

# LA GESTIÓN PÚBLICA Y PRIVADA CLAVE PARA MODERNIZAR EL SECTOR TRANSPORTE

Por Gustavo Anshütz  
Presidente de AIPPYC



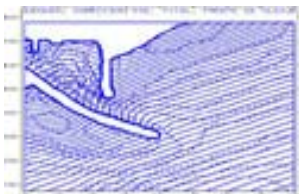
En los últimos años el avance de las tecnologías de información y comunicaciones (TICs), en conjunto con la gestión del conocimiento y el desarrollo de las ingenierías y la logística, permite afirmar hoy que no existe casi ningún proyecto con problemas de inviabilidad técnica, que es muy difícil no se pueda llegar a una solución de desarrollo sustentable, esto es, permitir el progreso cuidando el medio ambiente y con el mayor impacto positivo económico y social. Por otro lado, la incorporación de estas tecnologías permitió una gran transformación en la logística que a su vez impactó fuertemente sobre el transporte, incrementándose fuertemente.



Sin embargo, en los países no desarrollados, todavía la mayoría de los puertos se encuentran en una etapa denominada de 2da. Generación, en donde aun no se ha desarrollado la Intermodalidad lo suficiente y no se ha avanzado mucho en logística portuaria.



Importantes y muy necesarios proyectos de infraestructuras no se concretan, llevan años estudiándose, y no pueden llevarse a ejecución. Por otro lado, el pasaje de 2da. a 3era. Generación en la cadena logística y los puertos, requiere de un esfuerzo del sector público en modernizar especialmente la legislación existente, por lo que no es fácil concretarlo, pues existen muchas resistencias al cambio.



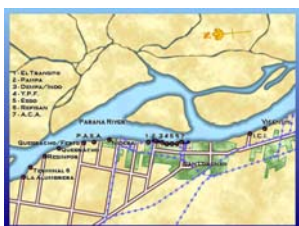
Sumado a estos problemas de gestión, y de la necesidad de un nuevo "aggiornamento" de leyes del transporte, puertos y comercio exterior, están los déficits en las obras infraestructuras necesarias para acompañar el inevitable crecimiento de las cargas a granel y contenedorizadas proyectadas para los próximos 10 años en tasas no menores del 4 % anual en Argentina.

Existen entonces serios limitantes en la Red Física y Operacional (infraestructuras en general) y de la Red Funcional (legislación, gestión, etc)



En varias oportunidades y desde una visión técnica por mi experiencia profesional en el tema evaluación y gestión de proyectos de infraestructura y mi conocimiento de experiencias internacionales por mi trabajo y estudio en España, señalé que es necesaria una gestión pública en el sector transporte, para facilitar la gestión privada y ejercer una política de estado que contribuya al desarrollo sustentable.

Es necesario un equilibrio de intereses para generar un marco jurídico estable e independiente de los cambios de gobiernos, con una planificación de largo plazo y concensuada entre el sector privado y el público. También es necesario profesionalizar el sector.



## La estrategia de Integración

Hoy en día y hace muchos años, se esta pasando en el mundo en el sector Transporte de una estrategia agresiva (eliminación de competencia) a una estrategia de integración. El Mercado globalizado ha exigido la conformación de Joint Ventures, y ya en muchos casos no es tan importante el "consumo Interno" sino el externo, en este sentido la competencia más importante es la regional e internacional, en una palabra,



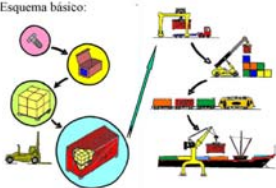
no vale la pena pelearme internamente, sino todo lo contrario, buscar las alianzas específicas entre las empresas nacionales para competir internacionalmente. Tenemos que empezar a ver más el Foreland que el Hinterland hoy.

En este último sentido, también el Estado debe actuar apoyando a estas empresas que buscan mercados externos y al mismo tiempo cuidar que no se conformen monopolios en el mercado interno.

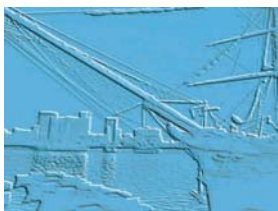


Creo que en nuestro País, es hora que los Empresarios y los Funcionarios (Gobierno) empiecen a pensar que hay que diseñar un Plan Estratégico de Transporte, que integre a todos los actores públicos y privados, y participen todos los nodos (puertos, aeropuertos, puertos secos, etc) y modos (terrestres y fluvial-marítimo), compatibilizando intereses para impulsar las inversiones necesarias que se necesitarán en los próximos años para poder competir. Si se garantiza luego la ejecución del Plan con programas de ejecución por sector y se le diera a cada uno de ellos la seguridad jurídica necesaria, no existirían problemas de financiamiento, pues cualquier organismo internacional apoyará esta iniciativa seria.

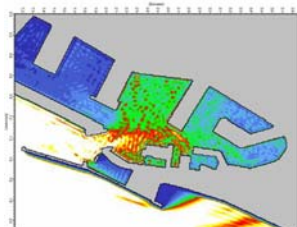
Esquema básico:



¿Es una utopía pensar que pueda desarrollarse un Sistema Portuario Argentino? ¿Es una ingenuidad pensar que exista una integración de operadores de transporte de carga terrestres y fluviales-marítimos creando un operador logístico internacional y bajando costos en toda la cadena? ¿Seré muy ingenuo en pensar que la Aduana se modernice y actúe como un servicio más (control) en el sentido de lograr reducir tiempos y costos y mejorando su eficiencia?



No es ni utopía, ni ingenuidad, pues esto ya se ha hecho hace años en los países desarrollados y si bien sabemos que no es tarea fácil, pues requiere de un gran esfuerzo y de una actitud pro-positiva, creo que es el único camino posible, y aquí no valen las típicas frases: "de mí no depende: esto lo tiene que impulsar el Estado... yo sigo con mi negocio ... o el clásico "no es viable", porque los años nos han demostrado que no sirve que el Sector Privado sea un simple espectador de lo que está pasando, es necesario que haga un "lobby positivo".



En mi humilde opinión hace muchos años que Argentina está perdiendo oportunidades en el sector externo, y así solo se achican los negocios, porque cada vez mas los negocios son locales, del mercado interno, y esto reduce grandemente las expectativas de crecimiento del sector portuario, su logística y el transporte.

## Los Grandes Temas pendientes para Argentina

En mi conferencia de la exposición de Comercio Exterior de Octubre del Año 2004, que se titulaba "Networks Ports – Gestión Portuaria y Logística Integrada" hablé de los sistemas de nodos y modos y de mi visión de una logística integrada, clave para el desarrollo. En dicha oportunidad hice un diagnóstico del camino recorrido después de la gran reforma portuaria del año 1991, señalé que desde entonces habíamos perdido mucho tiempo y que no se completaron las reformas necesarias, y propuse un desafío con una agenda de temas pendientes para resolver en los próximos 5 años, tendientes a recuperar fuertemente la competitividad y posicionarse estratégicamente bien en la región:

## **La Cadena Logística Internacional Red Física (infraestructuras)**

1. Profundización de la vía navegable Océano-San Martín a 40 pies y San Martín Santa Fe- 32 pies
2. Hidrovía Santa Fe al Norte a 12 pies de calado (Hidrovía Barcacera)
3. Creación de una línea marítima regular Santa Fe-Usuahia (Short Sea Shipping).
4. Impulsar una Línea Marítima Regional Sudamericana, alrededor de Sudamérica (Caribe-Atlántico-Pacífico)
5. Concretar Land Bridges (FFCC) Atlántico-Pacífico y redes de alta capacidad (autopistas) transversales (Ejemplo : Bs.As-Dock-Sud-Rosario-Córdoba; Bs.As-Mendoza)
6. Desarrollar Puertos Secos, Zonas de Actividades Logísticas y Centros de Transferencia Intermodales de Cargas. Por ejemplo: Área Metropolitana Buenos Aires y cordón Zarate-La Plata-Dock Sud
7. Completamiento de las obras de reconversión Puerto-Ciudad en Buenos Aires: Accesos viales (Ribereña) y Ferroviarios, Zona Intermodal Retiro, Puerto de Pasajeros, Aeropuerto, Centro de Transferencia de Pasajeros y de Cargas y Zona Logística Portuaria y Centros de Transferencia de Cargas Perimetrales entre otros.

## **La Cadena Logística Internacional Red Funcional**

1. Modernizar, informatizar e integrar definitivamente a la Aduana y los organismos de control con las comunidades logísticas-portuarias y reduciendo el flujo de documentación a su mínima expresión.
2. Compartir libremente la información (gestión del conocimiento)
3. Tender a una política de comercio exterior y del transporte que apueste al libre comercio y tránsito, en especial en el Mercosur.
4. Impulsar la Intermodalidad mediante una legislación moderna que permita reducir sensiblemente los costos logísticos y los costos de toda la cadena de transporte.
5. Impulsar el transporte marítimo de corta distancia (Short Sea Shipping) y el fluvial en la hidrovía, y el ferrocarril de carga en todo el País.
6. Lograr la autonomía plena de las autoridades portuarias, completando y profundizando los modelos de gestión Land Lord para los puertos públicos.
7. Comenzar a trazar una estrategia para el país respecto del desarrollo portuario-logístico, con factores de integración y colaboración en la competencia intraportuaria: esto es, sumar, no restar, para el escenario regional y la competencia internacional.

En la Encuesta AIPPYC sobre "Estrategias para el Desarrollo Portuario Logístico" respondieron al 15-12 116 personas del sector (resultados en [www.aippyc.org](http://www.aippyc.org)) , puedo adelantarles que en estos 7 puntos de la "Red Funcional" todos coincidieron como que son medidas que impulsan definitivamente el sector.

He querido aportar estas reflexiones un poco técnicas y un poco filosóficas. Entiendo que este es el gran desafío para nuestros puertos, nuestro transporte y su logística, y también lo es hoy para muchos países latinoamericanos, y el mayor desafío está en modernizar la gestión para convertirse en un País plenamente exportador y poder competir en la franja de las mercaderías de mayor valor agregado.

Confío plenamente en que nuestro País y nuestra sociedad tarde o temprano empezará a actuar en todos los temas tan importantes aquí mencionados, como dijo aquel sabio filósofo español Ortega y Gasset cuando visitó Argentina hace muchos años, vio todas sus bondades y sus defectos y dijo al irse : "Argentinos..... A las Cosas!

**GUSTAVO ANSCHÜTZ**  
Presidente A.I.P.P.Y.C.