

I LA ENTREVISTA I

# “Sólo hay que aplicar las políticas correctas”

Roberto Agosta, de la Facultad de Ingeniería de la UBA, confía en que todos los problemas logísticos tienen solución

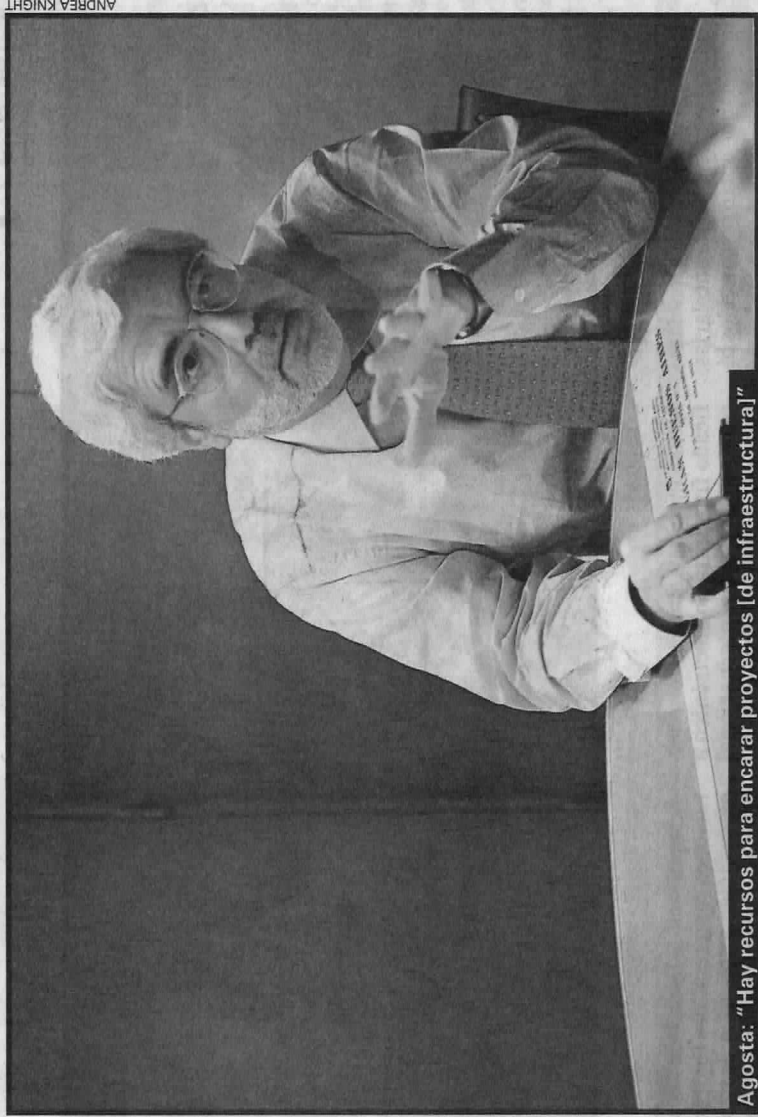
## Por Emiliano Galli

De la Redacción de LA NACION

Roberto Agosta está al frente de la Dirección de Transporte de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires (Fiuba). Mientras su equipo se encuentra finalizando un trabajo para la Subsecretaría de Planificación sobre ordenamiento y transporte, ya se preparan para una nueva investigación sobre los problemas del sistema logístico argentino y brasileño, con fondos de la Unión Europea.

Se trata del “Proyecto de fomento de transporte de carga sustentable en Latinoamérica (Enable)”, coordinado por el Instituto Griego del Transporte, en donde trabajará un consorcio de cuatro socios: el Centro de Investigación Técnica, de Finlandia; la Fundación Valenciaport, de España; la Fundación Ricardo Franco, de Brasil, y la Fiuba.

“La idea del informe (Enable) es



ANDREA KNIGHT

Agosta: “Hay recursos para encarar proyectos [de infraestructura]”

llamos con la Fundación Ricardo Franco, de Brasil.

-¿Cuáles son los actores?

-Estamos convocando a cargadores, a grandes empresas con pro-

del Ministerio de Planificación; a propósito del Plan de Ordenamiento Territorial, con financiamiento del Banco Mundial. Se están haciendo

plena cosecha y se espera que en algún momento pasarán por Buenos Aires 9000 camiones. ¿Tienen solución estas congestiones?

-Todo tiene solución. Cada hora

Sustentabilidad, el nuevo lema de los negocios

-¿Por qué la palabra sustentable en el título del proyecto?

-Es una palabra con muchos costados, principalmente al medio ambiente, pero ahora cada vez más a la logística y al transporte, donde ya se cómo se certifica el menor consumo de energía. Pero también hace a la sustentabilidad económica, financiera y social de las iniciativas. Ya no se trata sólo de satisfacer la demanda del transporte, sino de hacerlo de forma sustentable.

-¿Cómo ve el sistema de transporte ferroviario?

-Contrariamente a lo que a veces se piensa, al ver la red concesionada de trocha ancha y media, sacando el Belgrano, hoy se transporta más que nunca desde la nacionalización del ferrocarril. Infiuye el incremento del volumen de graneles y el corrimiento de la frontera agrícola. O sea, el ferrocarril tiene

power (enumerar los cueulos de do-  
tella específicos de la Argentina y  
Brasil con énfasis en el comercio  
con Europa', destaca Agosta tras  
agregar que parte del plan es "es-  
taduar las mejoras prácticas logisti-  
cas europeas y ver la posibilidad de  
transferir lo que se pueda a la reali-  
dad argentina y brasileña".

**-¿Qué ven los europeos para  
financiar un proyecto de estas  
características?**

-La Unión Europea tiene fondos  
para investigación científica y tec-  
nológica y es en ese marco que la  
Facultad, asociada a un consorcio,  
puede presentar proyectos que ca-  
lifique. El tema del comercio in-  
ternacional les interesó y por eso  
nos eligieron. El Departamento de  
Transporte de la FIUBA es uno de  
los más completos porque hay profe-  
sionales de todas las especialidades,  
del transporte, desde el planeamien-  
to del transporte hasta el diseño de  
infraestructura pasando por puer-  
tos, ferrocarriles y caminos.

**-¿A cuánto ascienden los fon-  
dos?**

-Sólo para la Fiuba hay unos  
100.000 euros, para un proyecto de  
dos años.

**-¿Cuál será el resultado final  
luego de esos dos años?**

-En primer lugar, presentar una  
red de actores vinculados al siste-  
ma. Y en segundo lugar, contar con  
un estudio técnico de cuáles son  
las mejores prácticas por transfe-  
rir desde la experiencia europea.  
Se parte de un diagnóstico, pero  
lo esencial son las propuestas. En  
la reunión del 14 de abril, vamos  
a validar junto con los actores del  
sistema el diagnóstico que desarro-

blemas logísticos y a las cámaras.  
Estamos en el proceso de entre-  
vistarlos.

**-¿Qué marca el diagnóstico de  
la situación argentina?**

-Son temas bastante conocidos: la  
congestión del puerto en Rosario, la  
congestión de contenedores y del  
tránsito urbano en Buenos Aires,  
y algunas cuestiones regulatorias y  
aduaneras, donde, a priori, me da la  
sensación que vamos a hacer énfasis.  
En lo que es infraestructura es poco  
lo que nos pueden transferir como  
mejores prácticas. Pero en lo que es  
management y regulaciones es don-  
de hay más oportunidades.

**-En Rosario se proyecta una cir-  
culación de 700.000 camiones en**

que aplicar las medidas y políticas  
correctas.

**-¿Son soluciones económica-  
mente caras o políticamente cos-  
tosas?**

-Tal vez es una mezcla de ambas.  
Muchas veces los problemas no son  
económicos porque se gasta plata y  
se hacen obras aunque no de mane-  
ra óptima. Ahora la Dirección Na-  
cional de Vialidad tiene en cartera  
la duplicación de calzada en 1500  
kilómetros más. Hay recursos para  
encargar estos proyectos y si lo hacés  
con inteligencia podés resolver un  
montón de problemas.

Estamos trabajando en este mo-  
mento en un trabajo con la Subse-  
cretaría de Planificación Territorial

## El camión sigue siendo el rey

co urbano lo tiene el colectivo, porque  
la red de subtes tiene la mitad de la lon-  
gitud de la que debería tener en una ciu-  
dad del tamaño de Buenos Aires, y el fe-  
rrocarril urbano perdió calidad. Pero hay

una situación de hecho: en ciertos corre-  
dores específicos, la importancia del fe-  
rrocarril es enorme. Ahora, si se ve toda  
el área metropolitana, la participación es  
menor. Hay tráfico que el ferrocarril no  
podrá hacer nunca. Con las cargas pa-  
sa lo mismo. La aspiración de eficiencia  
que tendríamos que tener en la Argentina  
es que el ferrocarril tenga una presencia  
mayor en larga distancia de graneles, y  
que el resto de las cargas se siga hacien-  
do por camión, porque hay una imposi-  
ción de geografía económica.

**-Seguirá siendo fuerte, entonces, el trans-  
porte carretero.**

-El camión es fuerte en todo el mundo, in-  
cluso en Europa, donde muchos países tie-  
nen tradición ferroviaria. El camión tiene  
una flexibilidad extraordinaria, y en cier-  
tos tráfico es muy difícil competirle, so-  
bre todo en un país con la geografía eco-  
nómica como la de la Argentina, donde la  
mitad del producto bruto está en Buenos  
Aires. El ferrocarril compete con ventaja  
en graneles y en largas distancias. Puro  
to. La situación de las cargas es pareci-  
da a la del transporte urbano de pasaje-  
ros, donde el tren debería ser la red que  
estructura los flujos, con el subte, y el co-  
lectivo debería distribuir el tráfico. Pero  
al ver las estadísticas, el 70% del tráfi-

un rol más protagonista. Creo  
que los concesionarios priva-  
dos han hecho un buen traba-  
jo, de más eficiencia, y hoy con  
redes más chicas transportan  
más que en los últimos 50 años.  
Esto no se dice. Aún así debe-  
ría incrementarse, porque la  
mayor participación del ferro-  
carril bajaría los costos logis-  
ticos de todo el país.

La gran deuda que tiene la Ar-  
gentina es la potenciación del  
Belgrano. Ahora se van a hacer  
obras importantes en la renova-  
ción del Belgrano, que está pro-  
gramando la ADIF. El ferrocarril  
tiene una participación peque-  
ña, pero en números absolutos  
es muy importante.

**-Tanto los trenes que trans-  
portan graneles como los que  
llevan contenedores cruzan la  
ciudad. ¿Cuál sería la mejor  
práctica en este caso?**

-Es el gran tema del transpor-  
te ferroviario en el mundo. Ima-  
ginarse un tren de 1,5 kilóme-  
tro de largo, atravesando una  
ciudad a 30 kilómetros por ho-  
ra es un problema, corta toda  
la ciudad. De hecho el Nuevo  
Central Argentino (NCA) cons-  
truyó desvíos de cruces fuera  
de las ciudades porque dejar  
un tren parado para esperar  
el cruce no es viable. La solu-  
ción es hacer cruces a distinto  
nivel, pero implica mucha pla-  
ta. Si queremos de todas ma-  
neras potenciar el ferrocarril  
vamos a tener que hacer in-  
versiones que resuelvan esos  
problemas.

Transporte, donde funcionan tres  
Escuelas muy importantes, a mi  
criterio, como la de Puertos, la de  
Ferrocarriles y la de Caminos. La  
Escuela de Puertos viene con buena  
continuidad, mientras que la de Ca-  
minos se reabrió hace 3 años. La de  
Ferrocarriles se reabrió el año pasa-  
do, gracias al apoyo de la Secretaría  
de Transporte. Son carreras de espe-  
cialización, no son maestrías.

**-¿Tienen buena llegada?**

-Sí, porque armamos un esquema  
donde los actores del sistema nos  
apoyan económicamente y envían  
alumnos. Son virtualmente gratui-  
tas, tienen el sponsorship de la Ad-  
ministración General de Puertos  
(AGP), de la Dirección de Vialidad, y  
de la Administración de Infraestruc-  
turas Ferroviarias (ADIF), que sirvió  
de catalizador para que los actores  
del sistema financien la carrera. Los  
planes de mediano plazo incluyen  
armar una Escuela de Transporte  
y Planeamiento Urbano.

Las tres escuelas fueron fundadas en  
1958. Tuvieron las vicisitudes típicas  
de la Argentina. En la década del 90  
se cerraron las tres porque dejaron de  
existir los organismos estatales. Pero  
hubo un error de criterio, porque si  
bien por ejemplo desapareció Ferro-  
carriles Argentinos, se necesitaban  
reguladores y controladores capaci-  
tados. El Estado podría haber perfec-  
tamente reservado plata para la capa-  
citación. En la UBA o donde fuera. Lo  
cierto es que se fueron reabriendo en  
distintos momentos, empezando por  
la de Puertos, a instancias de la AGP,  
a fines de los 90. Y la última fue la de  
Ferrocarriles, el año último, por im-  
pulso del propio Secretario de Trans-  
porte Juan Pablo Schiavi.

FERROCARRILES