

Introducción al artículo 2:

En esta importante presentación de TRANSPORTE INTERMODAL, TRANSPORTE MULTIMODAL Y POLÍTICAS DE TRANSPORTE INTERMODAL, hay convincentes argumentos que el país debe tomar un paso que se tendría que haber tomado varias DECADAS ANTES: EMPEZAR A FORMAR UNA POLÍTICA DE TRANSPORTE EN EL CONGRESO.

Posiblemente se podrá conseguir que los asesores del Presidente Alberto Fernandez le aconsejen tomar el torro por las astas. Se deben seguir los ejemplos que dieron buenos resultados: Comenzar lo más pronto posible la formación de una Comisión Mixta del Poder Legislativo y Ejecutivo, con el soporte de expertos en transporte y su importancia en la economía. Así Argentina podrá sobrevivir y salir de la grave crisis.

EL MEJOR EJEMPLO SE ENCUENTRA EN LOS EEUU DONDE SE FORMÓ EN **1976** UNA COMISIÓN CONJUNTA DEL PODER LEGISLATIVO Y EL PODER EJECUTIVO, PARA FORMAR LA POLÍTICA DE TRANSPORTE HASTA EL AÑO **2000**: La Comisión Nacional para el Estudio de Políticas de Transporte (National Transportation Policy Study Commission) que entregó en 1979 su estudio final: National Transportation Policies through the year 2000.

EN ESTA PRESENTACIÓN HAY UN CLARO EJEMPLO CON IMPACTANTES CIFRAS CÓMO BAJARON LOS COSTOS LOGÍSTICOS EN EEUU ENTRE EL AÑO 1982 Y 1993, de 16,35 % del P.B.I. a 10.52% del P.B.I. Están en los slides 27 al 34.

Al respecto de este tema se puede leer mucho en el libro del 2001: Contenedores, Buques y Puertos, partes de un Sistema de Transporte lo siguiente en las páginas 253 y 254 del **capítulo: XX.2 Desarrollo en los Estados Unidos.**

Una cosa que se debe observar, es la política de su flota de marina mercante, que se trató en una Ley especial: El Jones Act.

Esta ley establece que en el cabotaje se pueden usar solamente buques construidos en los Estados Unidos, bajo bandera y con tripulaciones norteamericanas.

Sin embargo, ya se empieza a discutir si es necesario seguir con esta política de subsidios para el cabotaje que, según un informe publicado en 1999 por el ENO Transportation Policy Forum, les costó a los embarcadores estadounidenses más de 14 billones de dólares (sobre un periodo de estudio no especificado) y hay mucha presión para abolir el Jones Act, considerando que, el argumento de una flota propia para eventuales conflictos armados ha perdido valor, como demostró la experiencia en la Guerra del Golfo. (Después de la segunda Guerra Mundial, los EE.UU. tuvieron durante muchos años la mayor flota mercante del mundo. Sin embargo operaba con costos

muy altos y solamente podían funcionar con subsidios de construcción y de operación pero, ni con eso, se pudieron mantener en la competencia mundial. La mayoría de las empresas de navegación de ultramar de los EE.UU. desaparecieron o fueron vendidas a empresas extranjeras y quedan pocos buques de navegación internacional bajo bandera norteamericana).

Se hacen constantemente estudios sobre la economía del transporte, donde actúan las Cámaras de los Operadores Privados y la Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO). En 1975, el Gobierno Federal comenzó con la primera rueda del aumento de pesos por eje y peso total permitido en las autopistas interestatales. (Interstate Highways).

En 1976, el Congreso de los Estados Unidos creó la Comisión Nacional para el Estudio de Políticas de Transporte (National Transportation Policy Study Commission) que entregó en 1979 su estudio final: National Transportation Policies through the year 2000, que recomendó:

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.

Los resultados de estos estudios ya se produjeron en 1980:

Para "desregular" (y hacer más eficientes los transportes) se aprobaron en 1980, dos importantes leyes en el Congreso Americano: la Ley de Transporte por Automotor (Motor Carrier Act) y la Ley de Ferrocarriles (llamada Staggers Rail Act)

Estas leyes fomentaron la competencia y las innovaciones en el transporte terrestre y la Staggers Act redujo las (excesivas) regulaciones del Interstate Commerce Commission ICC.

Según un informe del ENO de 1999, desde la implementación del Staggers Act, los ferrocarriles tienen un 35% menos vías, un 32 % menos locomotoras, un 60% de empleados menos, PERO transportan el 48% más de cargas. La productividad se triplicó y el 80% de esta mejora fue trasladado a los usuarios mediante rebajas de las tarifas, que alcanzaron en general 1,2% por año sobre el periodo estudiado.

En 1982, se aprobó la Ley de Asistencia al Transporte Terrestre (Surface Transportation Assistance Act).

en 1991 impulsaron la promulgación de la Intermodal Surface Transportation Efficiency Act. (Ley de eficiencia en el transporte intermodal terrestre) que tenía como objetivo impulsar el transporte combinado y el transporte intermodal. Por ley del año 1995, se

eliminó la Interstate Commerce Commission y se creó en su lugar el Surface Transportation Board (Consejo para el Transporte de Superficie)

En 1998, se promulgó la Transportation Equity Act (ley de "equidad en el transporte") que pone el acento en conexiones intermodales y fomenta el transporte intermodal.

Con esto fomentaron primero el en 1991 impulsaron la promulgación de la Intermodal Surface Transportation Efficiency Act. (Ley de eficiencia en el transporte intermodal terrestre) que tenía como objetivo impulsar el transporte combinado y el transporte intermodal. Por ley del año 1995, se eliminó la Interstate Commerce Commission y se creó en su lugar el Surface Transportation Board (Consejo para el Transporte de Superficie)

En 1998, se promulgó la Transportation Equity Act (ley de "equidad en el transporte") que pone el acento en conexiones intermodales y fomenta el transporte intermodal

Comenzó con Piggy-back con los trailers sobre vagones playos y terminó con los CONTENEDORES DOMESTICOS, QUE ERAN CADA VEZ MÁS LARGOS Y AHORA SE USAN DE 53 PIES.

Los contenedores van dos en alto en los principales trayectos y los contenedores domésticos van a menudo sobre los contenedores de 40 pies.

Argentina debe USAR CONTENEDORES DOMESTICOS, CÓMO HACEN PAISES DESARROLLADOS

Debe hacer políticas de transporte para convertirse en un país competitivo en los mercados mundiales, para poder EXPORTAR EL MÁXIMO POSIBLE.

Sin duda todo esto merece la atención del Presidente Alberto Fernandez.