

## **GOBERNANZA**

Si ponemos GOBERNANZA en Google, salen muchísimas páginas con informaciones sobre las posibles aplicaciones de la palabra, para las más diversas actividades. Esto indica claramente, que no es un término que tiene una "aceptación uniforme". Más bien es un término que ha creado mucha confusión. Pero lo más importante es señalar, que dentro de tantas entradas, es difícil encontrar una explicación en su relación con "Políticas Portuarias".

La única "explicación" que encontré, es en una publicación de una Universidad de Mejiro de 2009: REFLEXIONES SOBRE EL CONCEPTO DE "GOBERNANZA" Y SU IMPACTO EN EL ÁMBITO JURÍDICO.

Pedí a varias personas seguir el mismo camino, colocar la palabra en Google y buscar el texto de esta entrada de la Universidad mejicana. Más tarde les pregunté si estaban de acuerdo que la mayoría de las personas que escuchan por primera vez la palabra "Gobernanza Portuaria", y que nunca han leído las 30 primeras páginas de los textos en Google con relación a "Puertos", van a pensar en primera instancia en "Leyes de Puerto".

Yo pensé esto, porque en tantos artículos figura solamente uno que se relaciona con "puertos": REFLEXIONES SOBRE EL CONCEPTO DE "GOBERNANZA" Y SU IMPACTO EN EL ÁMBITO JURÍDICO.

La mayoría de los que me respondieron, estaban de acuerdo que esto sería efectivamente muy probable.

Por eso creo que antes de poder hablar en nuestro país del "Concepto de GOBERNANZA PORTUARIA", se debe hacer un amplio dialogo, para definir de qué se está hablando.

Si se concluye que "Leyes de Puerto" podrán ser parte de "Gobernanza", se deberá hacer un amplio debate sobre nuestra "Ley de Actividades Portuarios". Entonces debemos recordar, que nuestra Ley 24093, es comprobadamente UNA LEY DE ESTADO y no una Ley de un gobierno de turno.

Será demasiado explicar cómo se llegó después de muchos años de DIALOGOS, QUE EMPEZARON EN CEDEPORMAR (radicales) y CEMARFLU (peronistas), a la promulgación de esta excelente Ley.

A base de los proyectos de esas entidades, con amplios conocimientos de las graves fallas en nuestro sistema portuario de los años ochenta, excelentes abogados y excelentes representantes de los 2 partidos políticos, han podido escribir una clarísima Ley, que ha comprobado sin lugar a ninguna duda su enorme éxito entre las Leyes Portuarias de América Latina.

Basta leer recientes trabajos de la Bolsa de Comercio de Rosario, que han demostrado que ha sido la columna vertebral del éxito de la exportación de nuestros granos y subproductos de los puertos privados de la zona de Rosario. De acuerdo a estas reflexiones, opino que antes de entrar en confusas conversaciones, se debe definir si es correcto que:

1) Argentina tiene la mejor Ley de Puertos de America latina,

2) Gracias a esta clara ley, tenemos puertos que pueden satisfacer todas las demandas de todos los tipos de carga. Nuestros problemas no están en los puertos, sino en sus accesos acuáticos y terrestres.

3) No solo los inversores extranjeros hicieron grandes obras portuarias en nuestro país, cómo hicieron en Puerto Nuevo de Buenos Aires. Hay muchos puertos totalmente privados de capitales argentinos, la mayoría en el rubro granos, pero también para otras cargas, incluyendo contenedores.

4) Puertos y Vías Navegables van de la mano. Por eso es importante mencionar que tenemos un sistema de ríos que es la envidia de muchos continentes. Pero por otro lado debemos tener presente que nuestros puertos tienen muy largos canales de acceso con relativamente poca profundidad natural. Altos costos de dragado de apertura y mantenimiento.

Después de aclarar en diálogos abiertos donde hay consensos y donde hay divergencias, debemos escribir con claras palabras, ¿cuáles son los otros factores que debemos tomar en cuenta en el "Concepto gobernanza?"

Hay varios, pero en primer lugar se debe incluir, que "Puertos" deben formar parte de la "Política de Transporte Intermodal" de todas las cargas del país. Cargas domésticas, importaciones y exportaciones. La misma infraestructura de caminos, vías férreas y canales de navegación, debe satisfacer las distintas demandas. Esto requiere mucho énfasis.

Se debe prestar mucha atención a los **estudios que se hicieron entre 1997 y 2001** al más alto nivel en EEUU y Europa sobre las "**Políticas de Transporte Intermodal**".

El motor de los estudios fue:

#### **Hacia un mejor Transporte Intermodal entre EEUU y Europa.**

Participaron representantes de todos los principales actores en las cadenas logísticas, junto con altos funcionarios de los gobiernos.

Después se hicieron muchos estudios internacionales, que esto ha beneficiado a todos los países, no solo los países centrales que lo hicieron, sino también todos los países emergentes. (Uno de los resultados más claros de estos trabajos, es la resurrección de los ferrocarriles y la conclusión que los que más se han beneficiado en el mundo con los resultados de aquellos estudios del fin del siglo 20, fueron "Puertos con buenos accesos ferroviarios". Al respecto se debe leer el resultado de **un estudio de la Universidad de Nottingham, publicado en el 2013**).

Estos ejemplos se deben seguir al nivel nacional y regional:

#### **Hasta aquí el tema "Gobernanza"**

##### **Otros puntos:**

A. Se debe tomar en cuenta que la función de los puertos cambió totalmente a partir del 2009, cuando se produjo el enorme avance de la economía de escala en el Transporte Marítimo en todo el mundo.

Hay que poner el énfasis en el efecto cascada, que desplaza buques muy grandes del mayor tráfico en el mundo, que es entre Asia y Europa, donde entran cada vez buques mayores.

Ya están viniendo muchos buques a los tráficos de la C.E.S.A., que son mucho mayores que el tamaño que este tráfico en realidad requiere.

B. Lo que nuestro país necesita es un Plan Maestro de Puertos y Vías Navegables" para todo los puertos del país. Para el rubro "contenedores" se debe tomar en cuenta en este Plan que nuestro sistema está insertado en el de la Costa Este de Sudamérica.

No hay que seguir hablando solamente de un Plan para el Puerto de Buenos Aires.

Para hacer un Plan Maestro de Puertos y Vías Navegables, hay que hacer diálogos abiertos, **con todos los que participan en las cadenas logísticas**, incluyendo los **beneficiarios, que son los PRODUCTORES.**

Hay que escuchar las diferentes ideas y seleccionar aquellas que son más beneficiosas para todo el país, no las que son buenas para ciertos sectores, pero perjudican mucho más a otros.

Despues de estas reflexiones, se debe decidir si nuestros proyectos sobre el futuro se deben basar en conceptos poco claros, o escribir las ideas sobre términos que no requieren tantas explicaciones y que son los que usan los bien informados, pero podrán causar malentendidos entre los "legos".