

Allanando el Camino: Privatizaciones de los Puertos

El papel de los puertos¹ es fundamental en la cadena logística de cualquier país en el intercambio comercial, en lo que respecta a las exportaciones, en Argentina el 80% de ellas se realizan por esta vía.

Los puertos nacionales históricamente estuvieron integrados por diferentes puertos distribuidos desde Puerto Iguazú hasta Puerto de Ushuaia en Tierra del Fuego convirtiéndolo en el más austral del mundo, también existe una conexión estratégica con el tendido ferroviario y las vías terrestres.

Durante la década de los noventa, en Argentina se asiste a importantes transformaciones económicas, resultantes del plan de ajuste estructural implementado en el país. En los servicios de apoyo a la exportación, como transporte, puertos y vías navegables, estos cambios implican el traspaso de los servicios y la infraestructura, tradicionalmente de propiedad y administración estatal a un sistema, cuyo proceso aún es incompleto, de reforma institucional que comprende la concesión y/o la venta de las instalaciones, servicios y vehículos, dando al sector privado la posibilidad de participar en su explotación. En este caso el papel regulador del Estado no debe estar ausente.

La descentralización administrativa con transferencia de los puertos a sus respectivas provincias se desarrolló conforme a las previsiones de la Ley N° 24.093 la cual introdujo cambios sustanciales como la sustitución del principio de servicios público y centralizado que regía la administración y gestión de los puertos y la disolución de varias empresas y organismos del estado, la transferencia de los puertos a las provincias y en algunos casos a las municipalidades pudiendo estos a través de las legislaturas provinciales o el concejo deliberante decidir a través de un decreto o ley la privatización de los mismos lo que permitió que la mayoría de los puertos más importantes del país (Bahía Blanca, Quequen, Rosario, Santa Fe) quedaran en manos de privados. En conclusión esta ley permitió tres situaciones,

- Operación de privados de los puertos.
- Promoción de transferencia de los puertos públicos.
- Desintegración de los puertos.

También dejó librado al mercado el servicio portuario y a las condiciones que se impusieran los particulares que contrataban.

Copyright. Belt Ibérica, S.A. Madrid

En casi todo el mundo los puertos son públicos y están bajo la órbita de la nación, según la constitución nacional los puertos son del estado ya que fueron delegados de la provincia al estado para la conformación del mismo (poderes delegados) como así también la moneda, el ejército, los aeropuertos, etc.

En los principales puertos del



¹ Entiéndase como Puerto al ámbito especial que en el espacio acuático comprende a los diques, dársenas, muelles, radares, fondeaderos, escolleras y canales de acceso y derivación, y en los sitios terrenos al conjunto de instalaciones, edificios, terrenos y vías de comunicación indispensables para el normal desarrollo de la navegación.

país (Bahía Blanca, Quequen, Rosario, Santa Fe) son administrados por entes públicos no estatales (Consortio) donde la mayoría son privados y son ellos los que toman las decisiones mas importantes, priorizando la renta económica antes que el bien común y menos los principios ambientales , el caso mas importante a tener en cuenta desde este aspecto es el dragado del Río Paraná para la realización de la Hidrovia Paraná - Paraguay perteneciente al proyecto de Iniciativa IIRSA, el mantenimiento y el dragado del canal troncal fue privatizado pero el estado debe subsidiar las tarifas de peaje beneficiando una vez mas a los puertos privados que se encuentran a la vera del Paraná. Teniendo en cuenta que a los puertos privados solo les interesa la rentabilidad son los primeros en apoyar las obras que propone la Iniciativa IIRSA ya que este modelo agro exportado que tiene como elemento fundamental la extracción indiscriminada de recursos naturales y el mas rápido y eficiente flujo hacia el exterior, evidentemente los grandes beneficiarios son los administradores de puertos, ya que en ningún momento se habla de crecimiento de las fuentes de trabajo ni beneficios para la pequeña y mediana empresa, también debemos tener en cuenta que las obras planeadas como el dragado del Río Paraná la duplicación de las vías terrestres y el tendido de mas vías férreas para el transporte de mercadería son financiadas por instituciones internacionales y los empréstitos son tomados por los estado de esta manera se acrecienta la deuda publica. Como conclusión podemos decir que en la década del noventa la privatización de los puertos allano el camino para que a posterior los proyectos de la iniciativa IIRSA pudiera completar el proyecto extractor que apoya esta iniciativa internacional.

Gabriel Andrada

Bibliografía

- Proyecto de Tesis: "La privatización portuaria en Argentina: el caso del puerto Quequén" Tesista: Lic. Ana María Costa, Director: Lic. Susana Silvia Brievea.
- Corredores Bioceanicos, Foro de la cadena Agroindustrial 2005.
- Legislación www.infoleg.com.ar