

OPINION I

Por Martín Sánchez Zimny

Corredores bioceánicos y otros pendientes

Partezco a una suerte de generación del *baby boom* vernaícula, que, en su educación formal inicial, incorporó ciertas afirmaciones casi dogmáticas que nos marcarían -bien o mal- de por vida: "Las Malvinas son argentinas", "Somos el granero del mundo" y "Necesitamos una salida al Pacífico", entre otras. La primera de esas frases no se discute, aunque más no sea por respeto a los muertos y veteranos de 1982. La segunda permite sostener la economía en el presente a costa de una prolongada desmistificación. La tercera es la que hoy nos interesa.

Buscando en la finalidad de las cosas uno se preguntaría, entre varios interrogantes: ¿qué produce hoy la Argentina?, ¿cómo está compuesta la masa crítica de sus exportaciones?, ¿cómo se ubican y a qué distancia están los destinos habituales de su comercio?, ¿cuáles son los volúmenes?, ¿qué tiempos impone la distribución física de esas cargas? Jorge Rodríguez Zia responde con abundante detalle sobre estos inquietudes en su obra "Puertos precisos". Según demuestra el autor, con información estadística, un mapa a escala adecuada y una calculadora de mano, las dudas se disipan.

Hay intereses tanto en el corredor Este-Oeste como en el eje Norte-Sur. La cuenca del Plata es vertiente natural de la producción de una llanura fértil que se extendió hacia el Norte. Pero, ¿estamos en contra de buscar salidas de nuestra producción hacia el Pacífico? Para nada. Sí en la Argentina so-

brasen recursos y se hubiesen materializado tantos buenos planes en el siglo XX, jamás concretados, se multiplicarían las posibilidades de mover grandes volúmenes de bienes a través de los cinco cordones montañosos de una de las cordilleras más altas del mundo. Pero no fue así.

Gary Hamel afirma que "la estrategia es una vez que se conoce". Eso nos anima a proponer explotar la estrategia emergente de una proyección récord de nuestros campos y la necesidad de su ágil, económica y eficiente distribución desde las zonas productivas hasta los puertos de destino.

Estrategia

Desde mi humilde punto de vista, esas prioridades no pasan por la tónica empresa de perforar los Andes, sino por mejorar los puertos, impulsar el uso de la hidrovia, crear verdaderas áreas logísticas e invertir en la red carretera y ferroviaria sin olvidar la articulación de caminos rurales.

Cuando escucho hablar de corredores bioceánicos recuerdo al mítico Forrest Gump uniéndose con su trote regular y cansino las costas de ambos océanos, seguido por una multiforme horda de compañeros, sorprendidos todos ante su abrupta detención en medio del desierto. Sus únicas palabras los desconcertaron aún más: "Estoy cansado, me vuelvo a casa".

El autor es presidente de la Fundación para la Formación Profesional en el Transporte (FPF). E-mail: presidencia@fpf.org.ar



UN NUDO EN ROSARIO



Los accesos a la zona portuaria de Rosario volvieron a colapsarse por el tránsito en las últimas semanas, cuando se produjeron largas colas de camiones cargados con granos. Desde esos embarcaderos, que esperan la concreción del Plan Circunvalar -entró en la fase de estudios técnicos-, se exportaron el año último unos 5000 millones de dólares.

Costos logísticos, un punto arriba

El mes último, el Índice Acumulado de Costo Logístico Nacional fue de 243,74 mostrando un ascenso del 0,55% sobre febrero. Este indicador, elaborado por la Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (Cedol),

TENDENCIA

Mes	Parcial	Acumulado
Ene. 05	3,98%	242,27
Feb. 05	0,06%	242,41
Mar. 05	0,55%	243,74

Fuente: Cedol

estudia las variaciones de los costos de la cadena de distribución en el territorio argentino. El índice contempla una operación logística modelo y toma como valores de base los correspondientes a diciembre de 2001.

DESDE EL CONGRESO

FERROVIARIOS

Una salida el Pacífico para el NOA

El diputado Juan Manuel Urbatey (PJ-Salta) presentó en la cámara baja un trabajo para la puesta en marcha de un ferrocarril que una las provincias del NOA. El legislador propone "una línea férrea en el noroeste de la república que, atravesando las provincias de Tucumán, Salta y Jujuy, permita la llegada a Chile y especialmente a los puertos de aguas profundas sobre el Pacífico". El proyecto, que fue presentado el 29 de marzo último, busca crear una Comisión Nacional Ferrocarril Transandino integrada por legisladores, representantes del Ejecutivo, trabajadores y usuarios con el fin de "explorar las posibilidades de inversión privada para su construcción así como un sistema para integrar la red vial, aérea y portuaria de su zona de influencia para disminuir los costos operativos".

ENERGÍA

Seguimiento de las inversiones en servicios concesionados
Primeramente una iniciativa del diputado socialista Ariel Basterio -dirigente del sindicato aeronáutico, afiliado a la Central de los Trabajadores Argentinos (CTA)-, luego llegaron las de Margarita Stobizer (radical) y María Lucrecia Montenegro (independiente) y, finalmente, se unificaron las tres. La síntesis es un proyecto de ley tendiente "a devolver el Estado su protagonismo en

materia ferroviaria y evitar los abusos de las empresas privadas" el crear un organismo estatal encargado de la explotación y gestión directa de los ferrocarriles de propiedad nacional así como del control y supervisión de las líneas concesionadas. El proyecto llegó a debatirse el año pasado en la comisión de Transporte, donde permanece. Entre las funciones de la nueva Empresa Nacional de Ferrocarriles (Enfe) se destaca el diseño y seguimiento de los planes de inversión que deberán realizar los operadores de servicios concesionados.

TRANSPORTE

El tren, de interés público y nacional

Un proyecto de ley presentado en la Cámara de Diputados propone declarar "de interés público y nacional", la "reactivación y el desarrollo del sistema ferroviario de la República Argentina", para lo cual se impulsa la creación de una comisión bicameral del Congreso que efectúe un diagnóstico y desarrolle políticas específicas para el sector. La iniciativa, presentada por el diputado Alejandro Nieve (UCR-Jujuy), establece que la comisión "tendrá por objeto y misión el análisis y diagnóstico de la actual situación", la elaboración de "políticas ferroviarias y el establecimiento de los lineamientos a seguir para una pronta reactivación y desarrollo de la red nacional".

FRENOS@AIRE REPRESENTANTE Y DISTRIBUIDOR

DG DI GILO ABS Haldex

Calle 125 Nº 77 e/ Cno. Rivadavia y 34 (1925) Ensenada - Pcia. de Buenos Aires
 Telefax: (0221) 425-0505/424-2136/427-2099
 digilohnos@arnet.com.ar

ABRA VIEGO ISO 9001:2000

47 años EN EL MUNDO Estamos en Argentina para brindarle soluciones prácticas e integrales para su empresa.

Grupo CAT CAT ARGENTINA S.A.
 Logística de Vehículos • Mercaderías Generales
 Transporte Internacional • Logística Industrial
 Almacenaje y Distribución

Córdoba: Camilo Henríquez 2886 - Barrio Santa Isabel (5017) Córdoba - Argentina
 Tel.: (54-351) 426 8171 - Fax: (54-351) 426 8079 - castargentina.cba@grupecat.com
 Buenos Aires: Roberto Laplace 3451 - (1611) Don Torcuato - Prov. de Buenos Aires - Argentina
 Tel.: (54-11) 4741-8601 - Fax: (54-11) 4741-8602 - catargentina.bas@grupecat.com
 Lima: Camino Central Atucha - (2806) Lima - Prov. de Buenos Aires - Argentina
 Tel.: (54 3487) 481 857 - Fax: (54 3487) 481 859