

"Este año se va a completar la reglamentación de la Ley de Marina Mercante"

Así lo aseguró el Subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación en una entrevista en exclusiva con Comex Online, en donde se analizó además la actualidad del sector y las políticas que encaran para mejorar la competitividad.

27.03.2019 11:23 |



Conversamos con Mariano Saúl sobre distintos temas vinculados con su cartera, que impactan en el comercio exterior y que necesitan bajar sus costos.

Una noticia importante es que finalmente este año se reglamentarán los artículos que faltan de la Ley de fomento a la Marina Mercante y la Industria Naval. "Eso se va a completar este año, a pesar del déficit que tenemos, lo que va a generar un beneficio al combustible que será importante para mejorar la competitividad del sector" aseguró.

Luego se refirió a los distintos descuentos para la carga que el Gobierno está implementando. Al respecto recordó que la semana pasada en la Feria Intermodal se anunció un descuento para barcazas. Otro beneficio que se brindó fue reducir la tasa de migraciones en un 90 por ciento aprox. para los puertos del país. También destacó como reducción de costos el aumento que se acaba de dar de la eslora mínima para practicaaje, que pasó de 120 a 140 metros, "eso beneficia a muchos barcos argentinos, buques tanque en su mayoría".

Cuestiones de bandera

Consultado respecto a las políticas para recuperar la bandera argentina, por ejemplo por qué no se busca atraer desde el Gobierno a los navieros paraguayos que se han ido de la bandera argentina, con políticas tendientes a la baja de impuestos, entre otras reformas necesarias.

Saúl señaló que la diferencia entre ambas banderas está dada por dos factores centrales, que son el costo laboral y el impositivo; y que por más que se consiga un beneficio en los costos laborales, el aspecto impositivo todavía va a generar un diferenciamento.

“No se puede competir con una 35 por ciento de Impuesto a las Ganancias acá contra un 10 por ciento que tienen ellos; lo mismo con el IVA 21 por ciento contra 10” reconoció.

Además agregó que el régimen de embarques y francos en Argentina es muy distinto al paraguayo, lo que también genera desventajas. “Entonces esa situación, que viene de tiempo atrás, es lo que no le permite a la bandera argentina desarrollarse en el transporte fluvial. En el país que tenemos, luego de muchos años de hacer las cosas mal, no podemos ahora bajar impuestos con semejante déficit.”

Por otro lado, según el funcionario, desde el año 2007 en adelante se está recuperando mucha carga de Paraguay que terminaba en Montevideo, Uruguay, y ahora se está haciendo en Buenos Aires. “Hay una expectativa de 250 mil contenedores para que hagan eso.”

Sobre ese punto concluyó diciendo que hay armadores que han decidido irse a Paraguay, pero eso pasa desde hace muchos años por varios motivos, que tienen que ver con más beneficios, mayor seguridad jurídica, y por otro lado para no tener problemas laborales. “La realidad argentina del sector es muy compleja, para empezar, nosotros tenemos que lidiar en el agua con 6 sindicatos distintos” argumentó.

Si bien reconoció que los números hoy no son viables, por otro lado aseguró que se está trabajando para mejorar las condiciones, por ejemplo en la reglamentación de la Ley de Marina Mercante. “No se completó aún su reglamentación, faltan tres artículos y uno es el del combustible, que es un número importante y va a ayudar mucho. Pero más allá de eso, seguimos sin ser competitivos, la logística va a seguir siendo acá más cara que la de afuera.”

En cuanto a la situación que atraviesan en la actualidad los distintos sectores reconoció que hay diferencias marcadas, “por ejemplo los remolcadores hoy están mal, en cambio los tanqueros viven otra realidad, mientras en contenedores ahora se empezó a caer la importación y los contenedores están haciendo sólo cabotaje marítimo a Ushuaia.”

Saúl insistió en la necesidad de lograr un cambio en la mentalidad del sindicalismo y del empresariado argentino: lograr ser competitivos es la meta y deben salir a buscar las oportunidades. Por ejemplo cree que el mercado potencial para los remolcadores existe, pero nadie está aprovechando ese negocio. “Hay 2 mil barcos que suben por la Hidrovía, que podrían tener un servicio de remolque, en lugar de eso pagan un práctico más, bueno son decisiones y alternativas. O tenemos el tema del desarrollo del combustible a gas, que también es muy interesante para fomentar, pero por ahora el único que ha encarado un desarrollo de ese tipo acá en el país es Buquebus.”

Hablando de la Hidrovía

Sobre la Hidrovía enfatizó que el entendimiento de la Subsecretaría en ese punto, es que se trata de un sistema que tiene que funcionar y beneficiar a todos.

En cuanto al dragado de la Hidrovía -cuya concesión actual vence en el 2021- aseguró que “ya estamos trabajando en la nueva licitación y queremos tenerla lista a fin de este año.” Al respecto agregó “creo que el contrato actual fue demasiado largo para lo que se necesita y hubo muchos cambios que no se han podido atender, como es el crecimiento de barcos, el tamaño y hoy se ven las demoras, porque faltan radas y lugares de espera, entre otras cosas.”

Puertos que salen a la carga

Al referirse a los puertos, su postura es que los puertos tienen que empezar a ser comerciales, “que salen a buscar la carga, porque más allá de la naviera que tiene un equipo comercial trabajando, la realidad es que cada uno de los puertos tiene que ocuparse de brindar mejores beneficios para captarla. Muchos creen que los puertos son intermediarios, pero son empresas, en algunos puertos no hay una participación activa en buscar la parada de un barco.”

Respecto a cómo viene la reactivación de los ferrocarriles, que se complementa con el transporte fluvial y marítimo, Saúl señaló que se están haciendo cosas buenas y hay muchos avances por ejemplo con el Ferrocarril Belgrano. Ahí destacó la inversión y conexión que se proyecta del tren de Bahía Blanca a Neuquén, y comentó que esa licitación se está abriendo ahora.

En tanto, sobre el desarrollo de Vaca Muerta consideró “creo que es un desafío grande, estamos trabajando mucho con el tema de la arena del fracking que se cargaría en los puertos de Entre Ríos, con transferencia en Bahía Blanca.”

Reactivación de Ibicuy

Al detallar avances en distintos puertos, recalcó la situación del puerto de Ibicuy en Entre Ríos, que ya cuenta con un muelle y es una buena alternativa. "Estuve la semana pasada cuando llegó el primer barco para realizar una transferencia de carga de arroz que vino en camión."

También el puerto está movilizandando madera que en ese caso está llegando a través del ferrocarril a esa zona.

Consultado respecto a por qué es mas barato moverse en camión que en barco en Argentina, cuando la lógica debería indicar lo contrario luego de los 300 Km. respondió que "son años de desidia. Si bien existe todo un esquema de cabotaje armado, muy pocas han sido las empresas que realmente han crecido. La Ley de Cabotaje les ha permitido a las empresas tener un mercado cautivo y poder "cazar en el zoológico", con un costo de transferencia, pero ese costo lo terminaban pagando la empresas; en algún momento lo terminó pagando YPF, o alguna petrolera, Enarsa y en definitiva lo terminamos pagando todos." Hoy tenemos un escenario entre empresas, sindicatos, que es muy difícil. Hay de todo para barrer acá".

¿Eso qué significa, qué se va a abrir el cabotaje a todo el mundo? "No, no sé de donde salen esas cosas" respondió; pero hizo hincapié en que las empresas deberían trabajar en ser más competitivas y ofrecer más servicios. "En un momento la CARE (Maruba) iba a ofrecer un servicio Buenos Aires - Rosario con contenedores, sin embargo no hizo ningún viaje porque no le garantizaban carga y no estaban dispuestos a arriesgar."

La gran pregunta es por qué el exportador argentino tiene que pagar tanto por su logística, a lo que cuestionó ¿qué es más importante, lograr un costo competitivo o que tengas un empresario que se beneficia del costo de la logística? "Acá lo que hay que cambiar es la cultura de los empresarios" concluyó.

Barranqueras con movimiento

Otro caso que destacó es el del Puerto de Barranqueras que según dijo "está teniendo un gran crecimiento gracias a la gestión del puerto actual. Hace dos años movía 10 mil toneladas, el año pasado 200 mil y este año va para mover un millón y tiene un Hinterland de 10 millones de tn."

También evaluó como positivo el acuerdo de Barranqueras, alcanzado con otros dos puertos, Bahía Blanca y La Plata, para fomentar la carga de cabotaje de dar salida o llevar carga del Norte argentino.

Por fin opera Tecplata

Finalmente, marcó como muy positivo el hecho de que la terminal Tecplata arranca el próximo 2 de abril a operar oficialmente, "lo que es un hito."

Saúl explicó que ya se hizo una prueba con Login y agregó "creo que es una gran opción la del puerto de La Plata, y una vez que empiece Login, estoy convencido que van a venir muchos operadores más, porque van a ver cómo se empieza a trabajar en ese puerto y puede crecer, con menos navegación, peajes, incluso se va a caer el mito de la autopista que no estaba terminada y no permitía operar."

En cuanto a los puertos recordó también que algunos han pasado a ser consorcios de gestión, "eso es muy bueno pero también después tienen que poder funcionar con ingresos, y con medidas puntuales, que les permitan crecer y tener más operaciones. En algunos lugares los consorcios funcionan bien, caso Bahía Blanca, pero en otros no tanto." Concluyó con su convicción de que "cada uno de los puertos tiene que poder salir a buscar su carga y brindar un buen servicio".

Por último, lo cuestionamos por la licitación del Puerto de Buenos Aires. En ese sentido dijo "viene bien, trabajé ahí y comparto totalmente la visión y el proceso encarado, porque creo que es algo que ese puerto necesita."