

Se necesita un debate profundo sobre las políticas de transporte multimodal

Por Antonio Zuidwijk

En el XXVI Seminario Internacional de Puertos, Vías Navegables, Transporte Multimodal y Comercio Exterior, del 27 de Octubre de 2016, hice una presentación con el título: “Contenedores, buques y puertos, partes de un sistema de transporte: etapa 2000-2016. Invitaciones a un debate, no respondidas”.

Fue mi intención dar pruebas que nuestras autoridades nunca “han leído las señales en la pared”, que ya surgieron hace varias décadas. Nunca prestaron atención a los reclamos

para debatir lo que algunos veían venir en el futuro. No es la intención de repetir las pruebas, sino de evitar que se continúe ese mismo camino erróneo. Se deben formar “mesas redondas”, como han hecho países que progresan. La negativa de abrir debates llevó al país a una lamentable situación que el 93% de las cargas, (por peso, no por valor) se transportan por camión, sin prestar atención a los costos totales que esto engendra. Para empezar pinté la situación del centro del país, con su rica “Pampa Húmeda y Cordón Industrial”, donde tenemos una bendición de la naturaleza, el Río Paraná. Y paralelo a ese maravilloso río, hay muchos kilómetros del ferrocarril de trocha ancha (1676 mm) en aceptables condiciones de uso, que son los remanentes de una Argentina gloriosa, que tenía “Transporte Intermodal”, cuando ese término no existía en el mundo. ¿Y qué hacemos? Lo que dije arriba: transportamos el 93% de las cargas por camión. En la Ruta 9 siempre hay surcos por el desgaste de transporte de productos básicos, de poco valor y muy pesados, aunque hay un constante buen mantenimiento de un concesionario. Nadie toma en cuenta los costos de hacer y mantener la infraestructura, nadie calcula los gastos por demoras en la Ruta 9 y los accidentes que se producen. Y cuando piensan en “Transporte Intermodal”, se pregunta a un camionero lo que cobra para llevar por ejemplo un contenedor de Tucumán a Buenos Aires y después se llama al NCA, concesionario del FFCC Mitre. Por razones que no se pueden explicar en esta nota, el NCA factura un poco menos y por eso la mayoría decide usar el camión. Pero lo que pasa a un cargador en Santa Fe que quiere comparar el costo del transporte fluvial, es peor. Resulta que un servicio de barcazas con bandera argentina, que es el único que puede llevar cargas de Santa Fe al Puerto de Buenos Aires, cobraba MÁS que el



Antonio Zuidwijk

camión y en el 2015 se levantó el servicio. Alrededor de estos puntos básicos, he tratado de llevar a la audiencia a la necesidad de prestar atención a unos muy interesantes cosas que dijo el Sr. Liveris de la empresa DOW el día 13 de septiembre 2016 en el “mini-Davos”, donde fue el primer orador después del Presidente Mauricio Macri. El Sr. Liveris dijo algunas cosas duras y que es tiempo que la Argentina se ponga en forma.

Y en la presentación mencioné que una cosa donde Argentina no está en forma, es la forma en que se hacen “Planes de Transporte”. Di pruebas que se siguen haciendo los Planes en

“Cámaras oscuras”, sin permitir debates. Di claros ejemplos del resultado del Consejo Consultivo de la S.S.P. y V.N. que hizo 3 reuniones: Enero, Marzo y Abril. Y sin permitir debates, en junio los funcionarios comenzaron a tomar decisiones, que pueden ser correctas, pero que sin ninguna duda merecen más atención. Pero los debates no tienen que tener el carácter de “interminables”, como los debates sobre la Autopista Ribereña, sino “Mesas Redondas”, donde todos los participantes de las Cadenas Logísticas pueden exponer sus problemas ante técnicos. Y las soluciones que los técnicos deberán tomar, deben ser las que sirven mejor al interés común y no de unos pocos. Y los técnicos deben entender, que la zona del país que sufre las consecuencias, no es la rica zona central de mi ejemplo inicial, es el noroeste y el noreste argentino. Se puede decir en forma “sintética”, que esta zona está lejos de los puertos que se usan ahora, los del Río de la Plata (para contenedores) y el Río Paraná (para granos y otros productos). Para eso se ha hecho un plan muy especial: el Plan Belgrano. Y para este plan se debe empezar con “Políticas de Transporte Intermodal” algo que no es fácil. Pero lo único que se hace hasta ahora, es continuar con grandes inversiones en carreteras y proyectos de ferrocarriles del tiempo del ex Ministro Florencio Randazzo.

Y aunque el tema de “transporte por agua” es muy complicado, es un grave error descartarlo sin hacer primero las tentativas de completar el trabajo iniciado en julio de este año, cuando se formó el primer grupo de análisis, con participación del Ministerio de Transporte, algunos empresarios y algunos gremialistas. Antes de tomar cualquier decisión, se debe continuar ese camino. Esto es el síntesis de la presentación, más detalles en www.antonioz.com.ar