

Amenaza sobre los puertos del interior

Dos hechos, acaecidos hace más de 150 años, marcaron a fuego la historia de Rosario. En 1852, Justo José de Urquiza, por entonces Director Provisorio de la Confederación Argentina, dispuso la apertura de los ríos interiores a la navegación universal, medida que fue acentuada en octubre de ese año, permitiendo el acceso directo de los buques de ultramar a Rosario. La ciudad de Paraná se convierte en la Capital de la Confederación Argentina y Rosario en su principal puerto.

Poco después, el 19 de julio de 1856, para contrarrestar los perjuicios que le ocasionaba la Aduana de Buenos Aires, el Congreso de la Confederación sancionó la llamada ley de Derechos Diferenciales para la importación, que establecía que los productos que llegasen a Rosario sin tocar los puertos de Buenos Aires o Montevideo pagarían aranceles ordinarios, mientras que las mercancías procedentes de esas dos ciudades tendrían que abonar aranceles adicionales. Esa ley junto con la de Derechos Diferenciales a la exportación de 1858, pueden considerarse definitorias del perfil portuario que adquirió posteriormente la ciudad de Rosario.

La apertura de los ríos y el desarrollo del puerto, como bien lo señaló Juan Álvarez, significaron toda una bisagra: “Con río cerrado al comercio exterior, pobreza y atraso; con río abierto, prosperidad y cultura”.

Valga esta breve reseña histórica de introducción a las consideraciones sobre los graves perjuicios que podría ocasionar a Rosario y a otros puertos del interior una iniciativa que se estaría evaluando en el orden nacional.

En distintas cámaras y entidades vinculadas a la actividad

portuaria y al manejo de las cargas de nuestro comercio exterior se advierte una seria preocupación por la intención de las autoridades del área de “privilegiar el manejo de las cargas a través de los puertos argentinos, respetando los acuerdos internacionales que nuestro país ha firmado”. Esta medida constituiría un impedimento para que las líneas navieras internacionales lleven a cabo transbordos en países vecinos de contenedores exportados desde terminales del interior.

Desde hace tiempo, varios puertos fluviales (entre ellos el de Rosario) utilizan buques feeders para trasladar contenedores al puerto de Montevideo y efectuar allí los transbordos a buques oceánicos. Esta operatoria ha posibilitado evitar el transbordo en terminales del puerto de Buenos Aires, que habitualmente se encuentran colapsadas.

Para comprender más el tema, es necesario hacer referencia a un proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte del Mercosur, pensado para ser aplicado al transporte fluvial y marítimo entre los Estados parte (incluyendo las mercaderías transportadas en feeders entre Argentina y Uruguay, objeto de transbordos desde o hacia el exterior) y que prevé que dicho transporte debe ser llevado a cabo por los armadores autorizados por cada Estado parte, utilizando buques propios y arrendados. Este proyecto de acuerdo multilateral es impulsado por algunos países del Mercosur que desean reservar para su propia bandera el tráfico de mercaderías intrazona y de trasbordo. Sin embargo, hasta el presente no ha prosperado por la oposición de Uruguay.

Consecuentemente, cuando se hace mención a “respetar los acuerdos internacionales que nuestro país ha firmado”, como

el citado proyecto no ha logrado consenso y la Argentina no tiene acuerdos bilaterales de transporte con Uruguay (como sí existen con Brasil), indirectamente estaría aludiendo a una eventual prohibición de efectuar transbordos en aquel país.

De ser así, se obligaría a transbordar en el puerto de Buenos Aires y a que el transporte feeder quede reservado a buques de bandera nacional (condición exigida al transporte de cabotaje). Una medida de tales características obviamente beneficiaría a los empresarios navieros argentinos y al puerto de Buenos Aires, pero perdería de vista las demoras y los mayores costos que se ocasionarían a los cargadores y los perjuicios para los puertos del interior.

Utilizar para esos fines el puerto de Buenos Aires implica un transbordo no sólo más oneroso sino más lento, porque la prioridad la tienen los buques de ultramar, lo que lo hace menos competitivo respecto de sus pares extranjeros. Otro aspecto importante a tener en cuenta es que desde que un contenedor egresa del puerto Rosario u otro puerto de la hidrovía y va a Montevideo o Navegantes (Brasil), la mercadería que lleva ya está exportada. Si, en cambio, debe transbordarse en Buenos Aires, se trata de un transporte de cabotaje, lo que implica que la mercadería no está exportada. Esto tiene implicancias legales, comerciales, financieras y administrativas totalmente diferentes y que acarrea sobrecostos y desventajas al exportador, y por ende al productor.

En otras palabras, los puertos fluviales perderían competitividad, se induciría a muchos cargadores a optar por el envío directo de sus cargas por vía terrestre a Buenos Aires, y se incrementarían notablemente los costos de fletes.

Una disposición de ese tipo constituiría un retorno a la centralización y un golpe al federalismo, ya que se estaría planteando por vía normativa una situación diferencial entre el puerto de Buenos Aires y los puertos del interior, retrotrayéndonos a épocas pasadas.

La Bolsa de Comercio de Rosario considera que la defensa de la actividad portuaria debe ejercerse a favor de todos los puertos argentinos, y no de unos en detrimento de otros. Además, el desarrollo económico de nuestro comercio exterior exige no sólo pensar en los puertos y en las navieras sino en la competitividad de todos los sectores vinculados al mismo, incluyendo productores y exportadores de bienes transables.

Por otra parte, aunque pueda presentarse como un objetivo plausible, la globalización y dinamismo del comercio tornan impracticable que el manejo de las cargas de exportación quede exclusivamente reservado a embarcaciones de bandera argentina; más aún en los graneles, por los volúmenes y multiplicidad de destinos de los tráficos. La contracción de oferta de bodegas y de frecuencias disponibles repercutiría obviamente en un encarecimiento de los fletes y afectaría negativamente la logística.

La idea planteada por las autoridades del área parece sólo tener en cuenta el potencial beneficio del sector naviero nacional sin ponderar los sobrecostos para los cargadores y productores. Las contingentes ventajas en términos de empleo o utilidades del sector armador podrían, en una visión integral, perjudicar al comercio exterior, lo que para la economía nacional significaría una grave pérdida.