

Artículo Netnews 7 de enero 2020.

Argentina es un país potencialmente muy rico, pero con una vergonzante pobreza del 40% de la población.

Y hasta hay gente que tiene hambre.

El 10 de diciembre 2019 comenzó un nuevo gobierno y el primer paso ha sido, muy correctamente, atacar el problema del hambre.

Sin embargo, todavía no hay indicios de que funcionarios del Ministerio de Transporte se hayan dado cuenta que los 70 años SIN UNA POLITICA NACIONAL DE TRANSPORTE han causado tremendos problemas incluyendo el mal destino de muchas inversiones en infraestructura, que, de haberse planificado con inteligencia de acuerdo a los lineamientos de un plan estratégico, se habrían evitado algunas de las constantes crisis en el sector. Es por esto, que los nuevos funcionarios deben prestar especial atención a lo que ha ocurrido durante estos 70 años y encontrarán que muchas cosas merecerán de su atención.

En los años 50 Argentina era un país muy rico y tenía tanto oro que las cajas fuertes estaban llenas y se debían guardar las barras en los pasillos del Banco Central. Los bancos europeos pronosticaban que en una década, Argentina estaría entre las 10 economías más importantes del mundo.

En 1950 Argentina todavía tenía los remanentes de un excelente sistema de "puertos y ferrocarriles", que había quedado de una buena política para dar concesiones para la explotación de los ferrocarriles, práctica que también se aplicaba en el sistema portuario, con dos excepciones: El Puerto de Buenos Aires que se formó como puerto federal y el de Santa Fé como puerto provincial, por tratarse de un puerto muy importante en la exportación del país.

Pero el puerto que fue mucho más importante para nuestras exportaciones, el Puerto de Rosario, fue hecho con una concesión de una empresa privada de capitales francesas, igual que los ferrocarriles que conectaron el puerto con su hinterland. Con esta política implementada, Rosario llegó a ser considerada como "La Chicago de Sudamérica".

Este buen sistema argentino, de "Ferrocarriles con Puertos", fue una PRECOZ POLITICA DE TRANSPORTE, DE UNA ARGENTINA MUY COMPETITIVA. Pero cuando se terminó en 1943 esta excelente concesión del puerto de Rosario, se inició un sistema por el cual, al cabo de 12 años, todas las concesiones portuarias del país caducarían. Dándose por concluido un sistema de operadores privados, que había dado excelentes resultados e iniciándose la etapa de estatización de los puertos. En 1956 se formó la Administración General de Puertos y en 1963 se transformó la Junta Reguladora de Granos, en Junta Nacional de Granos, que se hizo cargo de los elevadores de granos y la carga de buques.

El Rio Paraná, la bendición de la naturaleza, permitía hasta los años 70/80 que los buques graneleros pudiesen cargar completo en Rosario, o casi completo, con top-off que se hicieron después en radas en el Rio de la Plata. Esta modalidad, donde una zona de alta producción tenía un buen ferrocarril y a solo 300 km un excelente puerto, significó que la actividad fuese muy competitiva en el sistema mundial de transporte y durante un tiempo creció y funcionó muy bien.

Pero con el aumento del tamaño y calado de los buques, el Rio Paraná no fue tan competitivo y el deficiente dragado hecho por el estado, causó cada vez más problemas. Haciendo que los buques comenzaran a cargar en Rosario, debiendo completar sus cargas en puertos de Brasil, generando enormes extra-costos por las largas esperas en las radas, esperando atraque. Este hecho, sumado a la estatización de los puertos y a la falta de reglas claras que permitieron a los gremios "presionar" en sus demandas, muchas veces excesivas, hicieron que los puertos argentinos entrasen en la categoría de "puertos sucios" de acuerdo a la clasificación internacional.

En 1986 durante el gobierno del Presidente Alfonsín, se formó en una organización llamada CEMARFLU, conformada por radicales, un grupo de estudio, con el fin de mejorar una Ley de Puertos sancionada en de 1980 por el gobierno militar, que no se había originado en el Congreso, y que tenía partes muy discutibles.

CEDEPORMAR un think-tank justicialista con técnicos en la materia, pronto hizo su comisión de estudios y se comenzó un intercambio de ideas que resultó fructífero, llevando a los senadores radicales a presentar el proyecto de ley titulado "Ley de Actividades Portuarias", que no logró pasar por el Congreso durante el gobierno de Alfonsín, pero sí consiguió su promulgación en el año 1992, bajo el gobierno de Carlos Menem, como la LEY 24093, Ley de Actividades Portuarias. Ésta fue sin duda UNA LEY DE ESTADO Y NO DE UN GOBIERNO, y sus EXCELENTES resultados son claras muestras de la importancia que tienen el "TRANSPORTE y los PUERTOS" en la POLÍTICA DEL PAÍS.

Reparar la historia es lo primero que debería hacer cualquier funcionario que asuma en los distintos organismos pertenecientes al Ministerio de Transporte y al Ministerio de Obras Públicas.

El segundo punto que deberán resolver, tiene que ver con dos situaciones que quedaron pendientes del gobierno anterior: La licitación del Plan de Modernización del Puerto de B.A. y la licitación de la concesión del dragado y balizamiento, con cobro de peaje de la vía navegable por el Canal Emilio Mitre, a partir de 2021. Ésta última licitación es la más importante de toda la historia argentina.

Con respecto al Plan de Modernización del Puerto de Buenos Aires, considero que ha recibido muchas y bien fundadas críticas, tanto nacionales como internacionales, que han demostrado que el plan está construido sobre bases equivocadas. En los consejos que se dan al nuevo gobierno, prevalece el consejo de anularlo directamente y hacer nuevos estudios.

La Hidrovía, cuando el agua fluye y los errores no.

Un día después de asumir como presidente, Alberto Fernández hizo el anuncio: "la Hidrovía Paraná-Paraguay será gobernada por las provincias que la tienen y la usan." Es decir que, Buenos Aires, Entre Ríos, Santa Fe, Corrientes, Chaco y Formosa comenzarían a administrarla. Este tema es muy complicado y este anuncio sería un gravísimo error. El río Paraguay-Paraná es un río internacional, hay convenios firmados y no es un tema para los 6 gobernadores, sino para el CONGRESO de la Nación.

Argentina deberá entender que esta licitación forma parte de la Política de Transporte que se debe formar al más alto nivel y con la mayor atención del propio Presidente de la Nación. Para que esto se lleve adelante de forma

correcta, se deben ver los consejos que se le hicieron en noviembre 2015 al presidente anterior Mauricio Macri, que no fueron atendidos y que han causado un atraso de 4 años en el crecimiento del país.

Sería un grave error hacer un contrato solo para la vía navegable por el Canal Emilio Mitre, que es la salida "secundaria", más angosta, con más curvas y pocas zonas para pasos y radas de espera, que son tan necesarias para las vías navegables, como las banquetas lo son para las autopistas. La decisión del Presidente Fernández para dejar la cuestión de la Hidrovía Paraná-Paraguay a los gobernadores de las "6 provincias que la tienen y la usan", demuestra sin lugar a dudas, que el Presidente ha recibido malos consejos y que se debe rectificar esta decisión. Muchos conocedores de los problemas ya han manifestado públicamente esta opinión, como yo lo estoy haciendo en esta nota. Porque como ya lo mencioné el problema excede el interés de 6 provincias y merece profundos estudios en el más alto nivel.

Se debe prestar mucha atención a los estudios internacionales sobre la importancia del sistema de la CUENCA DEL RIO DE LA PLATA Y LOS RÍOS PARAGUAY PARANA Y RIO URUGUAY. Esta Cuenca es la quinta más importante del mundo, detrás de la cuenca del Amazonas, del Congo, del Nilo y del Mississippi, tomando en cuenta su extensión geográfica y por el caudal de sus ríos. Es además, la segunda mayor cuenca de Sudamérica, abarcando un muy importante territorio que comparten cinco países: Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. Y por esto se justifica que el tema se estudie en el CONGRESO de la Nación, pues los intereses son muy grandes para los 5 países, pero el mayor interés es de Argentina.

Tanto países del primer mundo como países en vías de desarrollo, han estudiado el ejemplo de otro río Internacional que cruza 5 países europeos: el sistema del Río Rin, que es un riacho en comparación con la Cuenca del Plata. Sin embargo, es un ejemplo válido para comparar y comprender la enorme importancia de este río para toda Europa.

Esta ejemplar historia comenzó ya hace más de 100 años, cuando se hicieron, en el Congreso de Viena de 1815, las primeras reglas para el uso del Río Rin, que pasa por Suiza, Alemania, Francia, Bélgica y los Países Bajos. Archienemigos como Alemania y Francia se dieron cuenta del interés general de este río para toda la región. De los primeros pasos de cooperación en 1815, se llegó a 1969 con la formación de la "Comisión Central de la Navegación del Río Rin" (C.C.N.R.). Hay estudios sobre el crecimiento de la Unión Europea que han considerado que por estos pasos de 1815 y su culminación en 1969 en la C.C.N.R., el relativamente chico Río Rin, se convirtió en la columna vertebral del moderno sistema de Transporte Intermodal de Norte Europa, con grandes beneficios para los 5 países; resultado final de una decisión de hace más de 100 años.

En 2003 la Comisión Europea, en el marco del proyecto de ampliación de la Unión Europea, solicitó un mandato del "Consejo de la Unión Europea" para negociar la adhesión de la Unión Europea a la CCNR y a la Comisión del Danubio.

Argentina debe prestar atención también a estudios de importantes organizaciones internacionales como PIANC y una organización gemela que

nació en aquel sistema, llamado "SMART RIVERS". Estas organizaciones han estudiado los ejemplos del mejor uso de las cuencas mundiales y tomaron el Rio Rin (la C.C.N.R.) y el Mississippi de los EEUU, cómo los mejores ejemplos. Comisión, esa palabra que en argentina encuentra resistencia, toda vez que se hace con el fin que supuestamente dijo Perón: "Si quiere que algo no progrese, haga una comisión". Pero esta comisión podría seguir otro ejemplo, uno excelente, como lo fue el que ordenó el Presidente de Estado Unidos en 1976 cuando mandó a crear una comisión mixta con miembros del Poder Legislativo y Ejecutivo, asistido por 7 técnicos en la materia, que se eligieron por concursos. Durante 3 años hicieron los estudios y en 1979 entregaron sus conclusiones, que fueron declaradas: "Las Políticas de Transporte para los EEUU hasta el año 2000". Muchas universidades, especialmente la Universidad de Oxford, han dedicado estudios a los innegables buenos resultados de aquellas decisiones.

Si tomamos en cuenta el interés conjunto de los cinco países miembros y usuarios de la Cuenca del Plata, debería licitarse un sistema unificado en la Hidrovía Paraná-Paraguay, con dos salidas, una por el Canal Emilio Mitre y otra por el Canal Martín García. Para que esto pueda llevarse adelante, habría que esperar a que termine la contrato que tiene la empresa Boskalis para el Canal Martín García y de esa manera se podría unificar el sistema. Fue un error a mi criterio prolongar en 2009 la concesión de la Hidrovía de 2013 hasta 2021. En aquel momento ninguna organización de usuarios prestó atención.

Se tendría que haber contemplado un contrato con un nuevo buque de diseño para el dragado, tomando en cuenta la anunciada ampliación del Canal de Panamá. Nadie apoyó un reclamo hecho al respecto en 3 PPTs, la primera en Mayo 2008 en la Bolsa de Comercio de Rosario, la segunda en el Timón Club de B.A. y la tercera en la Audiencia Pública de UNIREN en febrero 2009 en Barranqueras. Esta debería ser una lección para el nuevo gobierno y para los funcionarios que asuman en las distintas áreas del Ministerio de Transporte y de Infraestructura; por eso considero aconsejable que el tema se trate en una Comisión de Senadores y Diputados, juntos con técnicos y el Poder Ejecutivo.

Revista Desafío Exportar
Fuente: www.NetNews.com.ar