

Almacenamiento Logístico y Distribución

Depositos exclusivos en Zona Franca La Plata:

- 5500 m² cubiertos
- 2000 m² Depósito IMO (Mercaderías Peligrosas - Agroquímicos)
- Show Room
- Importación - Exportación
- Logística Integral
- Gestión Gratuita a despachantes de Aduana

J.L.G.

Amplie sus horizontes al mundo!

www.estudioguerra.com.ar - Tel.: 5128 6880 / 85

OPINIÓN |

Por Antonio Zuidwijk

El Estado no planifica el transporte intermodal

Con vistas al 5° Congreso de Transporte, organizado por la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Fadecac), las comisiones de trabajo se preparan para presentar sus trabajos en ese ámbito, práctica que ya dio sus frutos en el congreso anterior, realizado en 2003.

Entre diciembre y enero, el presidente de la Fundación para la Formación Profesional en el Transporte (FFP), Martín Sánchez Zinny, analizó con los coordinadores de las comisiones los objetivos especiales para cada grupo.

En la Comisión de Intermodalismo para el 5° Congreso se ha podido conseguir la participación de un grupo de personas que tienen una larga experiencia en temas de su actividad y en comercio exterior. Pertenecen a empresas de transporte por carretera, por ferrocarril y por agua, a terminales de carga, a la Cámara de Exportadores de la República Argentina, a la Cámara de Importadores de la República Argentina, a las aseguradoras, al Centro de Navegación, a la Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional y a la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga de América Latina y el Caribe.

De esta forma, se abarcó un amplio espectro de los que participan en la práctica en la cadena intermodal. Además, la comisión contó con el imprescindible apoyo de algunos reconocidos catedráticos que guiaron las discusiones.

En ese ámbito se observó, por ejemplo, que el Estado ha fallado y sigue fallando seriamente en uno de sus deberes que es de fundamental importancia para la economía de un país con distancias tan grandes como el nuestro: promover un sistema de producción y de transporte que permita que los productores puedan competir en los mercados mundiales. Con el argumento de que no había fondos para hacer las grandes obras que realmente hacen falta para llegar a un sistema intermodal eficiente, el Estado ha dejado de planificar.

No ha prestado atención alguna a proyectos privados que fomentan el intermodalismo y que deberían recibir su apoyo no con subsidios sino con reglas institucionales claras que permitan facilitar su desarrollo. Por ejemplo, nunca entró en consideración del Estado que las reglas de la Aduana son un freno para el intermodalismo.

Tampoco ha prestado atención alguna al desarrollo de los puertos privados ni observado cuáles serían los que fomentarían un mayor uso del transporte por ferrocarril, uno de los más importantes modos para el intermodalismo.

Hace más de 10 años

El último acto del Estado para posibilitar que el país pudiera ser competitivo en los mercados mundiales fue la promulgación de una de las más importantes leyes de la década del 90: la ley de puertos de



El puerto de Zárate, conectado con el tren

El último acto del Estado para posibilitar que el país pueda ser competitivo fue la ley de puertos

1992. En los últimos 12 años, esta ley ha demostrado sus excelentes resultados y produjo un vuelco total e indiscutible en nuestro sistema portuario. Transformó un sistema totalmente ineficiente en uno de los más eficientes del mundo.

Como factor principal produjo un sistema de libre competencia con bases claras y equitativas que han demostrado indiscutiblemente sus beneficios para el comercio internacional. Sin embargo, ahora hay quienes quieren introducir cambios en esta ley que es la mejor que la Argentina produjo en muchas dé-

cadás. Quieren volver el reloj atrás y socavar las bases de esta excelente medida.

Otra muestra de una falta total de política de Estado en el tema de transporte intermodal podemos encontrarla en un reciente caso (planteado en octubre de 2004) que involucraba la navegación en el río Paraná hasta una terminal ubicada en la estratégica zona de Campana y Zárate.

Esta área es la única zona donde hay una integración efectiva del sistema ferroviario y portuario, sin que el Estado haya tenido que aportar un solo peso. Como surge de los estudios norteamericanos y europeos, la integración entre el tren y el puerto es la base para la política de transporte intermodal.

Por razones poco claras, el Ministerio del Interior canceló la autorización de navegación de buques mayores, dada por la autoridad pertinente: la Prefectura Naval Ar-

gentina. Pruebas técnicas, algunas hechas en simuladores de institutos especiales y otras reales, demostraron que esto podría permitirse con total seguridad en la navegación, según constan en informes de prácticos de río y de los propios técnicos de la Prefectura.

Un estudio ambiental de la UBA confirmó que no había consecuencias negativas para el medio ambiente. Con esta extraña decisión se eliminó la única zona que cuenta con excelentes conexiones con los ferrocarriles de la competencia en el tráfico de contenedores con el puerto de Buenos Aires y Dock Sud, algo que es diametralmente opuesto a las políticas de los países avanzados, donde, como dijimos, se fomenta una real integración del sistema portuario con los accesos terrestres.

EL AUTOR: coordinador de la Comisión de Intermodalismo para el 5° Congreso de Transporte y director de Mardisson SA.

