

LA IMPORTANCIA DE AVANZAR EN UNA ESTRUCTURA INTERMODAL

El transporte impacta de lleno en la competitividad

En la Argentina no se estudia cuánto cuesta mover una persona o una carga de origen a destino.

ANTONIO ZUIDWIJK Buenos Aires (*)

Poca gente sabe que Argentina practicó el transporte intermodal, cuando no existía esta palabra, que ahora es la base de las políticas de todos los países en progreso. El país poseía uno de los mejores sistemas de puertos con ferrocarriles del mundo, algo que ahora vuelve a ser un objetivo mundial. Había barras de oro en los pasillos del Banco Central. Después vino el avance del camión y todo cambió. Miremos un mapa actual de la zona del centro del país, que es económicamente la parte más importante, donde se producen los mayores movimientos de cargas domésticas, de importación y de exportación. Allí veremos una bendición de la

naturaleza, que es el río Paraná y que muchos países nos envidian. Paralelo al río, está la red del ferrocarril de trocha ancha (1676 mm) y la ruta 9. Aún con un constante mantenimiento, esta ruta siempre tiene surcos, a menudo en partes recién hechas. No aprovechamos ni el río, ni el ferrocarril, que está todavía en aceptables condiciones de uso y más que inversiones, necesita reglas claras para su correcto aprovechamiento. Transportamos más del 90% de las pesadas cargas por la ruta Panamericana y la ruta 9 y lo mismo pasa en Entre Ríos con la ruta 14, que circula casi paralela al río Uruguay. Argentina debe comenzar a prestar atención sobre cómo se forman los costos para llevar una carga de un punto a otro. No hay que consi-

derar solamente las tarifas que cobran los transportistas de camiones y ferrocarriles, como se hace acá cuando se habla de transporte intermodal. Hay que estudiar todos los costos, los de construcción de la infraestructura y de los equipos de transporte y además los de mantenimiento y vida útil de todo. Eso es la base de política de transporte intermodal, donde además se deben tomar en cuenta los costos de las externalidades: congestión, accidentes y efecto al medio ambiente. Hay que empezar con urgencia un programa de mejoras, comenzando con un estudio de prioridades.

Fijar prioridades

El Ministerio de Economía debe fijar las necesidades más impor-



tantes para el país, con datos públicos que se deben poder debatir. En el Ministerio de Transporte habría que formar un grupo técnico, que no dependa de la política del partido gobernante y que necesita trabajar con estabilidad, sin sufrir cambios cada vez que hay un nuevo funcionario, como es el caso en nuestro país. Los técnicos de transporte intermodal deben ser estables y seleccionados por concursos públicos. Todos los proyectos de mejoras, tienen que comenzar indefectiblemente con un estudio de cómo se puede comenzar a usar bien lo que está disponible. Después hay que hacer los análisis para saber cómo ir mejorando en etapas los otros sectores, siguiendo las prioridades que deben fijar el Ministerio de Economía. Ya dijimos que el sistema de trocha ancha de ferrocarriles está en gran parte en aceptables condiciones, pero no hay ningún proyecto para mejorar el uso de esta parte del sistema. Todos hablan del Ferrocarril Belgrano, que está en una desastrosa condición general. No hay proyectos de como se puede usar mejor la red ferroviaria haciendo combinaciones del tráfico entre las diferentes trochas en las estaciones de intercambio, como se hacía en los años 80. Hay 14 provincias que al mismo tiempo piden arreglos en el Belgrano, aunque todos saben que tendrán que esperar muchos años para que ellos suceda, aún con las inversiones chinas. Aquí es donde el Ministro de Economía debe intervenir. ¿Se gastará la poca plata disponible en el ramal C 14 para comunicarnos con Chile o en Jujuy para reparar la conexión con Bolivia? Se debe estudiar en profundidad cómo se puede bajar el costo total en el sector Avia Terrai/Barranqueras/Santa Fe. Esto posiblemente se consiga con un transporte eficiente por el río desde Barranqueras, aún con un

trasbordo adicional. El Corredor Bioceánico Central, no puede figurar todavía en la agenda. La obra de un túnel similar de 50 kilómetros en Europa empezó en 1996 y se espera terminar en 2017. Con el dinero que se ha gastado en propaganda, reuniones con presencia de presidentes, gobernadores y demás funcionarios, se podrían haber mejorados miles de kilómetros de caminos rurales, que ahora son intransitables cuando caen cuatro gotas de lluvia. Para cada tipo de cargas hay que estudiar los procesos logísticos en un esquema de comercio y transporte. Lo que hay que hacer primero para las cargas a granel, es el estudio del correcto uso de los distintos brazos del río del río Paraná y nuestra relación con Uruguay en el tema de los canales Emilio Mitre, Martín García y Punta Indio. En este caso deben intervenir los prácticos. En todos los estudios se deben escuchar las opiniones de todos los participantes en las cadenas y de todos los que serán afectados por los proyectos. Ahora se habla de proyectos, sin que participen grupos de trabajo con suficiente conocimientos. Una vez establecido este programa de prioridades, se podrá mejorar nuestra competitividad en el corto plazo y probablemente hasta el mediano plazo, que no debe ser pasado mañana como se piensa ahora, sino para un periodo de cinco años.

Más información en www.antonioz.com.ar



(*) Especialista en transporte y logística internacional.

presencia de Mauricio Tencone, jefe de diseño de la automotriz, y Sebastian Perrais, director de la marca en Francia. Ni más ni menos que este merito para reunir semejante equipo.

Este título hace a la continuación de los ya anteriormente obtenidos por la marca: Alfa 164 en 1988, la coupé Brea en 2005 y, el hijo más joven de la familia, Alfa Romeo Mito en 2008.

Alfa Romeo 4C representa el icono superdeportivo moderno de la marca. Recientemente elegido "Auto del Año" por la revista Inglesa FHM y galardonado con el título "Auto Trophy 2013" otorgado por los lectores de la revista alemana Auto Zeitung, sabe como destacarse de sus rivales.

Otra distinción

Alfa Romeo 4C ha sido elegido como el "auto más bello" en el marco del 29° Festival Internacional del Automóvil de Chamonix en Francia. Este flamante modelo, próximo a comercializarse en Argentina, ha sido elegido como resultado de una encuesta online global junto con la colaboración de reconocidos y prestigiosos medios a nivel local. Le Point, Auto Addict, Automobiles Classiques, AD y JCDcaux conformaron el jurado. Se trató de una clara victoria considerando que el 40,7% de los votantes se manifestó a favor de Alfa Romeo 4C. Le siguió BMW Serie 4 con el 25,55% y Mercedes CLA con 22,15%. El premio fue entregado a Carl Louis-Vignon, brand head de Alfa Romeo para la región EMEA (Europa, Oriente Medio y África) en

