

FORMULAR UNA POLÍTICA DE ESTADO

# Intermodalismo en el centro de la escena

Para la economía de un país, el principal cliente de un puerto es la carga y no el armador.

ANTONIO ZUIDWIJK (\*)

En los artículos publicados en este suplemento el 7 y 21 de enero, se mencionó que las vías navegables son la clave del desarrollo. En ambos se mostraron algunos ejemplos exitosos de buenas prácticas desarrolladas en Europa. Estos ejemplos merecen nuestra atención.

Una de las grandes fallas de muchos países en vías de desarrollo, fue no haber hecho a tiempo sus planes maestros para sus vías navegables y puertos, tal como hicieron los países centrales ya en las décadas del 70 y el 80.

Un puerto es el nexo entre el transporte interno y el transporte marítimo. Para ser un eficiente eslabón, el puerto debe responder por un lado a la polí-

tica de logística y transporte intermodal que el país debe formular y por otro lado al sistema de transporte marítimo de la región". En nuestro caso, el de la Costa Este de Sudamérica, que está supeditado a la principal economía de la región, que es Brasil. Desde el punto de vista de la economía del país, el principal cliente de un puerto es la carga y no el armador, (el buque) có-



mo muchos piensan. Hay varios artículos de la Conferencia para el Comercio y Desarrollo de Naciones Unidas (Unctad,) donde se advierte que, por prestarle la principal atención a la parte del buque, los países emergentes han descuidado su propia política de transporte intermodal, que desde los años 70 es el principal objetivo de los países centrales y desde el año 2000 de todos los países que quieren progresar. Un buen ejemplo, aún admitiendo las fallas que todavía tiene, es el Plan de la Aceleración del Crecimiento de Brasil, que trata sobre los puertos y sus ferrocarriles. Para un buen entendimiento de las nuevas exigencias, se deben leer los estudios internacionales sobre la evolución del transporte marítimo y las consecuencias que ha tenido el avance de la contenerización a partir de los años 80, cuando comenzaron los cambios fundamentales en el sistema de transporte marítimo mundial.

## Un aporte

En el año 1987 la Argentina recibió un aporte de la Sociedad Alemana de Cooperación Técnica (GTZ), que tras una licitación internacional, contrató a una reconocida empresa alemana, Rogge Marine Consulting GmbH. Durante varios meses un grupo de trabajo de cinco peritos alemanes bajo el mando del capitán Manfred Menzel, hizo profundos estudios junto con personal de la Administración General de Puertos (AGP), y el apoyo además de varios técnicos locales. Los resultados de estos análisis fueron entregados en marzo de 1988 a la AGP y las autoridades bajo el título de "Hafenplanung" (Planeamiento Portuario). Sin ninguna duda, este trabajo debería haber sido la base para nuestro primer plan maestro para puertos. Países que progresan, hacen sus planes maestros para vías navegables y puertos, con una amplia participación de todos los afectados y los expertos que puedan aportar ideas. Esos planes se ajustan periódicamente,

cuando los cambios que se han producido lo requieren o cuando los que se comienzan a producir son de tal magnitud que se transforman en señales para acelerar los ajustes. Esta planificación debe ser una política de estado y no de un gobierno de turno. Todos los partidos deben participar y cooperar.

Una buena prueba de política de estado llevada a cabo por los dos principales partidos políticos, fue la que derivó en la sanción de la Ley 20.094 de Navegación. Personalmente puedo probar, que desde el año 2000 estoy pidiendo que no se acepte con los ojos cerrados el hecho de que se haga un plan de modernización del Puerto de Buenos Aires, solamente por personal de la AGP. La lectura de lo que escribió el grupo del capitán Menzel en el informe de 1988 demuestra claramente que el caso del puerto de Buenos Aires es sumamente complicado y debe ser encarado con peritos en la materia y con debates públicos. Sin duda el Puerto de Buenos Aires debe tener una buena terminal de contenedores y una terminal de cruceros. Pero lo que debe recibir un amplio debate público, es la competencia que debe haber dentro del puerto. Es muy probable que un amplio debate demostrará que la competencia con otros puertos es más que suficiente para que haya una sana concurrencia. No hay que olvidar el enorme error que se cometió en 1994, cuando no se escucharon los consejos que señalaban el error de fraccionar el puerto en tantas terminales, porque ninguna pudo operar realmente en forma eficiente.

La prueba fue que una quebró al poco tiempo.

Evitemos los errores y hagamos amplios y transparentes debates, con la debida participación de los sindicatos de trabajadores. Tomemos en cuenta lo que declaró un Primer Ministro: que los habitantes de su país (en nuestro caso 44 millones de argentinos) tienen derecho a puertos modernos, eficientes y competitivos.



(\*) Especialista en transporte intermodal.