



 Transporte

# ¿Qué puede suceder con el transporte y la logística de cargas en Argentina en el 2016?

Alejandro Calvo

El año pasado cuando para esta fecha analizaba en el informativo semanal las obras de infraestructura del transporte de cargas que serían necesarias ejecutar en el año 2015, expuse mi escepticismo respecto del avance en la materialización de las mismas. Lamentablemente, no me equivoqué.

El cambio de signo político a nivel nacional el pasado 10 de diciembre impactó en la sociedad favorablemente, sobre todo creando expectativas de cambio que antes eran inimaginables.

Fue notable y significativo lo expresado por el ahora presidente en su campaña electoral con referencia al denominado "Plan Belgrano" para el NOA-NEA, el Túnel de Aguas Negras y las obras de acceso a las terminales portuarias del Gran Rosario, como soluciones a las problemáticas del transporte de las economías regionales.

Evidentemente, es cierto que en nuestro país, en materia de infraestructura, estamos como en el "chin chon": menos diez. Necesitamos lo que en otros países dan por sentado de manera simple y sencilla: rutas asfaltadas. A las mayores plantas de procesamiento de soja del mundo se ingresa en Argentina por camino de ripio (lo menciono así, casi como un eufemismo, porque habría que denominarlos "caminos de tierra").

La infraestructura de transporte en Argentina es una materia pendiente y tengo mucha fe que se tomarán en el próximo año las decisiones necesarias para solucionar estos déficits. Aunque razonando bien, no debemos olvidar que estamos en Argentina y las obras que se necesitan, no implican "soplar y hacer botellas". Lógicamente, dichas obras llevarán varios meses de formulación y otros tantos de trabajos de consenso para poder realizarlas.

Muchos dirán sencillamente: "pero no hay plata para ejecutar las obras". Esto es cierto y veraz en Argentina pero en el mundo hay mucha. Y disponible con planes serios, buenos proyectos y avales. Estas obras se podrían realizar rápidamente. El dilema es: ¿creamos una obra "perfecta" o diseñamos una obra funcionalmente aceptable? En lo personal creo que es mejor una obra perfectible antes que ninguna.

Por ello reconozco que, aunque tarde, el gobierno anterior comenzó a avanzar positivamente con la línea de trocha angosta del Ferrocarril "Belgrano Cargas" en el norte argentino. Renovó 750 kilómetros de los más de 1.500 que tiene la famosa "T" (Joaquín V. González- Avia Terai- Barranqueras- Rosario), pero no modificó la traza ni los cruces a nivel ni las playas de maniobras y dejó sobredimensionado a la flamante empresa "Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado" con las ex líneas Belgrano, Urquiza y San Martín integradas con su exceso de personal.

Pero hay que reconocer que dentro de los escasos avances hubo algo bueno: la nueva Ley de Ferrocarriles N° 27.132 sancionada en el 2015. Y con una ventaja importante: aún no posee decreto reglamentario. Todo un desafío, no para la





¿Qué puede suceder con el transporte y la logística de cargas en Argentina en el 2016? - 30 de Diciembre de 2015

gestión pública sino para la privada, que debe sugerir como se debe gestionar el futuro sistema.

La campaña 2016/2017 será la mejor de Argentina de todos los tiempos, pero no estamos preparados para poder recibir ese tonelaje con los caminos y vías férreas existentes. Solo la hidrovía podría hacerlo, pero solo transporta menos del 1% de la mercadería de cabotaje, debido a la reserva de bodega de bandera argentina y a la inexistente flota fluvial. ¿Qué opciones hay? Respuesta: un decreto de necesidad y urgencia que otorgue un &quot;waiver automático&quot; hasta que se debata algunas de las propuestas de leyes de marina mercante existente???? Las economías regionales agradecidas.

Pero, como dijese Ortega y Gasset, &quot;Argentinos a las cosas&quot;.

