



## **UNA ESTRATEGIA PARA EL TRANSPORTE ARGENTINO**

La Estrategia de Transportes influye decisivamente sobre la calidad de vida de las personas, su movilidad, la carga que deben soportar la naturaleza y el medioambiente y tiene decisivo efecto en la eficiencia y competitividad de la economía en un país extenso y excéntrico en el mundo como el nuestro.

La demanda de las rutas de tránsito en la Argentina es cada vez mayor debido a un aumento del tráfico entre las provincias, las regiones y el sub. continente. Un sistema de redes de tráfico eficiente con cursos fluviales, ferrocarriles, caminos, carreteras y aerovías es condicionante para el crecimiento económico y la movilidad.

Por esta razón una infraestructura de tránsito para el transporte eficiente es trascendental en términos de competitividad económica nacional.

Se deben ampliar las redes de navegación, de ferrocarriles y del transporte público de corta distancia como vectores del intercambio compatibles con el entorno geográfico y ambiental y aumentar su participación en el creciente volumen de tránsito.

Al mismo tiempo debería lograrse la compatibilidad del transporte privado individual con el entorno.

Debemos alcanzar precios verdaderos, auténticos y de alto rendimiento que también incluyan el componente ecológico en el sector transportes. Cada medio de transporte deberá soportar en lo posible los costos de las vías que utiliza como también los costos de los efectos nocivos que genera sobre el medioambiente.

Es deseable que las normas, por un lado, y los estímulos, por el otro, para reducir el uso de energías no renovables y minimizar emisiones se tornen gradualmente en más rigurosas, en un caso, y más compensadores en el otro.

Deberá lograrse que la infraestructura disponible y aquella que con seguridad se desarrollará en el futuro (corto, mediano y largo plazos) sea mejor aprovechada a través de la interconexión de las redes de transporte y de “Sistemas Inteligentes de Comando de la Circulación”, este propósito obedece también al objetivo prioritario de evitar un incremento caótico y por lo tanto ineficiente del tráfico.



La regionalización de las responsabilidades para la financiación y la planificación del transporte público de personas a corta distancia mejora las condiciones que permiten un suministro atractivo al alcance de los pobladores.

El alto requerimiento de inversiones, especialmente en los sectores de carreteras, rieles e hidrovías no puede ser financiado a través de las arcas del Estado, que sí debe prever su necesidad y orientar su desarrollo, por esta razón deben aprovecharse, para la infraestructura de transportes, las posibilidades de financiación privada y la refinanciación a través de tasas para los usuarios; solo después de que las obras están terminadas y en uso.

Deberíamos negociar también un régimen para los costos operativos de utilización de nuestras vías de comunicación y tránsito en el ámbito del MERCOSUR admitiendo, sin embargo, las lógicas diferencias fisiográficas.

Deseamos, por último, habida cuenta de nuestra condición geográfica de virtual peninsularidad y nuestra pertenencia al hemisferio oceánico, que condiciona fuertemente nuestros mayores intercambios al modo marítimo, recuperar el uso de nuestro registro de bandera para la Marina Mercante en las condiciones en que ello sea posible y simultáneamente favorecer la recuperación, mejora y eficiencia de la infraestructura portuaria en sus dominios terrestre y náutico.