

Buenos Aires, 11 de enero de 2018

Secretario de Planificación
Ing. Germán Bussi
Ministerio de Transporte
Presente

De mi mayor consideración:

Durante el mes de Diciembre de 2017 se publicaron varios artículos en la prensa “especializada” con confusas informaciones sobre proyectos que tienen que ver con “Transporte” y “Logística”, **cuyo “planificación” es responsabilidad de esa Secretaría.** Según entiendo, en países bien organizados, se evita que se difunden ciertas ideas con intereses muy específicos, pero que en realidad no responden al interés general. Para no dejar dudas que la Secretaría de Planificación está atento a estos temas, las autoridades debieran hacer a mi entender en aquellos casos, claras advertencias, que se deben verificar si estos intereses son realmente beneficios para todo el país o solo para los que difunden las ideas. Más adelante me voy a referir a aquellos artículos.

Pero en realidad la intención de esta carta, es repetir en forma más clara, un muy importante pedido de información pendiente, que hice por email el 11 de noviembre con repeticiones, entre otros en un email del 23 de noviembre.

Se trata de las presiones que se hacen para construir “Corredores Bi-Oceánicos”, declarando que tendrían ventajas para nuestro “comercio con los países de Asia”. En esas propagandas se usa sin excepción la falsa información que los puertos del Pacífico (de Chile y últimamente también de Perú), estarían más cerca de Asia que los puertos argentinos, cómo si Asia fuera un solo punto.

Pero se debe ver cómo funcionan ahora las líneas marítimas desde la Costa Este de Sudamérica a Asia. (Es decir de Brasil, Uruguay y Argentina).

Y no hay ninguna indicación que esto cambiará por muchos años.

India y Singapur están más cerca de los puertos del Atlántico que por ejemplo Valparaíso.

SINGAPUR, un muy importante puerto de concentración de todo el comercio con el Sud Este de Asia y Singapur aún tiene un rol importante para la distribución interna de muchas cargas para China.

Singapur está sin ninguna duda “dentro de la esfera” de los puertos del Atlántico y no del Pacífico.

Los que hacen las falsas propaganda, nunca mencionan a India, pero no cabe duda que se debe observar el gran mercado potencial de India para nuestros exportadores, que en un futuro muy cercano, podrá ser un importante complemento para los productos que China nos compra, que son mayormente “básicos sin valor agregado”.

Un ejemplo es, que China nos compra solamente POROTOS DE SOJA, pero no aceites o harinas de soja.

Las distancias a Asia:

Recién el puerto de Hong Kong es “equidistante” de Buenos Aires y Valparaíso.

Como es de público conocimiento, he prestado mucha atención a trabajos que tienen que ver con el tema “Corredores Bi-Oceánicos”, un tema que en general en nuestro país NO ha recibido la atención que merece.

Ya en 1993 comencé este seguimiento, cuando se habló por primera vez del “C.B. de Capricornio”.

En el 2000 CEPAL/JAN HOFMANN publicó un muy importante y muy claro estudio al respecto:

El potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericana.

Link de referencia: <http://archivo.cepal.org/pdfs/revistaCepal/Sp/071121143.pdf>

Uno de los objetivos de ese estudio fue, responder a la pregunta si el comercio de Sudamérica con Asia, tendría ventajas con el uso de puertos de Chile y Perú. Este amplio y minucioso estudio enfocó con claras explicaciones la situación de aquel momento y los puntos que se deben tomar en cuenta.

Finalmente el estudio llegó a la conclusión que no se habían encontrado ventajas comparativas para mover el comercio entre Sudamérica y Asia por los puertos de Chile o Perú.

Como también es de público conocimiento, se habla desde hace mucho tiempo de mega proyectos de túneles para vencer el enorme escollo que significa la cordillera de los Andes.

El muy loable objetivo sería: facilitar el flujo de cargas y pasajeros entre los países del atlántico y del pacífico y beneficiar a nuestras exportaciones a Asia.

Pero el estudio de la CEPAL del 2000 fue muy claro, que esta supuesta ventaja no existía en el año 2000.

Mucho ha cambiado en el mundo, pero las distancias siguen siendo las mismas.

También las líneas marítimas desde la Costa Este de S.A., siguen siendo las de mayor importancia y no hay ninguna indicación que un minucioso estudio de hoy, arrojará una conclusión distinta.

Y aquí quisiera hacer una sugerencia: Que las autoridades investiguen, por qué contrario a razones lógicas, en el mercado “spot” el flete de un contenedor de 20 pies, desde cualquier puerto de China a Norte Europa, es de menos de US\$1.000, y a Sudamérica es US\$2.600,-- lo que se ha conseguido, manipulando desde el 2015 la oferta de bodega. Está muy claro, que solo se ha podido hacer esto en este tráfico y ningún otro en el mundo.(Aclaro que no quiero decir que el flete de US\$2.600,-- es una exageración, sino que la diferencia afecta la competitividad de nuestros productos.).

Todo esto tiene mucho que ver con el proyecto del TÚNEL DE AGUA NEGRA, con una inversión estimada inicialmente en US\$1.500 millones, que está en el centro de la atención.

En mis emails de noviembre, di varias informaciones sobre mis contactos con el señor Ricardo Sanchez de la CEPAL, sobre la posibilidad de repetir el completo estudio de Jan Hoffmann del 2000, lo que no tuvo éxito.

Solicito encarecidamente una clara respuesta, si a raíz de mis notas anteriores sobre el tema de Corredores Bioceánicos, que son varias, si hay razones para que esa Secretaria de Planificación evalúe, si no se debiera pedir a la CEPAL o a otra institución, que se actualice el estudio de Jan Hoffmann del año 2000, de la misma forma en que se hizo el estudio del 200.

Esto es en concreto mi primer pedido.

(Después siguieron otros temas bajo el rubro: Segunda observación)

Según entiendo, en países bien organizados, se evita que se difunden ciertas ideas con intereses muy específicos, pero que en realidad no responden al interés general. Para no dejar dudas que la Secretaría de Planificación está atento a estos temas, las autoridades debieran hacer a mi entender en aquellos casos, claras advertencias, que se deben verificar si estos intereses son realmente beneficios para todo el país o solo para los que difunden las ideas.

Me voy a referir a los siguientes artículos:
publicados en la prensa durante diciembre de 2017.

- Córdoba mediterránea tendrá puerto en el Pacífico

Córdoba: afirman que una hidrovía mediterránea reduciría seis veces los costos de transporte

La Subsecretaría de Recursos Hídricos evalúa la construcción de una hidrovía desde el centro del país

Cito de Córdoba mediterránea tendrá puerto en el Pacífico

Ya en 2017(¿?), la Mesa Ejecutiva de la Región Centro, que conforman Córdoba, Santa Fe y Entre Ríos, fijó co-mo línea de trabajo la concreción de los Corredores Bioceánicos Centrales, con el fin de generar el acceso de la producción regional a mercados con mayores perspectivas de sostenimiento y crecimiento, como el de los países asiáticos.

Fuente: lmdiarios, 18/12/17

Córdoba: afirman que una hidrovía mediterránea reduciría seis veces los costos de transporte

Desde el Colegio de Ingenieros Civiles de Córdoba reiteraron la importancia que se avance en los estudios para la construcción de una hidrovía, una alternativa para la que el gobierno nacional firmó un acuerdo con su par holandés para realizar un estudio de prefactibilidad. Los profesionales reimpulsan la iniciativa que presentaron hace una década.

Luis Braceras, de la comisión de Transporte del Colegio estimó que la hidrovía reduce 6 veces los costos de fletes que hoy pagan los productores de la región centro y que, además, su construcción implicaría utilizar en forma racional y positiva el agua que inunda la zona núcleo en determinadas épocas del año.

Fuente: lanacion.com.ar, 06/12/17.

Córdoba mediterránea tendrá puerto en el Pacífico

Ya en 2017(¿?), la Mesa Ejecutiva de la Región Centro, que conforman Córdoba, Santa Fe y Entre Ríos, fijó como línea de trabajo la concreción de los Corredores Bioceánicos Centrales, con el fin de generar el acceso de la producción regional a mercados con mayores perspectivas de sostenimiento y crecimiento, como el de los países asiáticos.

Fuente: lmdiarios, 18/12/17.

La Subsecretaría de Recursos Hídricos evalúa la construcción de una hidrovía desde el centro del país

Abrió muchas expectativas la posibilidad de construir un canal navegable que conecte la zona núcleo agropecuaria con el Atlántico. El interés lo generan los beneficios que traería por la reducción de costos desde el punto de vista logístico y de transporte de la producción.

Fuente: La Nación, 18/12/17.

Uruguay y Argentina garantizarán profundidad de 34 pies en canal Martín García (C.M.G.) por 10 años. Las obras costarán U\$S 128.000.000 y garantizarán una profundidad de 34 pies por los próximos 10 años.

Fuente: Mundo Marítimo, 11/12/17

Especialmente al respecto de este último artículo, solicito información a la Secretaría de Planificación y a la S.S.P. y V.N., si hay algún “PLAN” para hacer un nuevo trazado del C.M.G., para adecuarlo para la salida de los buques que salen cargados de rosario, lo que eliminará grandes demoras.

Como Usted sabrá, ya en el 2006 habían publicaciones de los prácticos del río Paraná, mencionando claramente las ventajas de la salida por el brazo natural del Paraná, que es el Guazú/Bravo y no el Paraná de las Palmas.

Por otra parte ya hubo un anuncio por parte de la C.A.R.P. de septiembre 2015, que al respecto se estaban estudiando dos alternativas de nuevas trazas, para permitir calado mayores a 34 pies, que es el límite en la traza actual, con fondo duro.

Las ventajas de la salida por el C.M.G. aumentaron significativamente a partir del inicio de operaciones de la terminal regasificadora en Escobar.

Ver presentaciones en www-antonioz.com.ar.

Además solicito información de lo que está haciendo la Secretaria de Planificación en este tema:

Con el dragado ya adjudicado, nace la hidrovía del río Uruguay

Los beneficios que obtendrán los sectores maderero, arrocero y citrícola, y el de pollos en frío al poder ser exportados a menores costos saliendo por una hidrovía, como la que va a ser la del río Uruguay a partir de este dragado.

Fuente: Trade News, 27/12/17.

Esperando una pronta confirmación de recepción y su valorada respuesta a mi pedido, lo saludo muy atentamente.

Antonio Zuidwijk