

EL CASO DEL EFICIENTE SISTEMA DEL RIO RHIN

Vías navegables: la clave del desarrollo

Se impone un sano y constructivo diálogo entre los interesados para potenciar aún más el sistema fluvial argentino.



ANTONIO ZUIDWIJK (*)

Con el permiso de Belén Meyer voy a citar algunas cosas de su muy buena tesis sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP) del 2013. La autora describe con precisión algunas serias deficiencias que se han constatado en el funcionamiento del sistema de los ríos Paraguay y Paraná. En "Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas" (FODA) comparativas, demuestra cómo funciona mucho más eficientemente el sistema del Río Rhin, donde se puede comprobar una colaboración total entre las naciones. En 1818 se hizo un Congreso en Viena, que fue el primer paso para aprovechar el Rhin eficientemente. 50 años después, en la Convención de Mannheim, se for-

mó la Comisión Central de Navegación del Rhin, que fue actualizada en 1963. Y además, en la Comisión de Hidrología del Rhin e innumerables otros entes de la Unión Europea, se trabaja constantemente para obtener la máxima eficiencia, con beneficiosos resultados para toda la región. Esto es lo que se consigue con una buena colaboración entre todas las partes. Y queremos repetir, que esto no depende de idiosincrasia o años de existencia como naciones, sino del sentido común. Tomando como parámetro la gestión del Rhin y los considerandos de la tesis, debemos preguntarnos qué falencias presentó la HPP durante el periodo 2006 a 2012 y cómo estas repercutieron en el comercio exterior. Con estas consideraciones de base, resulta oportuno describir algunos temas que personalmente considero graves errores del pasado, que se podrán ver con ciertos detalles en www.antonioz.com.ar en distintos cuadros en la sección "Vías Navegables".

Antecedentes

Esta historia comenzó en 2006 con los primeros reclamos de los prácticos, que advirtieron que no era suficiente profundizar solamente los canales, sino que también se debían ensanchar y proveer lugares fuera de los mismos, donde puedan fondear los buques en ciertas circunstancias, que varían desde emergencias hasta esperas de mareas. Como respuesta, la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación inició los estudios para el Plan Maestro del Sistema Troncal de Navegación (Plan SNT) y en noviembre y diciembre de 2007 se hicieron importantes jornadas de información y consulta, con la debida participación de cámaras empresariales. Después de la publicación en 2008 de la "Visión Estratégica y Bases para la Formulación del Plan Maestro del Sistema Troncal", se comenzó con la etapa del verdadero estudio. La Bolsa de Comercio de Rosario (BCR) organizó en mayo del 2008 la jornada de optimización operativa e institucional de la hidro-

Demoras

Según el Centro Despachantes de Aduana (CDA), Terminales Río de la Plata (TRP) alegando razones operativas, está otorgando turnos con posterioridad a los 15 días, plazo en el que las tarifas se incrementan considerablemente en concepto de almacenaje.

Según TRP, esta situación inusual se debe a los inconvenientes suscitados hace un tiempo atrás en la Terminal 5. Lo que generó que sus contenedores deban trasladarse al área operativa de esta terminal portuaria, es por ello que radicaría la demora.

Para este caso en particular el CDA carece de legitimidad para ejercer el reclamo, ya que los principales perjudicados son otros actores del comercio exterior. Conforme a lo dispuesto por la Ley de Procedimientos Administrativos y su reglamentación y las normas constitucionales, a efectos de realizar reclamos, sean ya administrativos, o sean ya judiciales, a la Administración o incluso a cualquier particular, es necesario poseer legitimación. Es decir, capacidad para obrar, que es determinada conforme el grado de afectación de los derechos de los particulares.

Cabe destacar que, el CDA está haciendo una presentación ante TRP, con copia a la Administración General de Puertos (AGP), a fin de evitar estos excesos que se cometen y que afectan tanto al importador, como al despachante de aduana en el desenvolvimiento de su actividad profesional.

vía, y se tomó la decisión de formar una comisión especial al respecto. La Cámara de Prácticas y Pilotaje realizó una presentación en el Centro de Navegación sobre los graves problemas en la navegación. No obstante estas acciones los resultados no fueron positivos. Mucho se ha escrito sobre el tema, pero todavía no comenzó el amplio debate que el país necesita. La segunda etapa del Plan SNT publicado en el 2012 definitivamente no es lo que el país necesita. Se debe empezar con la formación de un capacitado grupo de trabajo, donde todos los interesados en el tema deben ser bien representados. Los problemas son muchos y hay diversos intereses encontrados. La BCR comenzó algo en el 2009 con una Comisión CU-FHID. Sin embargo no es una cámara empresarial, sino el Estado quien debe liderar en este tema. La competitividad de la Argentina depende en gran parte de los costos de la logística. Sin pretender que sea una descripción de cómo se debe formar el grupo de trabajo para un plan tan importante, se podrán encontrar algunas ideas básicas en la presentación llevada a cabo en el Timon Club. Todos los interesados, que son muchos, deben tener la posibilidad de defender sus intereses. De parte del Estado debe haber economistas y técnicos de un alto nivel en temas de dragado, pues muchas ve-

ces la parte más importante del plan, es hacer correctamente las estimaciones de costos y beneficios que se esperan obtener. En esta cuestión, la seguridad juega un rol muy importante y debe haber árbitros entre los que buscan máxima seguridad y los que no prestan suficiente atención al tema. Siempre hay apurados que persiguen el provecho propio. Pero también se debe tomar en cuenta, que riesgo cero, significa costo infinito. Y más que nada, resulta vital tecnificar la navegación y formar verdaderos Sistemas de Gerenciamiento de Tráfico e Información (VTMIS /Vessel Traffic Management and Information Systems), y en esa parte, los propios prácticos, junto con la Prefectura, deben jugar un rol muy importante y las primeras propuestas deben venir de ellos. Desde ya se puede decir que habrá que preparar programas de capacitación en los simuladores existentes, para entrenar los prácticos.

Más información en www.antonioz.com.ar.



(*) Especialista en transporte Intermodal.

PRODUCCIÓN PERIODÍSTICA
Y PUBLICITARIA:

AGUSTÍN BARLETTI

E-mail: abarletti@trading-news.com
Twitter: @transport