

DEBEN PARTICIPAR LAS ASOCIACIONES DE PRODUCTORES

Un debate para dar a luz el plan nacional

Puertos y vías navegables deben analizar su logística para desarrollar una política de transporte intermodal del país.

ANTONIO ZUIDWIJK Buenos Aires (*)

En el primer artículo de esta serie (ver Transport & Cargo del 8 de enero), se mencionó que en el mundo entero ha cambiado la relación entre el puerto y la ciudad donde éste tuvo su origen. Con el uso masivo de contenedores que avanzó globalmente a partir de los años 80, cambiaron las cadenas logísticas y el rol de los puertos. Por la fuerte competencia que existe en el transporte marítimo mundial, se buscaron constantemente

formas de reducir los costos, se avanzó en el concepto de economía de escala, y nuevamente se produjeron grandes cambios. Muchas universidades y organizaciones mundiales han publicado sus estudios sobre los impactos de estos cambios y hay profusa información sobre los resultados de diferentes políticas que han usado las distintas ciudades-puertos. En prácticamente todos los análisis se puede leer que los mejores resultados siempre se han conseguido cuando hay puertos con buenas conexiones con los ferrocarriles. Se puede afirmar que en la actualidad, para ser competitivos todos los países en progreso impulsan estudios completos sobre cómo se pueden formar las mejores cadenas logísticas para las cargas domésticas de importa-

ción y exportación. Cada una tiene sus especialidades, pero el estudio se debe hacer para el conjunto total. Por eso los planes para puertos y vías navegables deben empezar con el análisis de las logísticas y sobre esta base se debe desarrollar la política de transporte intermodal del país.

¿Existen indicios sobre el hecho de que se esté realizando algo parecido en la Argentina? Si se están confeccionando este tipo de planes, los mismos no se han dado a conocer. Circulan versiones sobre planes para el Puerto de Buenos Aires o sobre un puerto de aguas profundas. ¿Pero estas iniciativas forman parte de un necesario y fundamental plan global? La falta de información completa parece indicar que es aconsejable el inicio de un debate público sobre los pro-



yectos en carpeta y sobre otros que no están, pero que el país requiere.

Vocación de aportar

Sin duda habrá muchas personas con conocimiento de causa, que quieran hacer sus aportes para el bien común. Los tres artículos anteriores publicados en este suplemento quizá hayan despertado suficiente interés de algunos, e inducido a echar un vistazo en el sitio www.antonioz.com.ar. Allí se advierte que los destinatarios de estas notas, no son solamente los usuarios directos de los puertos y vías navegables, sino también los productores y consumidores.

Contrario a lo que realizan asociaciones de productores en otros países, las nuestras normalmente no dan señales públicas sobre el hecho de que son ellos los que pagan las consecuencias de cadenas logísticas ineficientes y que al final de la cuenta reciben menos dinero por sus productos. En varias oportunidades efectuaron reclamos por subsidios, en lugar de buscar la eficiencia de los sistemas. Esto contrasta con claros ejemplos de asociaciones de productores agrarios norteamericanos que siempre solicitaron y consiguieron efectivas intervenciones de las autoridades para solucionar los problemas que se les presentan. Cuando hace poco, el río Mississippi tuvo un nivel muy bajo, que perjudicaba la navegación de las barcas, consiguieron la intervención del presidente Obama. Desde la Casa Blanca, se ordenó el uso de explosivos para abrir inmediatamente los necesarios pasos en el río. Pero no hace falta ir tan lejos, la Asociación de Productores de Soja de Brasil (Aprosoja), se está moviendo desde hace varios años y ha conseguido que la implementación de importantes proyectos para mejorar el muy ineficiente sistema de los transportes de granos del interior de Brasil a los puertos. Estos proyectos abarcan nuevas rutas, trazados de ferrocarriles, hidroviás e instalaciones portuarias desde Manaus, Itacoatiara e Itaqui en el norte hasta Rio Grande do Sul. En la

Argentina se han publicado innumerables artículos respecto a las fallas en los sistemas, pero con la excepción de la efectiva intervención de la Bolsa de Comercio de Rosario en el caso del dragado del Río Paraná en los años 90 y su larga lucha por el proyecto "Circunvalar", no se encuentran pruebas de que alguna asociación argentina de productores haya participado activamente de los estudios. ¿Por qué se menciona esto? En el artículo anterior se habló sobre la necesidad de elaborar lo más pronto posible un plan nacional de logística y transporte intermodal. Son los productores quienes deben tomar el primer paso. Ellos pueden evitar que se siga actuando con improvisaciones. Se deben seguir los ejemplos de muchos países en progreso que han hecho los debidos estudios y han desarrollado políticas de transporte intermodal, algo que parece ser una frase hueca en nuestro país. En segundo lugar se deben fijar prioridades.

Para empezar, hay que estudiar la relación con Uruguay y su influencia en nuestras cadenas logísticas. La Argentina debe comenzar este estudio, con la hipótesis sobre qué se haría con nuestro sistema de vías navegables y puertos, si Uruguay fuese una provincia argentina. Estudiar los beneficios que tendrían todas las provincias argentinas, incluyendo la hipotética provincia Uruguay. Sin dudas tal análisis concluirá en que todos nos sentiríamos beneficiados. Podemos encontrar muchos ejemplos en otras regiones, que han vivido las mismas disputas en el pasado y que se han beneficiado con la integración.

Más información en www.antonioz.com.ar



(*) Especialista en transporte y logística internacional.