

Santiago Díaz Mathé y Javier Dulce.

Las autoridades del Centro de Navegación, representantes de los agentes marítimos, realizaron un punteo del sistema fluvial, marítimo y portuario

LA NACION 15 mar. 2016 Texto Emiliano Galli | Foto Maximiliano Amena

El 80% del comercio exterior argentino pasa por las manos de los agentes marítimos, empresas argentinas que representan comercial, operativa y legalmente en el país a los principales armadores y líneas navieras del mundo. Desde el Centro de Navegación Argentina, Santiago Díaz Mathé y Javier Dulce – presidente y vicepresidente, respectivamente– plantearon en diálogo con La NACION los puntos que impiden que el comercio exterior argentino sea más ágil y menos costoso. Una agenda de trabajo completa, de largo plazo, pero urgente.

¿ Qué temas integran hoy la agenda del Centro de Navegación? – Santiago



Díaz Mathé: Para despegar la Argentina necesita urgente una agilización del comercio exterior, que está estancado hace mucho tiempo por una serie de trabas. Más del 80% de la carga pasa por nues-

tras manos, y las nuevas autoridades así lo entienden y estamos trabajando con ellos planteando cuáles son las prioridades y cómo encararlas. ¿Cuáles son estas prioridades?

– Javier Dulce: Una de las primeras es el pago del peaje de la hidrovía. Su cálculo deriva de fórmula que toma en cuenta las características del buque. Entendemos que es algo para revisar porque algunos buques como los cruceros o los car carriers (los que llevan autos) pagan tasas altas y no usan toda la profundidad del canal. Incluso lo que paga un portacontenedores que viene a Buenos Aires no guarda relación con lo que abona un granelero que va a San Lorenzo: no hay proporción entre los kilómetros recorridos y el peaje. Se debe analizar.

SDM: La fórmula de hidrovía se elaboró a principios de los 90, pero la navegación cambió mucho en estos 25 años en cuanto a la capacidad de los barcos y sus puntales, mangas, esloras. Por eso el pedido de análisis: en su momento era excelente y apuntaba a que buque saliera bien cargado, porque por cada pie de calado le daba a los Panamax la posibilidad de cargar 1300 a 1500 toneladas más.

Pero aplicar la misma fórmula en un

crucero es ridículo, y llega a pagar hasta US\$ 180.000 sólo de peaje para usar señalización, faros y balizas, pero sin obtener ningún beneficio por el calado. ¿Cuáles son sus reclamos en materia de infraestructura?

– JD: Ahí no avanzamos en los últimos años. Estamos en deuda con los anchos de los canales cuando los buques siguieron creciendo, sobre todo a partir de la ampliación del Canal de Panamá, con anchos que superan los 32 metros de manga. Nosotros seguimos con el mismo diseño de canal: 32 de manga y 230 metros de eslora. La Argentina tendría que ver todo el tema de infraestructura como un sistema. Por ejemplo, en la hidrovía hay que ver no sólo la profundidad sino los anchos, las zonas de espera y darle continuidad a la profundidad de la vía troncal con los accesos a los puertos y a los pie de muelle. ¿Cómo se logra todo esto en la práctica? – JD: Con diálogo entre los distintos actores, pensando en lo que necesita el país y en que el sistema portuario es una interconexión entre agua y tierra donde todo tiene que funcionar: accesos náuticos, puertos, muelles, accesos viales y ferroviarios porque de lo contrario siempre algún punto será un cuello de botella que impacte en los costos. Y lo que queremos es

Y en este sentido, ¿ cómo valoran el nivel de productividad de los puertos argentinos que atienden a los distintos buques del sistema? – SDM: La infraestructura portuaria está bien, los barcos tienen buen ritmo de carga y descarga una vez que están en el muelle.

JD: Quizá lo que se deterioró en los últimos años es toda la navegación desde Recalada hasta el puerto, y su salida, porque seguimos teniendo los mismos anchos de canal con barcos de 40 metros de manga. Además hay más tráfico y mayores reserva de canal por los cruceiros y los gaseros que van a Escobar. Todo esto produce demoras y tiempos muertos, que alguien termina pagando. ¿ Cómo está la industria a nivel global?

– JD: La situación es compleja. Estamos en una de las peores crisis de sobreoferta de bodega y fletes tan bajos que no llegan a cubrir el costo diario de operación de un buque, o sea que se opera a pérdida. Los armadores están empezando a parar los barcos, tanto portacontenedores como graneleros. Es una señal de alarma

SDM: Y esto a pesar de la baja del precio del petróleo, un salvavidas que no alcanza, porque también bajaron los precios de las commodities, por lo que hay menos mercadería, y menos deman-

da de transporte. ¿ No hay algo de responsabilidad de la industria naviera en este proceso de construcción de barcos tan grandes? – JD: En parte. La industria quizá esperó un desarrollo económico global determinado que no se dio. La oferta y la demanda de transporte siempre se comportaron simétricamente hasta la crisis de 2008: después no se juntaron más, siempre hubo más oferta que demanda.

SDM: Son ciclos que históricamente duraron entre 3 y 4 años y están muy relacionados con los precios del combustible, del scrapping (chatarra) y la velocidad con que los astilleros entregan buques nuevos. Lo que pasa hoy es que el ciclo que se cayó en 2008 no repunta. ¿ Cómo ven a los puertos de la región? – JD: La problemática es similar en los puertos, con puertos de muchos años y una infraestructura que lo rodea que no acompañó el crecimiento. En nuestro país faltan planes de mediano y largo plazo. Lo peor no es no tener planes consensuados por todos.

SDM: Buenos Aires tiene que competir con Montevideo que está al lado de Recalada, tiene un calado natural de 40 pies y 10 horas menos de navegación de entrada y salida y no tiene que pagar hidrografía, contra nuestros 36 pies para salir

cargados esperando marea más el peaje. Es difícil comparar puertos. ¿ Y cómo se mejora la oferta portuaria argentina? ¿ Con un puerto de aguas profundas? – JD: Es un tema para estudiar en profundidad porque más que un puerto importa la cadena logística de lo que se va a abastecer o a exportar. Quizá el puerto en el litoral marítimo funciona bárbaro para los barcos pero después se encarece en la parte terrestre por estar lejos de los centros de consumo o producción, y la ecuación final así se torna negativa.

SDM: Hay puertos con profundidad interesante como Bahía Blanca y Quequén por donde sale parte de la cosecha. Pero es impensable que toda la cosecha del Rosafé salga por ahí porque el costo del camionaje es mortal. Con nuestra geografía es inevitable tener dos lugares para sacar la cosecha, porque la producción está la lado del río, no del agua profunda.

JD: Ojo, no es un comentario para desalentar el puerto de aguas profundas. Sólo para advertir que tiene que ser un parte de una visión estratégica y de un plan como país.