la práctica:

- 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.

Especialmente la parte Trato igual por parte del Gobierno para los distintos modos de transporte, que significa que el Estado debe ofrecer un campo de competencia parejo a todos los actores, fue de muy difícil implementación. A partir de la publicación del estudio, toda la política

estaba dirigida a crear un ambiente de complementación y cooperación entre los modos de transporte para obtener un sistema eficiente. Se aprobaron en 1980, dos importantes leyes: la Ley de Transporte por Automotor (Motor Carrier Act) y la Ley de Ferrocarriles (llamada Staggers Rail Act).