

Datos complementarios al artículo

“Lecciones que se pueden extraer del fallido Consejo Consultivo de la Sub-Secretaría de Puertos y V.N”.

Comenzaré con la nota que envié el día 2 de marzo 2016 a las personas que figuraban en la lista de invitados a la segunda reunión de CC del 3 de marzo 2016:

De: Antonio Zuidwijk <azuidwijk@yahoo.com.ar>

Para: Secretaría Privada <sspyvn@gmail.com>; "mtplanificacion@gmail.com"

<mtplanificacion@gmail.com>; Rodolfo Huici <rodolfohuici@gmail.com>;

"cbussi@buenosaires.gob.ar" <cbussi@buenosaires.gob.ar>; "metzjorge@gmail.com"

<metzjorge@gmail.com>; Dino Zanetti <dzanetti49@gmail.com>;

"gonzalezmardjetko@gmail.com" <gonzalezmardjetko@gmail.com>;

"dnaviasnavegables@gmail.com" <dnaviasnavegables@gmail.com>;

"juan_puertos@yahoo.com.ar" <juan_puertos@yahoo.com.ar>; "dnpuertos2016@gmail.com"

<dnpuertos2016@gmail.com>; "matiasmendylt@hotmail.com" <matiasmendylt@hotmail.com>;

gustavo Deleersnyder <deleerpilot@gmail.com>; "gbussi@buenosaires.gob.ar"

<gbussi@buenosaires.gob.ar>; "gonzalo@mortola.com.ar" <gonzalo@mortola.com.ar>;

"storrelli@puertobuenosaires.gob.ar" <storrelli@puertobuenosaires.gob.ar>; Claudia Tronconi

<tronconiclaudia@gmail.com>; "lpuebla@lgingeneria.com" <lpuebla@lgingeneria.com>;

Daniel Caso <daniel.caso@gmail.com>; Gustavo Anschutz <anschutz.gustavo@gmail.com>;

Alberto Palomar <apalomar17@gmail.com>

Enviado: Miércoles, 2 de marzo, 2016 20:07:46

Asunto: Re: Invitación: 2º REUNION consejo consultivo jue 3 de mar de 2016 11:00 - 12:00
(sspyvn@gmail.com) ANTONIO ZUIDWIJK

Estimados miembros del Consejo Consultivo de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables,

Varios de ustedes están participando en un Plan General de Transporte.

Todos están corriendo contra el reloj por el cúmulo de trabajo que tienen.

El tiempo de la reunión es acotado y por eso había preparado una nota para presentar en la reunión. Pero pensándolo bien, decidí mandarla ahora.

Estoy consciente que por las razones que ya cité, varios de ustedes no tienen tiempo para leer documentos largos. Pero dentro de este mensaje hay dos notas cortas que a mi entender podrán ser de interés para algunos de ustedes.

Y los que tienen interés en el resto, lo podrán leer en un momento oportuno.

Como la actuación de este Consejo Consultivo es una parte de UN PLAN GENERAL DE TRANSPORTE, considero que es oportuno que estemos de acuerdo en el enfoque general de cómo se debe encarar los estudios. Para esto he escrito el anexo 1 con el título: *Un diagrama que se debe estudiar bien*. En realidad en este anexo se menciona en forma global algunos de los problemas que hay para desarrollar “Políticas de Transporte Intermodal”, que hoy día son el objetivo de todos los países que quieren progresar. Pero las experiencias mundiales han probado que ponerlas en la práctica es muy difícil.

Y esto merece la atención.

El segundo lugar está la nota: ¿Dónde debemos empezar?, que tal vez podrá ser un aporte para el comienzo de nuestro trabajo en este Consejo Consultivo.

Estos dos anexos merecen ser leídos lo más pronto posible.

El tercer anexo es un pedido personal, que no tiene ninguna prioridad y se puede dejar para momentos de ocio. La cuestión es que me gustaría recibir la opinión general de ustedes sobre un artículo que escribí a invitación de E. Galli en La Nación en su programa de 25 con el título “Un plan posible”.

En el cuarto anexo me he permitido dar unos extractos de temas que he escrito desde el 2007 en un sitio de web www.antonioz.com.ar

Y finalmente decidí escribir una nota sobre 3 palabras que seguramente se van a mencionar en algunas discusiones: Logística, Gobernanza y Soberanía.

El listado de anexos es entonces:

Anexo 1: UN DIAGRAMA QUE SE DEBE ESTUDIAR BIEN.

Anexo 2: ¿DONDE DEBEMOS EMPEZAR?

Estos son cortos.

Anexo 3: UN PLAN POSIBLE.

Anexo 4: ALGUNOS DATOS DEL SITIO WWW.ANONIOZ.COM.AR

En el anexo 4 se citaron partes de www.antonioz.com.ar, que son de mucha importancia para entender los problemas de planificación, que no se van a repetir aquí y se pueden encontrar en el sitio mismo.

También conviene leer:

Anexo 5: 3 PALABRAS IMPORTANTES:
LOGÍSTICA, GOVERNANZA, SOBERANÍA

Anexo 1 - UN DIAGRAMA QUE SE DEBE ESTUDIAR BIEN

Si el país quiere volver a ser un PAÍS COMPETITIVO Y RICO, COMO FUE UN DÍA, se debe estudiar la importancia del Transporte en la Economía del país, algo que se dejó de hacer durante décadas. Se debe buscar ejemplos exitosos de otros países y regiones, que se podrán aplicar a nuestra situación. Pero antes que nada se debe ver nuestra propia historia, que demuestra que Argentina fue uno de los primeros países que aplicó TRANSPORTE INTERMODAL, cuando el término no existía.

Argentina tuvo una de las mejores flotas fluviales del mundo, con una red ferroviaria que juntos con buenos puertos y vías navegables de esa época, formaba un excelente sistema “ferroviario-portuario” o “ferro-portuario” como se decía.

Mucho de esta infraestructura se puede recuperar en un tiempo relativamente corto.

Ahora tenemos uno de los sistemas más deficientes del mundo, usamos casi solo el transporte por camión, mientras que se puede leer que otros los países que progresan, aplican POLÍTICAS DE TRANSPORTE INTERMODAL. (T.I.)

Con políticas de T.I. se usan las combinaciones de los modos de transporte que dan el menor costo total para trasladar una persona o una carga de origen a destino, donde se deben incluir TODOS LOS COSTOS. ESTO REQUIERE UN ESTUDIO POR SÍ SOLO. Generalmente los mayores costos están en las infraestructuras, algo que desde mucho tiempo no se ha tomado en cuenta en Argentina.

El país está en crisis y no hay tiempo para hacer "Planes Nacionales", que van a durar años.

Hay que estudiar los restos de las infraestructuras que nos permitieron ser competitivos y ver qué es que se necesita para comenzar a funcionar mejor y fijar PRIORIDADES EN LO QUE SE VA A REPARAR.

El primer paso debe ser, que se fijen pautas básicas de cómo se podrá ir paso a paso hacia una Política de Transporte Intermodal. Hay que ponerse de acuerdo en directivas y lineamientos que responden al interés general. Hay muchos intereses opuestos y se debe buscar el interés general. Esto se va a repetir varias veces en estos anexos.

En el diagrama y la bibliografía abajo del diagrama, hay algunas indicaciones de estudios que son muy útiles.

Se deben completar todos los ítems que se mencionan a la derecha del "diagrama de transporte". Existen muchos estudios internacionales que contienen grandes lecciones, que se deben aprovechar. Muchos de los estudios y hasta varias acciones, se deben hacer en distintos Ministerios (Ministerio de Economía, Cancillería y otros) que deben cooperar con el Ministro de Transporte , para poder implementar POLITICAS DE TRANSPORTE INTERMODAL.

Como un buen primer ejemplo se podría citar la orden del Presidente de los EEUU en 1956 cuando se creó por primera vez un Department of Transportation (D.O.T.). *Dio orden al Min. de Economía y al nuevo Min. de Transporte que debían tener contactos diarios, pues si el Ministro de Transporte no conoce la importancia del transporte en la economía, no vamos a tener unos EEUU competitivos.*

El país debe fijar en primer lugar LINEAMIENTOS PARA FIJAR SUS POLÍTICAS DE TRANSPORTE, QUE ESTA VEZ DEBEN SER POLÍTICAS DEL ESTADO Y NO DEL NUEVO GOBIERNO.

Una vez hecho los LINEAMIENTOS, se debe empezar a ver cómo se deben formar los PLANES.

Las nuevas autoridades ya han empezado bien con el estudio del mejor uso posible de las vías navegables para la exportación de nuestros productos "granarios" y subproductos.

Como segundo paso deben empezar con un estudio de todas las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas, de los puertos que forman el Sistema de Puertos Metropolitanos para el transporte de contenedores. (Ver otros anexos).

Hasta ahora se habla solo del Plan de Modernización del Puerto de Buenos Aires, pero este estudio debe ser parte de un PLAN DE PUERTOS. Y recién después de haber hecho el Plan de Puertos, se podrá hacer el análisis completo del P.B.A. Y para esto se debe hacer más amplio debate, algo que se reclamó desde el año 2000, pero lo que nunca se hizo.

Cómo primer paso se podría hacer una invitación a diferentes entidades que podrán aportar datos e ideas, pero con una cuidadosa selección de invitados.

Buenos ejemplos se podrán encontrar en la Unión Europea, donde se hicieron 2 Libros Blancos de Transporte, el primero en el 2000 y el segundo en el 2010.

Hay grandes ejemplos en ambos casos.

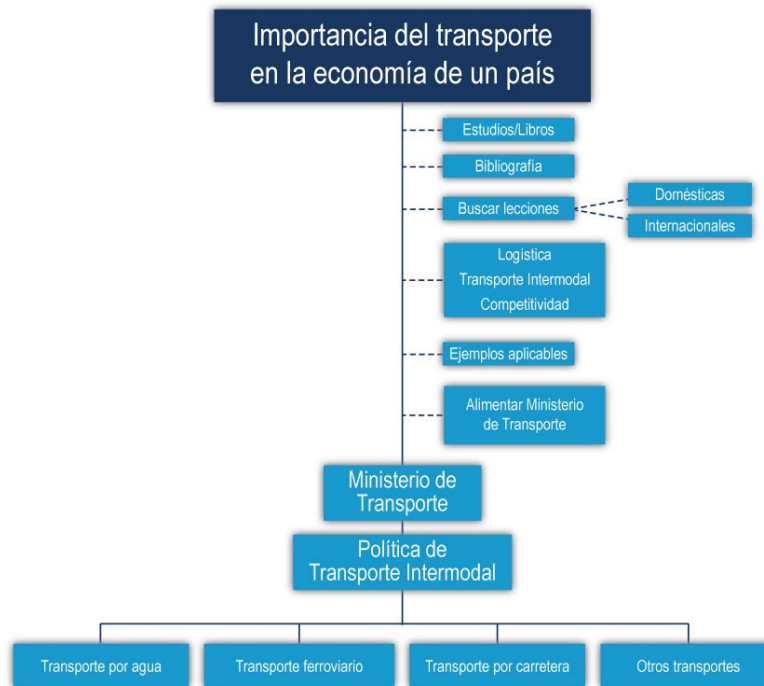
Es muy importante tener presente, cómo se deben estudiar las cadenas logísticas y cómo se deben desarrollar los estudios de la "Logística".

En las cadenas logísticas hay muchos participantes con intereses encontrados.

En Holanda se hicieron estudios entre el 2006 y 2009, donde se llegó a la conclusión que los estudios básicos del tema “Logística”, deben estar en el Ministerio de Economía, pero que también hay otros que deben intervenir. Por eso se debe prestar mucha atención en qué ministerios de deben estudiar todo lo que tienen que ver con la “Logística” y cómo deben llegar las conclusiones y indicaciones correspondientes al Ministro de Transporte.

La coordinación entre el Ministerio de Transporte y los diferentes ministerios que tienen que ver con esto, es de suma importancia.

AXIOMA: UN PAÍS CON BUENAS LOGÍSTICAS ES UN PAÍS COMPETITIVO.



▪ **Publicaciones ENO TRANSPORTATION FOUNDATION :**

- 3 ediciones D.O.T. (1985, 1991, 1995) del libro **INTERMODAL FREIGHT TRANSPORTATION**

- 4 informes de comisiones de EEUU y EUROPA
- “Towards improved intermodal transportation between EUROPE & USA”; 1997, 1998, 1999 y 2000.

▪ **1996** UNCTAD MULTIMODAL TRANSPORT HANDBOOK

▪ **2001** Unión Europea: Libro blanco del transporte 2000

▪ **2005** European Intermodal Association - INTERMODAL TRANSPORT EUROPE.

▪ **2006** THE BOX THAT CHANGED THE WORLD - Journal of Commerce

▪ **2011** Unión Europea: Libro blanco del Transporte 2010

▪ **2013** Estudio Universidad de Nottingham:

- Los 2 pilares del crecimiento del Comercio Mundial.

Anexo DOS - ¿DONDE DEBEMOS COMENZAR?

Como primer paso se debe hacer un estudio F.O.D.A. de los Puertos del Area Metropolitana y estudiar sobre el diagrama de UNCTAD, las posibles Cadenas Logísticas y sus costos. Ver texto en el imagen.

Un buque más grande puede bajar el costo del trayecto marítimo.

Puede ser más barato para el buque grande ir a un puerto mas cerca del mar.

Pero el COSTO TOTAL EN LA CADENA COMPLETA DE ORIGEN A DESTINO, PUEDE SER MENOR SI SE USA UN BUQUE DE UN TAMAÑO ALGO MENOR.

Y EN ESTOS CALCULOS, SE DEBEN INCLUIR LOS COSTOS DE LAS INFRAESTRUCTURAS.

Los cálculos deben empezar en nuestros largos canales de navegación en el Rio de la Plata.

Se deben estimar los costos del dragado de apertura y mantenimiento que cada tipo de buque va a requerir.

Después se debe estimar el beneficio que ofrecerá cada tipo de buque en el transporte marítimo, lo que va a ser lo más difícil, por las fluctuaciones que SE DETALLARÁN EN OTROS ANEXOS.

Después hay que ver los costos totales en los circuitos de origen a destino.

Esto se puede encontrar en las lecciones del VISIONARIO QUE INVENTÓ EL CONTENEDOR, Malcom McLean de los años sesenta, que merecen un profundo estudio!!!



Una mirada hacia el futuro

Para “mirar al futuro” y “adivinar” lo que nos espera, se debe entender bien el pasado y el presente. Entre el 2004 y 2007 había varios servicios conjuntos que hacían trasbordos y de sus 3

o 4 líneas semanales, 1 o 2 solo venían a Buenos Aires, las otras hacían trasbordo en otros puertos entre buques del mismo servicio conjunto.

La decisión para mantener líneas directas o hacer trasbordos, depende de la política del armador y de las circunstancias del tráfico. En general, cargadores prefieren servicios directos, pero si hay servicios con trasbordos bien organizados, pueden ofrecer muchas ventajas. Uno de los motivos para hacer trasbordos en el 2004, fue el hecho que había un grave faltante de buques y se debían usar los buques lo más eficiente posible, algo que en realidad siempre se hace cuando la situación es normal. Los trasbordos se hicieron en Rio Grande o Montevideo, porque el puerto de Santos no tenía capacidad para ofrecer ese servicio.

Pero la grave crisis mundial en las principales economías, que empezó en el 2008, causó de inmediato una grave crisis en el transporte marítimo mundial, especialmente de contenedores. Si queremos mirar al futuro, debemos analizar muy bien lo que pasó a partir del 2009, para entender por qué los pronósticos del 2009, no se han cumplido.

Comenzó una feroz competencia cómo nunca se vio en la historia del transporte marítimo. Y para posicionarse bien y tener ventajas de la economía de escala, algunos armadores comenzaron a seguir los ejemplos de la empresa Maersk, que ya se había adelantado en la carrera y había empezado ya en el 2007 con la construcción de buques cada vez mayores. Pero esta carrera escapó de las manos y se debe leer cómo es la situación ahora (en el principio del 2016):

Hay una enorme sobre-capacidad de buques y los armadores tienen menos motivos para hacer trasbordos. A menudo la alternativa es a) sacar los buques de circulación (lay-up) que cuesta mucho o, b) usarlos en otras áreas donde se puede cubrir los costos de operación. Esta situación va a perdurar por lo menos hasta el año 2017 o 2018.

(Se puede leer más sobre esto en las presentaciones en el viejo sitio, donde se explica el avance de una gran cantidad de buques de hasta 20.000 TEU en los tráficos entre Asia y Europa. Esos buques solo pueden operar allí, pero han desplazado otros buques que también son enormes, que debían buscar trabajo en otras regiones, entre otras nuestra Costa Este de Sudamérica. Esto se llama el efecto "cascada". Estos ya son buques de hasta 10.000 TEU, pero pronto podrán sobrar buques hasta 13.000 TEU).

Por este efecto "cascada" y NO POR LA NECESIDAD DEL TRÁFICO, ya se mandó un "buque de 13.000 TEU de prueba" a un puerto de la Costa Pacífica de Sudamérica en Colombia, con tentativas de usarlos para trasbordos a otros puertos.

Todo esto ha generado grandes problemas en el mundo entero, hasta en los EEUU donde se están mandando ya los primeros buques de 18.000 TEU cuando muchos de esos puertos ni siquiera pueden operar bien con los buques de 14.000 TEU y que son el máximo que se usaría en tiempos normales.

La O.E.C.D. (Organization for Economic Cooperation and Development) o O.C.D.E. (Organización para la Cooperación del Desarrollo y la Economía) ha hecho un estudio de las consecuencias del "efecto cascada" y ha formulado serias observaciones a este excesivo uso de buques mayores, que solo han bajado los costos en el tráfico que está preparado para esos buques (Asia-Europa) pero ha perjudicado a muchas otras zonas, incluyendo los EEUU.

Por eso O.E.C.D. ha hecho una advertencia a los países, tanto los industrializados como los en vías de desarrollo, que deben tener mucho cuidado en sus planes para el futuro: se corren más riesgos de hacer inversiones demasiado grandes que inversiones insuficientes.

Sería un error prepararse para buques de mayor tamaño de lo que el mercado local requiere para operar con eficiencia. Esto es lo que ocurre ahora bajo la presión de buques que son demasiado grandes para nuestras necesidades. Los planes se deben hacer a largo plazo y no pensando solo en lo que pasa en estos momentos. Cuando se va a normalizar la oferta y demanda, cambiarán las políticas de los armadores.

Por esto nuestros planificadores deben tener presente lo que podrán encontrar en los slides 10 al 15 de la parte 3 de la clase de UBA-MAESTRÍA del 12 de noviembre 2015, que fue la tarea para los estudiantes.

Un buque más grande puede bajar el costo del trayecto marítimo.

Puede ser más barato para el buque grande ir a un puerto más cerca del mar.

Pero el COSTO TOTAL EN LA CADENA COMPLETA DE ORIGEN A DESTINO, PUEDE SER MENOR SI SE USA UN BUQUE DE UN TAMAÑO ALGO MENOR.

Y EN ESTOS CALCULOS, SE DEBEN INCLUIR LOS COSTOS DE LAS INFRAESTRUCTURAS.

Los cálculos deben empezar en nuestros largos canales de navegación en el Río de la Plata.

Se deben estimar los costos del dragado de apertura y mantenimiento que cada tipo de buque va a requerir.

Después se debe estimar el beneficio que ofrecerá cada tipo de buque en el transporte marítimo, lo que va a ser lo más difícil, por las fluctuaciones que hemos mencionado.

Después hay que ver los costos totales en los circuitos de origen a destino.

Así son las lecciones de Malcom McLean de los años sesenta, que merecen un profundo estudio!!!

Aquí siguen los anexos más largos:

Anexo 3 - UN PLAN POSIBLE

El Sr. Emiliano Galli, editor del Suplemento de Comercio Exterior del diario La Nación, comenzó en noviembre del año pasado con la publicación de una serie de 25 artículos con el título “Un Plan Posible”. Me invitó para escribir un artículo que se publicó el 5 de enero.

En el artículo que se podrá encontrar abajo, volqué muchas cosas que leí en varios estudios sobre las experiencias mundiales para formar políticas de Transporte Intermodal (T.I.). Todos esos estudios demuestran que esto es una tarea muy complicada, por los grandes intereses opuestos que existen. Algo más se puede leer también en la nota que escribí después, “la esencia del artículo”.

Se deben desarrollar lo más pronto posible las pautas básicas para la política de Transporte Intermodal, antes de empezar con “planes nacionales” que van a tardar mucho. En países bien organizados, el Congreso forma la “POLITICA DE TRANSPORTE”, que se debe considerar como una POLITICA DE ESTADO Y NO DEL GOBIERNO DE TURNO. No debe circunscribirse a opiniones de partidas políticas, sino a estudios serios de lo que es el interés general.

Para que el Congreso pueda cumplir con sus obligaciones, se necesitan aportes de muchos fuentes, entre otros: Universidades, Sindicatos, Cámaras Empresariales, ONGs dedicadas al tema, empresarios y personas que podrán aportar datos que consideran en el interés general.

El rol de la(s) CGT(s) es idéntico al rol del Congreso. Por eso es de suma importancia que se haga todo lo posible para hacer entender a la “comunidad”, que acciones de un gremio para ganar puestos de trabajo, pueden tener como resultado que el PAÍS PIERDE COMPETITIVIDAD y

por ende se pierden más puestos de trabajo en otros gremios. La base debe ser que los gremios trabajen juntos para obtener un sistema competitivo, que va a beneficiar al final a todos.

Como ejemplo se puede citar una nota publicada en www.nuestromar.org el 5 de enero 2015 que se refiere a un artículo de la revista CONTAINER MANAGEMENT del 30 Octubre 2014, que informó sobre un encuentro que tuvieron los sindicatos portuarios en ese mes con el Primer Ministro de Israel. Cuando el gobierno israelí publicó el programa de la licitación de 2 terminales privadas de contenedores (en Ashdod y Haifa), los sindicatos paralizaron durante 2 días las operaciones portuarias de Israel. Estas huelgas fueron declaradas "ilegales", con las correspondientes sanciones.

Entonces los sindicatos solicitaron una reunión con el Primer Ministro Benjamin Netanyahu para presentar sus reclamos al respecto del programa de privatizaciones. El Primer manifestó que iba a considerar sus reclamos, pero les advirtió:

"You have rights, but eight million Israeli citizens also have rights; the right to have competitive, modern, efficient port services".

(Ustedes tienen derechos, pero también hay 8 millones de ciudadanos de Israel que tienen derecho a servicios portuarios competitivos, modernos y eficientes.)

Artículo completo disponible.

El largo camino hacia un "Plan Posible".

Hace décadas que Argentina no ha prestado atención a verdaderos "Planes de Transporte" y de "Puertos y Vías Navegables". Y en los pocos casos que se hizo algo al respecto, trataron los dos temas como "Compartimientos estancos" en vez de "Vasos Comunicantes", como debe ser. "Transporte" junto con "Puertos y Vías Navegables", son de suma importancia en la economía de un país. Esto fue demostrado en muchos estudios internacionales, donde se encuentran las pruebas que de la eficiencia del sistema de "Transporte y Puertos" depende la competitividad del país y finalmente las posibilidades de crear puestos de trabajo. Este punto recibió lamentablemente ninguna atención durante muchas décadas y las innegables consecuencias negativas están a la vista.

Un muy buen primer paso se ha dado ahora con la formación de un Ministerio donde la principal función es el "Transporte". A los nuevos funcionarios les espera una larga y muy difícil tarea, pues el deterioro es tan grande que es sumamente difícil hacer en estos momentos un "Plan de Transporte", hasta para el corto plazo. Aparte de las razones internas, hay también algunas externas y para empezar la "planificación", conviene leer algunos estudios internacionales, donde se pueden encontrar amplias informaciones, cómo lo hicieron algunos países con mucho éxito en los años 80 y 90. Al mismo tiempo que hicieron sus estudios para mejorar la eficiencia del transporte, comenzaron a prestar mucha atención a la formación de buenas cadenas de suministro (Supply chains). Y así apareció el término "Logística", que reemplazó "la Distribución Física Internacional". La "Logística" es de suma importancia en la formación de "Políticas de Transporte". Pero los estudios también encontraron que en "Transporte" y "Logística" hay diferentes intereses, que muchas veces son "intereses encontrados", y por eso se deben tratar en ministerios diferentes (lo que en nuestro caso se hizo correctamente).

Los muy importantes estudios de la eficiencia de la "Logística" se deben hacer en otros ministerios, pero principalmente en el de "Economía" o "Hacienda", pues una importante parte de la "Logística" tiene que ver con "temas impositivos" y de la "Aduana". Pero aunque los

estudios de buena "Logística" no tienen que estar dentro del "Ministerio de Transporte", éste se debe nutrir de los resultados de ellos para formar el mejor sistema posible de transporte. En el Ministerio de Transporte se deben aplicar aquellos resultados de los estudios de la "buena Logística", que son en el "interés general".

Los nuevos funcionarios encontrarán que la culpa de los grandes problemas internos se debe a los constantes avances de "fallas" que se acumularon durante muchas décadas y que se podrían haber evitado si se hubieron hecho algún plan de transporte. Ahora tenemos un sistema muy deficiente, como se puede ver en los serios reclamos de las "economías regionales". Pero la mayoría de ellos piden "nuevos subsidios" en vez de "remedios". Las serias fallas en el sistema de transporte y sus graves consecuencias negativas, se deben corregir y éste debe ser el primer punto que se debe estudiar muy en serio, pues eso fue lo que hicieron otros países con muy buenos resultados. No hay que empezar pensando en "subsidios", donde después desaparece la necesidad de una real eficiencia. En nuestro país con sus grandes ríos, el transporte por agua, que inherentemente es el más barato, prácticamente ha dejado de tener algún rol y se debe reconstruir casi de cero. En Argentina el costo que paga el usuario del transporte por agua se ha abultado enormemente por no usarla de una manera eficiente, y por eso perdió sus enormes ventajas naturales. Ahora no puede competir con el camión ni sobre largas distancias y casi dejó de existir. Pero el costo que paga la "comunidad por esta falla, es enorme. Mientras aquí el transporte por agua recibió ninguna atención, muchos otros países comenzaron a explotar sus vías navegables al máximo y demostraron que esto fue la base de su éxito para comenzar sus "Políticas de Transporte Intermodal". Con esta política se usan los modos de transporte de la forma más eficiente posible. Esta política ha comprobado sus grandes ventajas y se debe seguir los buenos ejemplos dentro del contexto que sigue: "Políticas de Transporte Intermodal" son "Políticas de Estado" y no "Políticas de un Gobierno".

Hay muchos que tienen responsabilidades en la formación de esta "Política de Estado". En primer lugar el Congreso, que debe estudiar las leyes que tienen que ver con "Transporte" con asesores profesionales, que deben analizar los diferentes intereses y definir lo que es en el interés general de todo el país.

Y sin duda el mayor interés del país es en este momento es mejorar la competitividad, para volver a crecer y crear nuevos puestos de trabajo.

En segundo lugar deben participar todos los sindicatos del país, donde se debe seguir los mismos pasos que se mencionaron para el Congreso. Hay que crear nuevos puestos de trabajo en todo el país e evitar que por aumentar algunos puestos de trabajo en una actividad, se impide un crecimiento mucho mayor en otros.

En tercer lugar todas las cámaras empresariales, que tienen intereses en el buen funcionamiento del transporte. Sus informes deben ser sometidos al gobierno, que deberá "pesar" los diferentes intereses y fijar las políticas que responden al interés general.

Y hay muchos otras, como las Universidades, que deben estudiar buenos ejemplos que están disponibles en otras regiones y que son aplicables en nuestro sistema. (Para el transporte por agua, hay grandes lecciones en la colaboración y el gerenciamiento de la Hidrovía del Rin, que es compartido por 5 países y en el sistema portuario de Norte Europa).

Estos deben ser los primeros pasos para comenzar a recuperar el ejemplo en temas de transporte que en algún momento fue Argentina para todo el mundo. Muchos creen que el transporte intermodal vino después del contenedor y que surgió en EEUU o Europa. Ellos

podrán aprender mucho al respecto, leyendo bien nuestra propia historia: el Transporte Intermodal existía en Argentina muchos años antes de la segunda guerra mundial. Entre 1870 y 1950, Argentina construyó una excelente red de ferrocarriles y se hacía un extensivo uso de las vías navegables. Argentina tuvo una de las mejores flotas fluviales del mundo. Tenía un excelente sistema de "Puertos con Ferrocarriles". En las viejas fotos de las construcciones de los primeros grandes puertos, se veía en primer lugar las vías férreas al costado de los muelles. Hasta los años 60 el transporte ferroviario y por agua tuvieron un alto porcentaje del total: Se practicaba el más puro "Transporte Intermodal" en el país. Esto fue en gran parte porque no había suficientes caminos. Pero como ocurrió en muchas partes del mundo, también aquí hubo un gran avance del transporte por carretera a partir de los años 50 y poco a poco éste fue absorbiendo la gran mayoría del tráfico. Actualmente ha llegado a un extremo donde más del 90% del transporte se hace por camión. En el Puerto de Buenos Aires se estimó en la mitad del año, que para el año 2015 el 93% de los contenedores se habrán transportado por camión, posiblemente el 6%(¿?) por ferrocarril y 1% por agua.

El segundo modo más barato, que como todos saben es el transporte por ferrocarril, recibió por única vez un poco de atención alrededor de 1995, cuando se dieron partes del sistema de trocha ancha (1676 mm), que ocupa el 20% del total disponible, y la trocha estándar, a concesionarios privados. Pero estas cubrieron solamente una zona en el centro del país y no alcanzan a las periferias. El Ferrocarril Belgrano con la mayor extensión y trocha de 1 m, que siempre fue muy importante para las economías regionales, se dio en concesión al gremio Unión Ferroviaria (de personal ferroviario), que no tuvo el debido resultado.

En la última etapa del gobierno anterior comenzó la recuperación del sistema de 1 m y ahora parece aconsejable que se comience un exhaustivo estudio del estado en que se encuentra cada tramo de los viejos ferrocarriles, que permitieron aplicar el transporte intermodal en el país, cuando el término no existía todavía. Se debe buscar de qué forma se puede combinar el uso de las 3 trochas. Algo que ya se hacía en los años 80 en Ferrocarriles del Estado. En las estaciones de "Intercambio", donde se juntan 2 trochas, una al lado de la otra, se hicieron trasbordos entre diferentes líneas. Con los bultos sueltos, había muchos manipuleos, con sus altos costos y sus inevitables averías. Pero con el uso de contenedores y "Cajas Móviles" como se usan en EEUU y Europa, esto se mejoró muchísimo. El estudio del uso de trasbordos entre trochas con contenedores domésticos, que comenzó en Ferrocarriles Argentinos en los años '80, se debe retomar para los planes del mediano plazo..

Gracias a lo que se hizo en los años 90, en este momento el sistema de 1676 mm está en general en razonables condiciones de uso y es el más apto para empezar a explotarlo ya "a full", en forma inmediata. La recuperación del sistema de las otras trochas, (de 1 m y 1350 mm), que generalmente están en deplorables condiciones, debe empezar en etapas: en la primera etapa deben alimentar el sistema de 1676 mm en los trayectos largos. Para eso se debe comenzar con las reparaciones de las otras trochas en los trayectos más cortos posibles, para que puedan funcionar como líneas de alimentación, como se hace en EEUU donde se alimentan los ferrocarriles de la Clase I, con otras de Clase II. De esta forma se puede empezar lo más rápido posible, y avanzar paso a paso, con el moderno transporte intermodal. (Esto va a ser de gran importancia, especialmente en las prioridades que debe fijar el Ferrocarril Belgrano y en los programas de "Puertos y Vías Navegables).

Los estudios de cómo se debe reverter la calamitosa situación de nuestro sistema de transporte de cargas, que junto con el transporte de pasajeros en zonas urbanas deben recibir prioridades, deben abarcar los tres rubros: el transporte "interno" (de las cargas "domésticas"), el de "exportación" y de "importación". Y es por eso que también hay razones externas que influyen, pues una parte importante del transporte está relacionada con el Comercio Exterior. El estudio del transporte para el Comercio Exterior está muy relacionado con los de "Vías Navegables y Puertos" (Este estudio se debe desarrollar, insertado como una parte del "Plan Nacional de Transporte"). Y en estos estudios se deben prestar atención a los recientes trabajos de la O.E.C.D. SOBRE LAS CONSECUENCIAS DE LA ENORME CRISIS EN EL TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL, que comenzó en el 2009 y va a continuar por varios años más. Como resultado de aquella crisis se ha formado un sistema con una feroz competencia. Con los buques de mayor tamaño, se puede bajar el costo por contenedor transportado, siempre y cuando se puede llenar tal buque mayor. Y no hay suficientes cargas para llenar los nuevos monstruos. Por eso, de esta forma, los armadores llevaron el sistema a un círculo vicioso: todos usan ahora buques cada vez más grandes, con la intención de mejorar su posición en la competencia, pero no hay suficiente carga para llenar los buques. Y empezaron a bajar los fletes a niveles que a menudo son debajo de los costos operativos. Algunos ya comienzan a hablar de "autodestrucción. Mientras sobran muchos buques, se siguen construyendo cada vez más y mayores buques, con el único resultado que el fin de la crisis está cada vez más lejos y va a requerir un gran crecimiento de volumen, que con las débiles economías, no está a la vista.

En los estudios de la OECD se mencionan los graves problemas que el excesivo uso de estos enormes buques, que se usan en las líneas de mayor tráfico del mundo, que es entre Asia y Europa, ya ha causado en los EEUU y muchos países "emergentes" y que también ya afectan a nuestra región. Cuando entran los nuevos enormes buques, se sacan los de un menor tamaño, que van a otros tráficos, el efecto "cascada". Muchas veces esos buques son mucho más grande que el comercio de la zona requiere y necesitan infraestructuras mucho más grandes que realmente son necesarias para las economías regionales. Y como los estudios de la OECD pretenden demostrar, este tipo de "Economía de Escala" no es en el interés general. Y esto es de suma importancia en los planes para nuestros "Puertos y Vías Navegables", que deben comenzar con los estudios de los largos canales de acceso. Se debe empezar con serios estudios de "Costos" y "Beneficios". Se deben comparar los costos del dragado de apertura y de mantenimiento para diferentes profundidades, con los posibles beneficios que darán los fletes de los distintos buques que podrán llegar con estos canales a los puertos argentinos. Estos estudios son sumamente difíciles y allí se debe prestar mucha atención a los estudios de la OECD. Ahora se leen muchos "planes", que no demuestran en ningún lado, que tales estudios comparativos de "Costos" y "Beneficios" se hayan hecho. Volviendo a los estudios internacionales: Todos han demostrado, sin lugar a dudas, que el "Plan de Transporte" se debe basar en una "Política de Transporte Intermodal", que como ya se dijo, es la política para utilizar los diferentes modos de la forma más eficiente posible, para obtener el menor costo total que se produce para poder trasladar las cargas de su origen a su destino. Estos costos deben incluir los de infraestructura, de congestión, de accidentes y de efectos negativos al medio-ambiente, algo que muchos no hacen. Es muy frecuente que en debates locales sobre "Transporte Intermodal" se toman en cuenta simplemente los costos "directos", es decir los que facturan los operadores de transporte. Muchas veces se comparan solamente la tarifa de

un camionero para transportar una carga de Córdoba a Buenos Aires, con lo que cobra el operador ferroviario N.C.A, lo que es un serio error. Los mismos estudios también demuestran, que es muy difícil formar “Políticas de Transporte Intermodal”. Se necesita un trabajo en conjunto de muchos interesados y no puede haber ninguna duda, que en nuestro país se ha mirado demasiado al gobierno para hacer “planes de transporte”. Ahora es necesario, que diferentes sectores empresariales jueguen un rol mucho más directo y efectivo. En este sentido es muy importante que todos los involucrados estén conscientes, que hay muchos intereses encontrados y como primer paso se debe individualizar estos intereses, que muchas veces están “ocultas”. En esta tarea los participantes en las cadenas de suministro (los “stakeholders”), tienen un deber que pocas veces cumplen y que es la principal razón que por tanto tiempo no hubo ningún “plan de transporte”. Los principales interesados en una eficiente cadena logística son los productores, sin embargo no hay indicaciones que ellos se han ocupado del tema. En otros países hay “Cámaras Empresariales” de productores, que tienen un departamento dedicado al estudio de las cadenas logísticas. Los ejemplos más claros se encuentran en cámaras que reúnen productores de granos para la exportación, que hacen viajes a otros países para buscar ejemplos. No cabe duda que en este sentido hubo fallas en el pasado y uno de los ejemplos más claros se notó en el 2008 cuando se hizo la “Audiencia Pública” para la renegociación del contrato de la concesión para el dragado y balizamiento de la vía navegable desde Santa Fe al Océano. Por esa vía se exporta +/- el 75% de nuestros granos y subproductos. En ese momento ninguna organización de productores estuvo presente para apoyar un reclamo de los prácticos,(los expertos que asesoran los capitanes de los buques en la navegación en aguas restringidas) que se necesitaban canales no solamente más profundos, pero también más anchos. Se puede demostrar que esta falta de atención de aquel momento, ha causado y sigue causando grandes extra-costos, por las grandes demoras que esta falta ha ocasionado y sigue ocasionando. Y es evidente que nuestros productores que son los principales interesados, no prestan suficiente atención al hecho que los “valores” de nuestros granos se forman en los mercados externos y que nuestro productor recibe la suma de este “valor en destino”, menos todos los gastos que se han estimado en las negociaciones, entre el origen y el destino final del producto.

Por eso un “Plan Posible” debe comenzar con la participación de los más interesados en la formación de un “Plan Eficiente: los agricultores. Los productores de las agro-industrias y otros industriales.

[La “esencia” del artículo en La Nación del 5 de enero 2016.](#)

Con el objetivo de juntar ideas para un “Plan Posible” de Transporte, el Sr. Emiliano Galli invitó a varias personas a escribir un artículo en su Suplemento de Comercio Exterior de La Nación.

El mío fue el nro 16 de una serie de 25, con el título: “El largo camino a un Plan Posible”.

(El Sr. Galli lo cambió muy acertadamente en “TRANSPORTE INTERMODAL”).

Al comenzar la escritura, me planteé las preguntas:

¿Será posible que nuestra “sociedad” decidirá, que el “Plan” para la “Política de Transporte” que se deberá formar para recuperar nuestra debilitada economía, se deberá supeditar a los criterios de lo que ella, la “sociedad”, considerará el mejor “Plan”?

¿Será posible que, cuando se habla de crear puestos de trabajo, se evalúe cual es el “PLAN” que más puestos de trabajo cree en todo el país, no solo en un par de actividades?

Para hacer esto posible, la “sociedad” debe recibir claras informaciones de cómo funcionan los muchos intereses que están en juego, donde hay muchos que son “opuestos”. Se debe buscar el camino que nos lleva al sistema que dará el mejor resultado para el interés general.

Con esta intención escribí el artículo y ésta es la “esencia” de lo que a mi entender debe ser la mejor manera para poder formular un “Plan Posible”.

Traté de describir el camino que se debe seguir, que nos puede llevar finalmente a la “Política de Transporte” que dé el mejor resultado general y que consigue la reactivación más rápida de nuestra caída economía.

En el caso que realmente se produjera un debate, usaré esta posición como mi punto de partida. Comienzo diciendo que hace más de 30 años, el país no ha tenido una “Política” de Transporte.

La prueba de las nefastas consecuencias, de no haber prestado atención a la importancia del “Transporte” en la economía, se encuentra en los graves problemas de las economías regionales, que son las más perjudicadas por esa negligencia.

Los nuevos funcionarios están encontrando enormes problemas. Para ellos será muy difícil comenzar a poner la casa en orden, pues aparte de los graves problemas internos, se van a encontrar con una sumamente complicada situación en el Transporte Marítimo Mundial.

Y aunque pocos lo creen, esto tiene también un enorme efecto, pues “Puertos y vías Navegables” juegan un importante rol en nuestra economía y EN NUESTRAS POLÍTICAS DE TRANSPORTE.

Esto debe ser una importante parte del debate. Como primer paso, Argentina debe recordar su propia historia, donde van a encontrar las pruebas que un día fue un ejemplo de “Política de Transporte” y visto como un país que pronto iba a estar entre las 10 mejores economías del mundo. Y después se debe prestar atención a los estudios que hicieron otros países en las últimas dos décadas, para encontrar las mejores políticas de transporte, que comprobaron los éxitos de políticas de transporte intermodal.

El deterioro de nuestro sistema de transporte es tan grande, que hay pruebas que ha afectado a muchas economías regionales, donde se están PERDIENDO MUCHOS PUESTOS DE TRABAJO. Para compensar las fallas, estas economías regionales están pidiendo SUBSIDIOS, que considero contra-productivos.

En el artículo del “Plan Posible” se menciona que estudios internacionales han comprobado, que se debe estudiar bien cómo funciona la “Logística” en el país. Un eficiente sistema logístico, requiere un eficiente sistema de Transporte. Sin embargo, los estudios de la eficiencia de las “Cadenas Logísticas”, donde los participantes tienen diferentes intereses, que en muchos casos son totalmente opuestos, son muy diferentes de los estudios de “Transporte”.

Al respecto se han hecho varios estudios en Holanda entre 2006 y 2009, que han demostrado que los estudios de eficientes cadenas logísticas no se deben hacer en el Ministerio de Transporte, sino en otros Ministerios que deben “alimentar” al Ministerio de Transporte, que debe cumplir las indicaciones que recibe.

En nuestro país ha sido una costumbre mirar solo al gobierno de turno, para fijar las políticas de transporte. Esto fue un grave error: ningún gobierno de los últimos 30 años hizo su deber.

En países bien organizados, el Congreso forma la "POLITICA DE TRANSPORTE", que se debe CONSIDERAR COMO UNA POLITICA DE ESTADO Y NO DEL GOBIERNO DE TURNO. NO DEBE CIRCUMSCRIBIRSE A OPINIONES DE PARTIDAS POLÍTICAS, SINO A ESTUDIOS SERIOS DE LO QUE ES EL INTERÉS GENERAL.

En el artículo se trata de aclarar, que para que el Congreso pueda cumplir con sus obligaciones, se necesitan aportes de muchos fuentes, entre otros: Universidades, Sindicatos, Cámaras Empresariales, ONGs dedicadas al tema, empresarios y personas que podrán aportar datos que consideran en el interés general.

Que ésta no sea la forma como se encara el problema en nuestro país, casi se podría probar, cuando uno lee ciertas cosas sobre los proyectos de Ley que se están preparando en el Congreso, que son parte de lo que debe ser la "Política de Transporte" del país.

Hasta ahora nadie incluyó todavía en los "Planes Posibles" una clara referencia a 3 proyectos de Ley de Marina Mercante, que si fueran convertidos en una Ley, tendrán un enorme efecto contraproducente en la "Política de Transporte".

El Congreso debe analizar diferentes propuestas que defienden los diferentes interesados y evaluar cómo juega cada interés, Finalmente debe decidir lo que es en el "INTERES GENERAL". Estudios internacionales han demostrado fehacientemente, que los países que aplican "POLITICAS DE TRANSPORTE INTERMODAL" han conseguido los mejores efectos positivos para sus economías. Con "Políticas de Transporte Intermodal" se usan combinaciones de los distintos modos de la mejor forma posible. Se ha comprobado que el transporte por agua es de por sí (inherentemente) el modo que genera el menor costo posible para poder llevar una carga de origen a destino. En caso de existir vías navegables naturales, es el modo de transporte que requiere menos gastos de construcción y de mantenimiento. Por eso en muchos países con ríos, el transporte por agua es la base del Transporte Intermodal. En el artículo se mencionan los ejemplos que están disponibles y que son aplicables a nuestra situación. Pero recordamos, que más que mirar ejemplos de otros, nuestro país debe recordar su pasado, donde se podrá demostrar que se aplicaba el más puro Transporte Intermodal, cuando el término no existía.

Sobre estos principios se deben seguir los estudios, donde el Congreso, después de haber analizado la debida información de Universidades, Sindicatos, Cámaras Empresariales, ONGs dedicadas al tema, empresarios y otras personas, debe evaluar lo que más sirve al interés general.

Pero de la misma forma deben actuar los Secretarios Generales de los diferentes CGTs que todavía tiene el país. Los Secretarios Generales en conjunto, deben pensar en los intereses de todos sus socios.

Y aunque no se ha dicho esto tan claro en el artículo, en el debate se debe agregar, que los Secretarios Generales no solamente deben prestar atención a los gremios que tienen un gran poder de presión y que con sus "medidas de fuerza" pueden estrangular la economía del país.

Ellos también deben estudiar lo que es más importante para otros gremios del interior del país, que en estos momentos sufren las consecuencias de las malas políticas (o mejor dicho la total falta) de política de transporte, que son la culpa de los altísimos costos de la logística. Se debe

estudiar muy en serio lo que se necesita para crear el máximo posible de puestos de trabajo, y lo más pronto posible.

El Congreso debe tener presente lo que los propios gremios han aclarado con meridiana claridad desde el 2008: Nuestra Marina Mercante es una actividad que se desarrolla en estos momentos sobre bases totalmente equivocadas, en primer lugar por el absurdo sistema impositivo a que está subordinado, que produce altísimos costos, que se reflejan en los fletes que debe cobrar para ser rentables. Hoy una Marina Mercante de bandera argentina, sólo podrá funcionar OBLIGANDO SU USO mediante Leyes de Reservas de carga, que obligan a los cargadores a usar esta Marina Mercante con altísimos costos. Dicen que no piden subsidios, pero deben cobrar fletes que son a veces múltiples de lo que se puede conseguir contratando buques de otra bandera.

El Congreso y los Secretarios Generales de los CGTs, deben buscar un equilibrio, para evitar que se de prioridad a una Marina Mercante construida sobre bases equivocadas. Lo que hay que hacer primero, es preparar las bases para que nuestra Marina Mercante que un día fue un ejemplo en el mundo, podrá trabajar con los mismos cargos impositivos que usan hoy todas las flotas de bandera del mundo. Hoy día, tanto las flotas de bandera de conveniencia, como todas las flotas de bandera de países europeos por ejemplo, tienen sistemas impositivos de preferencia en una actividad de alto riesgo, donde hay más años de pérdidas que de ganancias. Y aquí, un armador debe pagar un impuesto de “presuntas ganancias”.

Los mismos enfoques se deben usar en el estudio del sistema portuario del país. Espero que van a tomar el tiempo para leer el artículo completo y después, las exposiciones con mayores detalles, que podrán encontrar en este renovado sitio.

En el anexo 4 se refiere a partes de www.antonioz.com.ar, que son de mucha importancia para entender los problemas de planificación, que no se van a repetir aquí y se pueden encontrar en el sitio mismo.

Anexo 5 - 3 palabras importantes LOGISTICA GOVERNANZA SOBERANIA

LOGISTICA ¿Qué es logística?

Según la definición de un diccionario, es el arte militar que tiene por fin hacer posible la ejecución de las operaciones de guerra.

Una definición moderna: • Logística es la gestión (el gerenciamiento), que comienza en el momento de pensar en la compra de un insumo o un producto y que perdura hasta la colocación del insumo en la línea de producción o un producto final en los mercados. Es una gestión global, para obtener el mayor rendimiento en las 3 cadenas:

- 1) la de abastecimiento,
- 2) la de producción y
- 3) la de comercialización y distribución.

Asegurar el abastecimiento de insumos o productos básicos en el momento preciso.

1. Con el embalaje adecuado.

2. Con el manipuleo adecuado.
3. El transporte adecuado (según valor / tiempo).
4. Haciendo solo el almacenaje imprescindible.
5. Con una buena gestión de inventario (stock) para la oportuna provisión de terceros / donde y cuanto.
6. La logística exige un constante flujo de información entre las partes.

AXIOMA: Un país con buena logística es un país competitivo.

EN LAS CADENAS DE SUMINISTRO, QUE SON LA BASE DE LA LOGÍSTICA, HAY MUCHOS PARTICIPANTES “STAKEHOLDERS”:

- Los dueños de la mercadería (shippers) • Los expedidores/transitorios (freight-forwarders) • Los transportistas, (Transportistas contractuales y • Transportistas efectivos • Los aseguradores (los que aseguran la carga, cargo insurance, • y los que aseguran al transportista, liability insurance).
- Y hay muchos participantes secundarios/sub-stakeholders, como por ejemplo los operadores de todas las terminales portuarias y otras terminales de transferencias, que tienen una importante función en la conexión entre los distintos modos de transporte.

Además hay agentes y representantes.

Esta explicación demuestra que “una buena Logística” no solo depende del Ministerio de Transporte. Depende mucho más de factores que son resorte del Ministerio de Economía, especialmente en la “logística” del Comercio Exterior, donde la eficiencia de la Aduana juega un rol sumamente importante. Al respecto se hizo en Holanda en los años 2006 al 2008 un exhaustivo estudio donde participaron todos los participantes de una cadena logística y se decidió no poner la “Logística” en el Ministerio de Transporte, sino en un departamento especial del Ministerio de Economía, con recomendaciones para su atención en varios otros ministerios.

Cuando en 1966 se hizo el primer Ministerio de Transporte (D.O.T.) en EEUU, ya se habían dado cuenta de la necesidad de un constante contacto entre los Ministros de Transporte (D.O.T.) y el Ministro de Economía y el Presidente ya dio una orden al respecto.

Se llaman generalmente “Costos de la Logística”:

- 1) Los costos de almacenajes en la Cadena de Suministro, incluyendo los costos financieros,
- 2) Los costos de transporte, facturados por los operadores logísticos, incluyendo los costos financieros,
- 3) Los costos de las Administraciones de 1) y 2)

GOBERNANZA es una palabra que se usa en muchos artículos locales sobre los problemas de “Puertos y Vías Navegables”. Si ponemos esta palabra 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 con la palabra GOBERNANZA, hay una sola que se refiere a “Políticas Portuarias”, que es de una publicación de una Universidad de Méjico de 2009: REFLEXIONES SOBRE EL CONCEPTO DE “GOBERNANZA” Y SU IMPACTO EN EL ÁMBITO JURÍDICO.

Esto crea la impresión, que con relación a GOBERNANZA EN POLÍTICAS PORTUARIAS, se piensa primero en LEYES DE PUERTO.

Por eso conviene que las personas que van a usarla palabra “Concepto de GOBERNANZA PORTUARIA”, en los debates sobre “Políticas Portuarias” en nuestro país, hagan primero una buena aclaración para dejar en claro de lo que están hablando.

Si ellos definan que “Leyes de Puerto” efectivamente forman parte de “Gobernanza”, deberán aceptar que hay que hacer un amplio debate sobre nuestra “Ley de Actividades Portuarios”. Entonces debemos recordar, que nuestra Ley 24093, es UNA DE LAS POCAS LEYES DEL PAÍS, QUE ES UNA LEY DE ESTADO y no una Ley de un gobierno de turno o de un partido político.

La historia de la Ley es muy larga, pero aquí basta decir que se llegó a la promulgación de esta excelente Ley después de muchos años de ABIERTOS DIALOGOS.

ESTOS EMPEZARON EN LA MITAD DE LOS AÑOS 80 EN LOS THINK-TANKS DE CEDEPORMAR (radicales) y CEMARFLU (peronistas). Excelentes abogados y excelentes representantes de los 2 partidos políticos, han podido escribir una clarísima Ley sobre la base de proyectos de esas entidades, que tenían amplios conocimientos de las graves fallas en nuestro sistema portuario de los años ochenta. Esta Ley ha comprobado sin lugar a ninguna duda su enorme éxito entre las Leyes Portuarias de America Latina y tiene una particularidad que no tiene ninguna Ley de Puertos de la región: PERMITE QUE UN PARTICULAR CONSTRUYE Y OPERE UN PUERTO TOTALMENTE PRIVADO; es una Ley que mereció la confianza de inversores extranjeros y nacionales. Blanqueó las partes grises de ley Ley de Puertos de 1989, que junto con una Ley para la acción de la Junta Nacional de Granos, fue la base del avance de las terminales de granos de particulares en la zona de Rosario.

Basta leer recientes trabajos de la Bolsa de Comercio de Rosario, que confirman que fue la Ley 24.093 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. Terminal Zarate del grupo Murchison, fue en 1996 la primera terminal de vehículos y contenedores, totalmente construido con capitales privados nacionales.

Algunas personas que hablan de “gobernanza portuaria” solo mencionan en sus exposiciones ejemplos de puertos tipo “land-lord” y de “toolport” y omiten uno de los puntos más importantes de nuestra política de puertos: la posibilidad de construir y operar puertos o terminales totalmente privadas, que ha demostrado su eficiencia en Argentina.

Como contraste se pueden mencionar cómo ha funcionado la ley de puerto de Brasil, de 1992, que fue encontrado culpable en 2007 por el Presidente Lula, como origen del fracaso de la política portuaria brasileña. Se constató en ese año, que el crecimiento de la economía de Brasil que había sido muy bueno, quedó estancado por falta de capacidad portuaria. Y la nueva Ley de Puertos de 2013, sigue sin resolver los graves problemas. Mientras tanto se puede comprobar los grandes éxitos de la Ley 24.093, que puso el país al frente de todos en Sudamérica en 1998. De acuerdo a estas reflexiones, opino que antes de considerar en los debates locales la palabra GOBERNANZA, que a menudo termina en confusas conversaciones, que se debe definir si es correcto que: 1) Argentina tiene la mejor Ley de Puertos de América latina, 2) Gracias a esta clara ley, tenemos puertos que pueden satisfacer todas las demandas de todos los tipos de carga. 3) Que nuestros problemas no están en los puertos, sino en sus accesos acuáticos y terrestres.

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 hay una terminal para automóviles (el mas grande de Sudamérica) y otras cargas, incluyendo contenedores.

También se debe tener presente que “ Puertos” y “Vías Navegables” van de la mano. Tenemos un sistema de ríos que es la envidia de muchos continentes, pero por otro lado nuestros puertos tienen canales de acceso muy largos, con relativamente poca profundidad natural. Hay altos costos de dragado de apertura y mantenimiento.

Ya se mencionó varias veces, que “Puertos” deben formar parte de la “Política de Transporte Intermodal” , pero no solo de cargas de exportación o importación, también de cargas “domesticas” o “nacionales”. 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 moto 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 comprobaron que esto ha beneficiado a todos los países, no solo los países centrales, sino también todos los países emergentes .

Uno de los resultados más claros de estos trabajos, es la resurrección de los ferrocarriles en muchas partes del mundo. Muchos estudios han llegado a la conclusión que los países que más se han beneficiado en el mundo, fueron los que tenían “puertos con buenos accesos ferroviarios”. Al respecto se debe leer el resultado de un estudio de la Universidad de Nottingham, publicado en el 2013.

SOBERANIA En artículos sobre trasbordos aparece a menudo esta palabra.

Al respecto conviene dar un par de ejemplos: Singapur es el puerto de trasbordos más importante del mundo. Es el centro de distribución para toda Asia Central y hay muchos trasbordos para Australia. ¿Alguien ha leído alguna vez que Australia, Malasia, Filipinas, Vietnam, Indonesia etc. han perdido su “soberanía”?

El puerto de Rotterdam es el puerto más importante de Alemania. ¿Alguien ha leído alguna vez que Alemania perdió su soberanía?

El puerto de Hamburgo es un importante puerto para trasbordos a los países del Mar Báltico, especialmente Rusia. ¿Alguien ha leído alguna vez que Rusia ha perdido su soberanía?

Y así hay muchos más puertos de trasbordo en el mundo.