

LA falta de una política de transporte ha sido una de las muchas causas por qué Argentina ha ido de crisis en crisis. La otra causa es el sistema impositivo, que ha dañado la competitividad de nuestra marina mercante, importante parte de una buena política de transporte.

En estos momentos, los nuevos funcionarios deben prestar atención a lo que ha ocurrido durante estos 70 años SIN POLITICA DE TRANSPORTE.

Encontrarán muchas cosas que prueban que el tema merece 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 pronosticaron que dentro de 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 explotar ferrocarriles, lo que también se aplicaba en el sistema portuario, con dos excepciones: El puerto de Buenos Aires se formó como puerto federal y Santa Fé como puerto provincial, por ser un puerto muy importante en la exportación del país.

Pero el puerto 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.

Rosario llegó a ser considerado como el Chicago de Sudamerica.

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 que dentro de 12 años todas las concesiones portuarias del país caducarían.

Se terminó un sistema de operadores privados, que habían dado excelentes resultados y se estatizaron 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 de aquella época podrían cargar completo en Rosario, o casi completo, lo que se hizo después en radas en el Rio de la Plata.

Este sistema que una zona de alta producción tenía un buen ferrocarril y a solo 300 km un excelente puerto, significó que la actividad fue muy competitiva en el sistema mundial y pudo crecer muy bien.

Pero con el aumento del tamaño y calado de los buques, el Rio Parana no fue tan competitivo y el deficiente dragado hecho por el estado, causó cada vez más problemas.

Y los buques que comenzaron a cargar en Rosario, debían completar sus cargas en puertos de Brasil, con enormes extra-costos por las largas esperas en las radas brasileñas.

Además de esto, con la estatización de los puertos y las faltas de reglas de cómo podían “presionar” los gremios sus demandas, muchas veces excesivas, los puertos argentinos entraron en la clasificación internacional en la categoría “puertos sucios”.

En 1986 durante el gobierno del Presidente Alfonsín, se formó en una organización de radicales, CEMARFLU un grupo de estudio para mejorar una Ley de Puertos de 1980 de un gobierno militar, que no se había originada en el Congreso y tenía partes muy discutibles. Esta acción de CEMARFLU, muy pronto fue acompañado por técnicos en la materia de CEDEPORMAR (justicialista) y después de poco tiempo, comenzaron a intercambiar ideas, que resultaron ser muy similares. Como resultado senadores radicales presentaron un proyecto de Ley de Actividades Portuarios, que no pudo pasar por el Congreso durante el gobierno de Alfonsín, pero que después fueron promulgadas en 1992 bajo el gobierno de Menem, como LEY 24093, Ley de Actividades Portuarios.

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 PUERTOS” en la POLÍTICA DEL PAÍS.

Estos son sin duda los primeros puntos de análisis que deben hacer los nuevos funcionarios del Ministerio de Transporte.

Segundo punto. Ellos deberán prestar mucha atención a dos temas 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.**

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, Buenos Aires, Entre Ríos, Santa Fe, Corrientes, Chaco y Formosa comenzarán a administrarla.

**Este tema es muy complicado:** El río Paraguay-Paraná es un río internacional, hay convenios firmados en el Mercosur y con “cartas reversales” firmada con Uruguay y no es un tema para los 6 gobernadores, sino PARA EL CONGRESO DEL PAÍS, cómo ya se aconsejó al gobierno saliente en enero 2019.

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 del país. Para eso se deben ver los consejos que se hicieron en noviembre 2015 para el presidente anterior, que no fueron atendidos y que han causado un atraso de 4 años en el posible crecimiento del país.

Sobre este tema se podrán encontrar muchas cosas en una carta con preguntas al Asesor del Ministro de Transporte, Mario Meoni en otra entrada en LinkedIn.

Más información en [www.antonioz.com.ar](http://www.antonioz.com.ar) .

Comentarios en LinkedIn. Ver perfil de Gustavo F. Alonso

De Gustavo F. Alonso:

Head of Inland Transportation at Impala Terminals (Trafigura Group)

Buen artículo Antonio Zuidwijk, obviamente los beneficios de este proyecto se lo llevan los grandes shippers del complejo San Martín - Rosario muy bien representados por la BCR, por otro lado le tiran espejitos de colores a los gobernadores ribereños para sacarse algunos problemas de accesos portuarios de encima (sin que hayan hecho la tarea comercial de sus puertos), y hablan de la Hidrovía Paraguay Paraná para darle vuelo institucional pero la verdad es que es solamente el Medio y Bajo Paraná como mucho. Continúan con la idea troglodita que el tren o el camión es competencia de la hidrovía, y se asegurarán que la carga que baja por barcas y buques menores de otras banderas paguen un buen peaje por un beneficio que se llevan unas pocas corporaciones, mientras los chacareros como siempre la ven pasar.

Segundo comentario de Gustavo F. Alonso 1 hora después:

Gracias por tu gentil comentario Alfredo Enríques. De todos modos los grandes beneficiarios del proyecto tal como está, van a mantenerse en silencio. Los que deberían actuar inmediatamente son los gobernadores a quienes les van a dar algo que brilla pero no es oro. Primeramente deben invitar a participar a gente de sus provincias que sepa del tema. Que integren sus logísticas domésticas multimodalmente. Que las inversiones requeridas sean mínimas y efectivas para una reactivación a corto plazo, que tengan acuerdos comerciales para las mercaderías, y especialmente que consigan embarcaciones de bandera argentina (que hoy no hay). Cuál sería el sentido de gastar y mantener puertos provinciales y tramos de la hidrovía si solamente verán pasar convoyes y barcos de otras banderas frente a sus provincias?.

Aunque el atractivo (para los gobernadores) esté en las obras y los presupuestos, sería mucho más atractivo (también) un dinámico intercambio comercial, que -para todas las provincias

riberañas en cuestión- es bastante simple de conseguir. Lo que no pudo ver el terrestre ministro anterior, los gobernadores deben verlo ahora: la hidrovía dinamiza el transporte.