

OPINIÓN

Por Roberto Liatis

El transporte como herramienta de desarrollo

El crecimiento económico de nuestra república, como en el resto del mundo, siempre estuvo ligado a la evolución del transporte. Este fue una pieza vital en el nacimiento y progreso de las ciudades, ya que fueron las trayectorias de las carretas las que marcaron los caminos, las que trasladaron las civilizaciones desde las costas hacia la parte meridional y transportaron la producción agropecuaria para su exportación en sentido inverso, produciendo así un crecimiento sustentable. A mediados del siglo XIX, el desarrollo del ferrocarril impulsó una pronunciada evolución: redujo distancias (por la velocidad de los trenes) y alrededor de sus estaciones crecieron ciudades. La carreta, el tren o el barco fueron medios pioneros, cuyos valores aportes no siempre son reconocidos por la sociedad.

Hoy el transporte sigue siendo la herramienta vital del desarrollo, y en forma superlativa en un país como el nuestro, extenso y en la ubicación más austral del mundo (alejado de los centros mundiales del consumo). En este contexto, es inminente delimitar con criterios racionales sobre un proyecto estratégico para el presente y futuro próximo, que contemple el planeamiento más efectivo de la inversión, las necesidades de responder a las demandas actuales de la producción privilegiando la exportación, sin olvidar el consumo interno, los valores agregados con visión logística y también el impacto en el medio ambiente.

Reparemos en que simples desarrollos tecnológicos, como el uso del contenedor, produjeron cambios tan notables como lo fue en su momento la aparición

de la máquina de vapor. En este sentido, sería interesante aplicar los conceptos de la logística para la medición de los valores, con lo cual observaremos la relativa importancia que tiene el menor precio del flete cuando se requiere el óptimo nivel de servicio, el aprovechamiento de bodegas ociosas y las ventajas de implantar el intermodalismo. Así, el planeamiento de las inversiones debe ser integral para responder eficientemente a la demanda.

Los ferrocarriles tuvieron su gloria cuando prácticamente representaban el monopolio para

servicio puerta a puerta. La relación de conflictos entre estos dos modos de transporte debiera transformarse en un diálogo solidario de propuestas de interactividad, privilegiando el beneficio comunitario a los objetivos sectoriales, como solución a nuestro complejo problema de transporte.

Para algunas situaciones, en las que ya existen corredores troncales, el ferrocarril puede resultar una buena opción, siempre complementado por el automotor que se acerca la producción por los caminos rurales, que en apreciable medida se encuentran en mal estado. Si asumimos el importante crecimiento del transporte automotor en todo el mundo, y de cara al futuro, se deberían estudiar los proyectos de centros de transferencia de cargas en las adyacencias de los grandes conglomerados y las zonas de actividad logística, integrando los transportes con servicios de Aduana.

En síntesis, definimos que los análisis de inversiones públicas deben efectuarse evaluando la mejor relación costo-beneficio, con actualización del conocimiento de las nuevas tecnologías, los resultados sociales y también las tendencias en los países desarrollados (previendo cambios futuros). Cada modo de transporte debe ser lo suficientemente competitivo y generar su propio desarrollo, sin subsidios que desequilibren la competencia, que es el disparador del ingenio para lograr una mejora permanente en la búsqueda de la máxima productividad que le agregue valor al producto transportado.

El autor es adscripto a la dirección de Andrés Lojibito y secretario de la Fundación para la Formación Profesional en el Transporte.

La carreta, el tren o el barco fueron medios pioneros, cuyos valiosos aportes no siempre son reconocidos por la sociedad

el traslado de las cargas en largas distancias, ya que la configuración geográfica económica de nuestro país es ideal para su desplazamiento. Sin embargo, las ventajas de este medio tienen su contrapartida en la falta de flexibilidad del sistema, sin chances de adaptarse a pequeñas demandas, cortas distancias y, sobre todo, a las cargas estacionarias como las derivadas de la agricultura. Sin lugar a dudas, estas cualidades (flexibilidad y adaptabilidad) las brinda el transporte automotor, que sin restricciones recorre zonas urbanas o rurales y presta

POR AMOR AL TREN



Una revista internacional de ferrocarrilistas chartó esta formación de la empresa Tren Patagónico para trasladarse desde Constitución hasta Jn. Jacobacci, en Río Negro. Allí, los pasajeros -ingleses y estadounidenses en su mayoría- se subieron a La Trochita para viajar hasta Esquel, en Chubut. La travesía partió de Buenos Aires la semana última.

DESDE EL CONGRESO

TRASANDINO SUR Exención del IVA

Las comisiones de Transporte y de Obras Públicas de la Cámara de Diputados dictaminaron en favor de un proyecto para exceptuar del pago del IVA a los bienes de capital e insumos necesarios para la construcción del corredor ferroviario bioceánico Trasandino del Sur, que comprende el tramo Zapala-Mallín Chileno, por un total de 140 kilómetros. El autor del proyecto, el diputado Luis Jaill (Movimiento Popular Neuquino), precisó que "para cerrar el corredor bioceánico ferroviario de 1300 kilómetros totales resta la construcción de 220 km de tendido de rieles, de los que 140 km están en territorio de la provincia de Neuquén". El primer tramo de la obra, de 58 kilómetros, para unir Zapala y Las Lajas, significará para la provincia un endeuda-

miento de 49 millones de dólares más 11 millones de IVA, que espera ser eximido de pagar. Para que el proyecto pueda ser tratado en el recinto resta que emita dictamen la Comisión de Presupuesto.

ROSARIO-CORDOBA

Autopista sin fondos

El senador santafesino Rubén Giustiniani (Partido Socialista) denunció que el proyecto de presupuesto nacional 2006 sólo contempla un 5,2% del total de recursos que hacen falta invertir para terminar la construcción de la autopista que unirá las ciudades de Rosario y Córdoba. El legislador indicó que "a pesar de los anuncios, sobre los \$52 millones de pesos necesarios para terminar lo que resta, sólo se asignan 57 millones en el proyecto que el Poder Ejecutivo envió al Congreso".

Texto Exportado

Expeditors®

You'd be surprised how far we'll go for you.

www.expeditors.com

Lima 355 Piso 1º "A"
C1073AAG Buenos Aires, Argentina
Tel: 4384-0161/63 / Fax: 4382-0952



PRECINTOS ARGENTINOS S.R.L
PRECINTOS DE SEGURIDAD

Pedinería 2594 C.P. 1437 Cap Fed
Tel: (54 11) 4919 1700/01/41

www.precintos.com.ar / info@precintos.com.ar

Aquí todo gira en torno al cliente

- Freight Forwarding / Import / Export
- Despachos Aduaneros
- Consultoría Técnica
- Almacenamiento y Distribución
- Puerto Libre de Montevideo
- Logística Integral

DOUBLE STAR
LOGISTICS DE ARGENTINA

Head Office Trade Center, Ruta Panamericana km 32 - El Bar - Buenos Aires
Tel: (011) 4727-5550 - Email: info@doublestarlogistics.com

Carretera 307 - CP 11000 Montevideo - Uruguay
Tel: (598) 21 917 0208 - E-mail: info@doublestarlogistics.com.uy