

# Federalismo, transporte y logística entre regiones y ciudades

GUSTAVO LIPOVICH

La propuesta de este apartado es colocar sobre la mesa herramientas de análisis y tratar de incorporar a este diagnóstico una mirada que, quizás, no es la más tradicional, con el fin de ver cómo se relacionan transporte y federalismo.

## Concepto de transporte

A modo de introducción, definiremos transporte rápidamente. El transporte es un elemento que permite el desplazamiento, sobre todo de personas y cosas, entre dos lugares diferentes. Esa es su definición básica. Pero el transporte, en realidad, es una actividad derivada. Es decir, una persona necesita desplazarse de un lugar a otro –o necesita desplazar una mercancía o bien– para satisfacer otras necesidades que forman parte del ciclo de producción o de reproducción social. Muchas veces, por necesidades económicas o productivas, es necesario hacer un desplazamiento de algún bien o de alguna persona, o para satisfacer otras necesidades de índole social. Esto incluye la visita a familiares y amigos, asistir a un evento cultural, etc. El transporte, entonces, posibilita que se concreten otro tipo de necesidades. El transporte se relaciona con las actividades primarias y secundarias y con las áreas de servicios. Traslada, no solo los insumos, sino también a las personas que se desempeñan en distintas funciones alrededor de cada uno de esos complejos productivos que encontramos en todo el país.

En el caso de las actividades primarias, la extracción de recursos se localiza en territorios que están fijados en lugares en función de las condiciones para el agro o para la minería, etc. Tiene una fijación determinada en el territorio hacia donde el transporte trata de llevar sus servicios. Esto permite habilitar la exportación y el intercambio de insumos. En el caso de la producción industrial, cuando se define la localización de esas industrias se pone en juego una gran cantidad de variables. Una de ellas suele ser el transporte, porque van a necesitar recibir insumos y distribuir su producción. Por lo tanto, la calidad o la oferta de transporte de las distintas provincias, regiones o ciudades va a ser un factor a ser evaluado para la instalación de este tipo de actividades económicas. En el caso de los servicios, el transporte empieza a tener un rol fundamental en su localización. Muchas veces se escucha que las regiones o las ciudades desean ampliar la cantidad de empresas o firmas que se dedican a servicios, a la producción, porque son servicios de alto valor agregado. Allí, la posibilidad que brinda la oferta de transporte va a ser cada vez más importante para definir su localización. En el caso del turismo, la posibilidad de arribo y salida de turistas de lugares emisivos también está íntimamente ligada a la provisión de transporte. Finalmente, existen otras actividades vinculadas con salud, educación, encuentros sociales, realización de trámites, etc. Estas también van a depender mucho del transporte para poder ser concretadas.

## **La circulación y los sistemas económicos**

El transporte, en verdad, lo que hace es tratar de superar la fricción establecida por la distancia. Es decir que transportar algo de un lugar a otro, en primer lugar, presupone que, localmente, no se puede satisfacer esa necesidad, independientemente de cuál sea. Esto implica que hay una fricción

que intenta ser superada a través del transporte. Si las necesidades se pudieran satisfacer localmente, sin uso del transporte, todo sería mucho más eficiente en términos de uso de tiempo y del costo. Que se quiera transportar un elemento o una persona implica que esta no puede satisfacer sus necesidades localmente. Por otro lado, aquellos complejos productivos que no solo producen para abastecer un mercado local, sino que producen un excedente, necesitan colocar sus productos en otro lado. Esto propone la generación de puestos de trabajo, de producto bruto, etc. Al mismo tiempo, necesitan del transporte para poder realizarse, mantenerse y crecer, llegado el caso. Este sistema de circulación viene a ser un soporte muy importante para los sistemas económicos. Es decir que los servicios de transporte, desde épocas históricas bastante lejanas, son un soporte para el funcionamiento de distintos sistemas económicos.

En nuestra etapa actual de economía capitalista y globalizada, los transportes asumen una importancia muy fuerte. Es muy difícil imaginarse al sistema económico funcionando sin transporte. Al observar un mapa de la red ferroviaria argentina se distingue una red fuertemente orientada a un sistema económico que privilegió la exportación de productos primarios. Esa red tiene mucho que ver con habilitar o mejorar el desplazamiento de ese tipo de producción hacia el puerto de Buenos Aires o Rosario para poder ser exportada, sobre todo la producción agrícola. Es un sistema de red que hace de soporte a un determinado sistema o paradigma económico aplicado en distintos momentos.

Al observar la red de vuelos regulares que tuvo Aerolíneas Argentinas en el año de su fundación, 1950, también podemos ver algunas señales de concentración en Buenos Aires y la existencia de otras líneas transversales entre ciudades de distintas provincias. Esta es una red orientada también a masificar el mercado interno. Las necesidades de movimiento interno ya no se observan solo hacia Buenos

Aíres, sino que también permiten una interrelación entre provincias al mismo tiempo.

## **El transporte como actividad económica**

Otra particularidad del transporte es que es una actividad económica en sí misma. En el transporte encontramos empresas privadas que buscan un rendimiento económico, cuya función principal es ofrecer servicios de transporte. También hay empresas estatales, trabajadores, etc. Como actividad económica, lo que necesita cualquier empresa de transporte es un sustento en el rendimiento económico que le permita estar activa a lo largo de los años; puede ganar más o menos, pero tratando de evitar el cierre, en este caso, brindando servicios de transporte. En el caso de las empresas privadas, la orientación está fuertemente centrada en la búsqueda del lucro. Las empresas estatales tienen otro tipo de funciones, también, complementarias. Estas están ligadas a la concreción de políticas públicas más amplias.

Por último, cabe aclarar que en este apartado vamos a hablar específicamente de transporte interurbano. Es decir, no del transporte dentro de las ciudades, sino de aquellos transportes que unen ciudades diferentes. Estos generan impactos locales simultáneos y multiescalados. Para ampliar esta idea, pensemos en una oferta de transporte determinada entre un área y su destino con una escala intermedia como tres puntos conectados. El transporte va a generar impactos que no se dan solo entre los puntos conectados, sino también en las áreas de influencia conectadas fácilmente con cada uno de esos puntos. Entonces, va a tener un impacto bien localizado donde se instalan infraestructuras de transporte y se concentran los servicios de transporte. De forma simultánea, se da un impacto en toda el área de influencia de ese lugar. Es decir que se pueda llegar rápido, y que abastezca el servicio de transporte

no solo a ese foco sino a su área de influencia. Al mismo tiempo, este modo de transporte va a generar impactos, por ejemplo, en países conectados, tanto a nivel país como a nivel global. Desde el aspecto económico, el transporte puede generar puestos de empleo en estos puntos, vinculados directamente con la oferta de servicio de transporte. Asimismo, generar empleo posibilita la actividad económica en el área de influencia en otras actividades económicas primarias, secundarias y terciarias. Así, puede consolidar un proyecto económico aplicado para un país y también facilitar o expandir, por ejemplo, la economía global.

Todos estos impactos suceden de forma simultánea y esto es clave a la hora de analizar las políticas del transporte. Podemos aplicar políticas que tengan ciertos impactos a nivel muy local, pero que generan consecuencias no deseadas a nivel nacional o a nivel global, por ejemplo. En el caso de los impactos medioambientales, es muy evidente. A nivel local se pueden generar ruidos, etc., y a nivel global, por ejemplo, calentamiento global. Los impactos son simultáneos y en distintas escalas.

## **Federalismo argentino**

Ahora bien, cuando queremos trabajar a partir de estas premisas iniciales la relación entre transporte y federalismo, surgen unos primeros interrogantes. En primer lugar, qué es el federalismo. En el mundo hay varios países que aplican una forma de Estado federal, con diferencias, inclusive hay quienes mencionan que parecerían federalismos distintos. Ahora bien, el federalismo puede proponer la descentralización de actividades políticas, es decir, la descentralización en la toma de la decisión y de gestión, o puede vincularse con la desconcentración de aspectos demográficos, económicos, productivos, etc. Es posible hablar, en estas distintas expresiones de federalismo que se aplican a nivel mundial,

de un modelo que podríamos denominar como “federalismo argentino”, con las características propias que tiene esta cuestión en nuestro país. Siguiendo el caso del federalismo argentino, hay una delegación de funciones específicas por parte de las provincias hacia el gobierno federal. Al mismo tiempo, hay autonomía en otro tipo de funciones. Esto sucede simultáneamente en el caso del transporte interjurisdiccional, que es una de las funciones delegadas por las provincias al Estado nacional; esto es muy importante para cualquier análisis de transporte interurbano.

El artículo 77, inciso 19, párrafo 2 de nuestra Constitución nacional dice, al establecer las funciones del Congreso Nacional: “Proveer al crecimiento armónico de la Nación y al poblamiento de su territorio; promover políticas diferenciadas que atiendan a equilibrar el desigual desarrollo relativo de provincias y regiones”. Es decir que este federalismo argentino establece la descentralización de algunas funciones mientras que otras funciones delegadas se mantienen centralizadas, como el caso del transporte. Pero, al mismo tiempo, es explícito en la propia Constitución nacional este objetivo de desconcentración o de población más equilibrada del territorio, de aplicación de políticas tendientes a equilibrar las condiciones para el desarrollo que, como dijimos, se relaciona íntimamente con el transporte. Así, equilibrar estas posibilidades de desarrollo va a exigir prestar atención a qué sucede con el transporte. Tenemos una doble situación simultánea donde el transporte interjurisdiccional está delegado a la nación y, al mismo tiempo, la nación debe observar que se generen condiciones para equilibrar el desigual desarrollo relativo de las provincias y regiones. Con base en estas dos situaciones concurrentes, una pregunta inicial muy importante es qué sería o no una red de transporte federal. Eso nos lleva a cómo debería ser planificada una política de transporte teniendo en cuenta todo lo mencionado.

Para empezar a contestar esas preguntas deberíamos hacer un pasaje por algunas características. Primero, tener

en cuenta que el transporte tiene distintos tipos de ofertas. Una de las cuestiones centrales es la pertenencia o no a la red de transporte en un lugar. En el caso de, por ejemplo, las líneas de energía eléctrica, por sus características tecnológicas, que estén presentes en una ciudad o región ya garantiza un flujo continuo, independientemente de cómo estas redes se desarrollan topográficamente, estando conectados a esa red garantizamos el flujo de esos productos. Por otro lado, tenemos la infraestructura de transporte. Muchas veces tener la infraestructura no nos asegura, necesariamente, qué tipo de flujo va a haber, cuán dinámico va a ser, cómo va a impactar, etc. Sin embargo, es un soporte esencial para cualquier servicio que se quiera brindar después. Por lo tanto, una tercera cuestión en la oferta de transporte es la existencia de servicios.

Al mismo tiempo, el transporte puede ser dividido entre el privado, no regular o regular. Las necesidades de desplazamiento se pueden resolver de forma privada, generalmente es una forma cara de moverse y es adecuada para algunas cuestiones y distancias específicas. Tenemos, por otro lado, el transporte no regular, este es aquel que se contrata directamente; se establece un horario, un itinerario y se produce el desplazamiento, por ejemplo, de mercancías o personas. Y, en tercer lugar, el servicio público regular, este es un servicio que se presta con cierta reiteración, con un itinerario y que está abierto al público. Es uno de los que más efectos produce en los territorios. Cuando una empresa o actividad productiva decide instalarse en un territorio analiza las variables de transporte presente, y es muy probable que vea las infraestructuras y la posibilidad de contratar un servicio no regular. Esto va a ser conveniente sobre todo cuando lo producido completa en capacidad ese vehículo. Sin embargo, por ejemplo, en el caso del transporte de pasajeros, muchas veces lo que se hace no es alquilar todo un avión o micro entero para hacer los desplazamientos. Esto se debe a que, probablemente, el establecimiento productivo necesite trasladar pocas personas. Con lo cual el

servicio público se vuelve clave a la hora de mostrar que un lugar cuenta con cierta oferta que puede ser utilizada por cualquier emprendimiento productivo o población que se instale. Eso ayuda, obviamente, a mantener los complejos productivos existentes o a atraer nuevos. No es que al desarrollo lo produce la demanda efectiva que existe, la oferta existente y, sobre todo, la oferta que trasciende en el tiempo, es uno de los principales elementos que define, por ejemplo, la decisión de localización de población o de actividades económicas.

En el transporte encontramos inversiones privadas e inversiones públicas. La inversión privada, orientada fuertemente al lucro, para tomar la decisión de proveer un servicio de infraestructura de transporte va a ver las condiciones de rentabilidad. En cambio, la inversión pública no debería estar viendo tan finamente el rendimiento inmediato de esa inversión, sino que puede apostar a la transformación de las realidades territoriales haciendo una inversión que asume un riesgo. Este no es solo monetario, sino que también lleva cierta incertidumbre y cierta apuesta a generar fertilidad en lo que hace a la provisión de servicios de transporte.

### **Suboferta y sobreoferta**

La suboferta y la sobreoferta son dos cuestiones que vamos a ver frecuentemente en transporte. En los lugares donde hay suboferta de transporte hay demanda que queda desabastecida, mientras que en otras rutas o servicios se verifica la presencia de sobreoferta de transporte, sobre todo cuando hay una fuerte competencia entre distintos actores. Lo que hacen estos es sobreofertar el servicio para tratar de ganar mercado, entonces la oferta de transporte deja de tener una relación lineal con la población, con las actividades económicas o con la demanda de transporte real. Lo



importante para destacar es el tema de la demanda genuina en los lugares de transporte. En un momento dado, la demanda genuina puede existir, pero también se puede ir construyendo con el tiempo. Va variando, puede crecer o decrecer, y la determinación de esa variación no se corresponde únicamente con la oferta de transporte en las redes. También tienen importancia otros elementos que podemos llamar asociados, estos tienen que ver con las políticas locales que se aplican y que terminan siendo asociadas al flujo de transporte. Sintetizando, el transporte va a generar desarrollo en los lugares no solo por su propia oferta o sus propias características, sino que debe ser acompañado por elementos asociados locales.

Todas las tomas de decisiones y acciones que se puedan llevar a cabo de forma endógena en una ciudad o en una región no alcanzan, no son suficientes. Muchas veces también dependen de factores externos como, por ejemplo, una oferta interjurisdiccional de transporte. Del mismo modo, tampoco es suficiente contar con el desarrollo de lo exógeno, sino que también hacen falta acciones locales que promuevan esa cuestión.

## **Evaluación de servicios de transporte**

### **Pertenencia a la red, conectividad y accesibilidad**

Aquí nos adentramos en tres elementos de evaluación de servicio de transporte para permitir un análisis quizás no tan tradicional sobre la relación entre transporte y federalismo.

En primer lugar, hay algo básico que es la pertenencia a la red. Un lugar que es un nodo, un punto, dentro de una red de transporte es lo más básico para cualquier política futura. En algunos casos, con eso ya es suficiente, como en el ejemplo de transporte de energía. En otros casos, pertenecer a una red de transporte es solamente el inicio. En

segundo lugar, un concepto usado muy habitualmente es el de conectividad. Cuando hablamos de conectividad en términos estrictamente técnicos, estamos hablando de un punto que está unido con otros puntos de alguna forma. Si no existe una unión de infraestructura o de servicio de transporte no hay conectividad entre ellos. Hay valoraciones más cualitativas de la conectividad porque puede haber, por ejemplo, más ofertas de transporte en un punto que en el otro, entonces ambos tienen conectividad, aunque hay aspectos cualitativos muy diferentes. También puede pasar que haya conectividad, pero uno ha unido un punto muy importante, por distintas razones, y otro un punto marginal. En este caso, tenemos dos conectividades distintas. Podemos analizar esa conectividad bajo otro concepto diferente que es el de accesibilidad. Se lo utiliza en términos de movilidad, por ejemplo, de cierta población que tiene dificultades para desplazarse. Habla de la calidad del desplazamiento. Accesibilidad es un camino más amplio que hace referencia a la calidad de esa conectividad. La conectividad existe o no existe, la accesibilidad habla de parámetros cualitativos y, generalmente, se toma en función de variables como el tiempo de viaje. En este sentido, la conectividad entre un punto y otro puede estar acompañada de buena o mala accesibilidad en función de la cantidad del tiempo que se requiere insumir para realizar ese viaje. Por lo tanto, la accesibilidad también puede medirse en términos de costos u otras condiciones. Y es un elemento que va a impactar en las posibilidades de desarrollo. Una empresa, cuando se localiza en un lugar, pretende tener un fácil acceso hacia sus mercados, clientes o que sus proveedores tengan un acceso fácil a sus plantas productivas. Es decir que no es tanto la conectividad la que va a determinar la posibilidad de desarrollo, sino que la accesibilidad es lo que va a configurar esas posibilidades.

## Concentración y densidad

Como dijimos antes, el transporte, además, es una actividad económica en sí misma. Como tal, tiene costos e ingresos. Las empresas que trabajan en brindar servicio de transporte tratan de reducir continuamente el costo de producción de los servicios y mejorar los rendimientos. Para eso hay dos claves que se relacionan con la concentración de las redes y con tratar de lograr densidad en los flujos para bajar los costos unitarios de producción del servicio de transporte. Cuanto más bajos son estos costos, más chances hay de éxitos económicos para la empresa de transporte.

Sin embargo, también está para ser utilizada por terceros que necesitan desplazarse, y ahí aparece el término logística. La logística no solo habla del transporte, sino también de la eficiencia del transporte. Está muy ligada a la noción de accesibilidad. Cualquier emprendimiento logístico o la logística de una empresa va a exigir que se pueda trasladar su producción, sus insumos, entre un origen y un destino en un tiempo determinado, minimizar pérdidas de tiempo bajo ciertas condiciones de transporte y, obviamente, viendo la variable del costo para que no repercuta negativamente en la rentabilidad. Entonces, la logística es el campo de acción que analiza de qué forma se logran concretar estos desplazamientos entre los puntos que tienen que conectarse entre sí. Es decir que está íntimamente ligada con la accesibilidad y no tanto con la conectividad.

## El rol de los nodos concentradores y distribuidores

En el campo de la logística, así como en la producción de los servicios de transporte, toma protagonismo el rol de los nodos concentradores o distribuidores de cargas y de pasajeros. Esta concentración, en un punto, es una variable que permite lograr una buena logística y una buena accesibilidad. Muchas veces la presencia de estos nodos concentradores o la inversión en ellos es tomada como si fueran

acciones ajenas a cualquier idea de federalismo. Sin embargo, estos nodos pueden generar no solo un impacto local, sino que, simultáneamente, generan impactos en áreas de influencia o incluso a nivel país. Por ejemplo, la llegada del tren al interior del puerto de Rosario refuerza el rol del puerto y, al mismo tiempo, facilita las condiciones logísticas de todas las áreas de influencia. Facilita el desplazamiento de las cargas de la producción de muchas de las provincias, no solo de Santa Fe, a través de este punto. Es decir que hay acciones que se toman en estos nodos concentradores, que son esenciales para que la actividad del transporte sea sustentable desde el punto de vista económico. También son esenciales para lograr menos tiempo de desplazamiento y menor costo para quien tiene que transportar sus bienes o su personal.

Muchas veces, cuando vemos estos planteos de redes, se los toma como no federales o carentes de federalismo, y es interesante analizar si esto es realmente así. Por ejemplo, en EE.UU., aunque frecuentemente no lo sabemos, en el caso del transporte aéreo, el gobierno federal tiene una línea masiva de subsidios a rutas aéreas. Esto se da para que las líneas aéreas se vean estimuladas a brindar servicios a pequeñas y medianas localidades. Estas no son atendidas por el mercado independiente porque ven que no hay una rentabilidad asegurada. Por ello, hay un subsidio del gobierno federal para que todas esas ciudades puedan estar en la red aerocomercial de ese país. Hay un hecho singular muy importante y es que, para obtener este subsidio, lo que ellos exigen es que los vuelos que lleguen a esas pequeñas y medianas ciudades tienen que conectarlas con centros de concentración o distribución. Es decir que la única forma de acceder al subsidio es si están conectadas a través de estos centros de conexiones. Esto se debe a que esta política no solo busca integrar más puntos a la red, sino que está enfocada no tanto en la conectividad sino en la accesibilidad. Es decir que llegar a un punto de conexión o distribución de vuelos complejos asegura la conexión de esa ciudad

con toda la red de vuelos de EE.UU. tanto doméstica como internacional. Ello se da en períodos cortos de tiempo y con buena accesibilidad, porque se entiende que va a estar íntimamente ligada con la posibilidad de desarrollo de todos esos lugares. Entonces, lo que se trata de hacer es dotar de accesibilidad a cualquier emprendimiento productivo que ya esté instalado o que quiera instalarse en esos más de 110 puntos en EE.UU. Asimismo, que puedan gozar de un servicio aerocomercial que les permita rápidamente llegar a un centro de distribución y de ahí a cualquier lugar del mundo. Como dato de color, la cantidad de subsidios y la cantidad de ciudades atendidas por este programa a través de los años fue aumentando considerablemente. Esto se debe a que las empresas privadas que buscan lucro empiezan a tener comportamientos de concentración de sus rutas muy fuertes. Intentan explotar solo los segmentos de mercado más rentables y abandonan, cada vez más, ciudades que son atendidas a través de subsidios. Como política federal se incentiva la pertenencia a la red de cada vez más puntos y la buena funcionalidad de estos nodos de concentración y distribución. Estas acciones son totalmente complementarias entre sí y beneficiosas en un marco de federalismo.

### Sustentabilidad económica

Todo este sistema de transporte va a depender de la sustentabilidad económica que se logre a largo plazo. Cuando se habla de sustentabilidad económica no solo estamos hablando de servicios de transporte que arrojan ganancias por la demanda que haya. Muchas veces es necesario alcanzar la sustentabilidad económica a través de subsidios gubernamentales directos o a través de subsidios cruzados entre distintos componentes de una red. De esta forma, se tratan de evitar las asimetrías y desequilibrios territoriales, sobre todo aquellos que se ligan con las posibilidades de desarrollo. Estas asimetrías y desequilibrios pueden tener dimensiones de análisis totalmente distintas. Si vemos un

mapa de líneas que solo nos muestra la conectividad en su sentido más básico, nos muestra algunas concentraciones que parecen estar dispersas. Sin embargo, muchas veces detrás de eso hay todo un discurso, aunque no se ven las diferencias cualitativas. Distinto es el caso cuando se busca generar simetrías o equilibrios a través de la accesibilidad. Son dos cosas distintas porque una ciudad o región podría plantear que para buscar equilibrio debería tener un montón de rutas aéreas, por ejemplo, pero eso no necesariamente va a estar ligado a la accesibilidad real.

Otra forma de reducir asimetrías o desequilibrios es pasar a tener metas con base en la accesibilidad pensando qué es lo que se va a demandar, finalmente, en cualquier complejo productivo o iniciativa económica, en términos de desplazamiento. El análisis se puede hacer en función de los elementos fijos presentes en el territorio o por la funcionalidad, que es a donde apunta la logística actual.

## **Impactos del transporte**

Para analizar cómo es que el transporte genera impactos, hay muchos análisis y sustentos. Generalmente vemos el uso de lo que llamamos el enfoque “causa-efecto”. Este plantea que, si colocamos una autopista, puerto, etc., en cualquier localidad, como efecto automático las empresas se van a instalar allí. Esa es una premisa falsa, ya se ha comprobado muchas veces. Hay variabilidad en los impactos y aspectos cualitativos del transporte que se ofrece, que son totalmente distintos. Por ejemplo, no es lo mismo una oferta orientada a traer turistas del extranjero a alguna provincia argentina que montar una red orientada a facilitar la salida de argentinos para hacer turismo en el exterior. En los dos casos hay aeropuerto, línea aérea y pasajeros, pero estos aspectos que son cualitativos van a cambiar terminantemente la posibilidad de desarrollo del lugar. Más allá de este

enfoque causa-efecto, lo que se verifica es la presencia de la necesidad de un enfoque dialéctico entre el transporte y el territorio, donde el transporte configura el territorio, pero, simultáneamente, el territorio va a ir configurando al transporte. Si solo tuviéramos empresas que van a ver dónde hay demanda para montar sus servicios de transporte, lo único que vamos a hacer es estimular la concentración y la desigualdad fundada en los puntos que hoy ya tienen demanda. Aun mirando la realidad territorial para decidir cómo montar un servicio de transporte o mirándola una vez ofrecido, el transporte sigue configurando ese territorio, lo dota de primacía o de marginalidad respecto a los lugares donde no se ofrece el servicio.

Los impactos económicos del transporte no solo son positivos, también pueden ser negativos. No hablamos sobre la cuestión ambiental, que es bastante obvia, sino de los impactos económicos. Muchas veces una red de transporte muy eficiente, muy sofisticada, no solo permite que se generen impactos positivos en las economías locales, sino que puede pasar todo lo contrario. La facilidad de desplazamiento es tan útil para la producción local que se quiere colocar en otras regiones, como para la producción de otras regiones que quieren colocarse en este lugar. Cuando se facilita el transporte pueden pasar las dos cosas. Es decir que, si hoy ya existen divisiones internacionales de trabajo o una situación muy desequilibrada asimétrica a nivel mundial, la eficiencia del transporte no necesariamente va a traer consecuencias positivas o negativas, pueden ser de los dos tipos. Por eso son esenciales las políticas que localmente se apliquen para que el transporte, efectivamente, genere impactos positivos. De hecho, muchas veces lo que termina pasando es que la mejora de la eficiencia del transporte profundiza la especialización productiva regional. Es decir que vigoriza aquellos complejos productivos que tienen ventajas comparativas en un lugar. Así, desestimula la diversificación productiva de ese lugar porque la eficiencia del transporte permite que lleguen fácilmente productos o

servicios generados en otros lugares. Por lo tanto, hay que tener mucho cuidado y ser muy meticuloso a la hora de planificar el transporte y ver qué tipo de políticas de transporte se favorecen o no se favorecen.

## **Planificación federal del transporte**

Por último, si queremos poner en práctica algún ejercicio de planificación federal del transporte, primero tenemos que tener en cuenta este doble rol por parte de las provincias en el federalismo argentino. Por un lado, tenemos la autonomía, pero también la necesidad de integración en un marco más amplio nacional. Es decir, poder generar sus proyectos siempre y cuando estén en sintonía con los objetivos nacionales. Eso es muy importante. Luego, diferenciar los objetivos de inversión, de conectividad o de accesibilidad. Por ejemplo, poner un puerto es un objetivo de inversión, pero no es necesariamente tener conectividad. Por eso, es muy importante, en cualquier ejercicio de planificación federal del transporte, pensar en parámetros o en consignas un poco más complejas aprovechando todos los avances que hubo en la logística. Asimismo, trabajar en la planificación del transporte federal sobre la base de objetivos, no solamente en el sentido de provisión de infraestructuras, por ejemplo, sino con objetivos o con metas de otras dimensiones. Poner metas relacionadas con las posibilidades de éxito de cualquier matriz productiva implica que el montaje de la infraestructura, la provisión de servicios, los subsidios, etc., van a tener una configuración mirando fuertemente a la logística y la accesibilidad.

Esto es lo que realmente va a reducir las asimetrías en el desarrollo para que todas las ciudades o todas las regiones de Argentina logren índices de accesibilidad de transportes más similares entre sí, a través de las estrategias de política de transporte necesarias que deban aplicarse



para asegurarlo. Hay países que también tuvieron estos mismos retos a lo largo del tiempo, en ellos se ve cómo, en un momento, hicieron mucho más foco en la accesibilidad que en la presencia de elementos en el territorio que no necesariamente aseguran conectividad ni accesibilidad. Por lo tanto, la idea es plantear algunos elementos que nos permitan salirnos del tratamiento tradicional para analizar la relación entre transporte y federalismo. Plantear cómo encarar una acción concreta, una propuesta de planificación federal del transporte.

