



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

FUNDAMENTOS

El Puerto de San Antonio Este corre peligro. No sólo este puerto corre peligro, sino parte de la economía de Río Negro y por extensión la región Patagónica se puede ver afectada.

Hace ya un tiempo que se ha tomado conocimiento de las acciones que está llevando adelante el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca en cuanto a la puesta en marcha de un nuevo muelle multipropósito que se calcula estará terminado a mediados del presente año.

Este muelle ha sido concebido como parte de una plataforma logística integral, para operaciones más ágiles, seguras y de menor costo de distribución física nacional e internacional, es decir, objetivamente el puerto de San Antonio Este corre peligro en cuanto a su aprovechamiento producto de una nueva y muy fuerte competencia.

Si decimos que estamos hablando de un muelle multipropósito de 370 mts. de extensión y que en total importa una inversión de unos 11 millones de dólares, con toda razón podemos decir que el puerto de Bahía Blanca está materializando un gran plan de expansión pero no sólo en cuanto a capacidad de carga y descarga sino que avanza sobre nuevos nichos de mercado en lo que hace a ofertas de embarque para las exportaciones.

Es muy grande la infraestructura que acompañará a este muelle, incluyendo gran capacidad de cámaras frigoríficas para garantizar que no se corte la cadena de frío de todas aquellas exportaciones que dependan de ello. (Se acompaña, para mejor comprensión, un plano del muelle).

La ubicación geográfica es otro aspecto fundamental que, sostenida en una excelente red vial y ferroviaria, garantiza fluidez para el transporte de mercaderías sea en camiones o ferrocarril, baste con decir que sobre Bahía Blanca convergen tres ramales de la línea Roca, atraviesa a ésta la línea de Ferrosur y Fepsa que une San Antonio Oeste con Viedma y culmina en Bahía Blanca.

Con la red vial sucede otro tanto, veamos.

En esta ciudad convergen las rutas asfaltadas 3; 22; 35; 33 y 51. (Se acompañan mapas de la red ferroviaria y vial).



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Volviendo al tema de las líneas férreas, vamos a hacer hincapié en algo fundamental. La extensión ferroviaria que tiene que unir Choele Choel con San Antonio Oeste.

Para ser más claros, la línea del ferrocarril de Ferrosur que une Bariloche con Buenos Aires al llegar a la localidad de Choele Choel se desvía hacia el norte dejando relegada la posibilidad que los convoyes de carga puedan atravesar todo el Alto Valle y Valle Medio y de esta manera llevar sus cargas al puerto de San Antonio Este.

Es importante destacar que la solicitud de financiamiento para concretar el tendido del ferrocarril hasta San Antonio Oeste es de vieja data y que siempre quedó relegada por otras prioridades (algunas de dudosa validez).

Nosotros entendemos que a partir de ahora esto tiene que ser política prioritaria del Estado Provincial y que debe hacérselo saber al Estado Nacional.

Para graficar la envergadura del tema aportaremos algunas cifras y características que fundamentan holgadamente lo dicho.

Los enfoques son muchísimos.

Por ahora nos detendremos en el grueso de los envíos a mercados internacionales de la producción patagónica y su zona de influencia y que actualmente se despachan por el puerto de San Antonio Este.

Los despachos de peras, manzanas, uvas, cebollas, ciruelas, zapallos, nectarines, duraznos, ajos y melones, enviados a 33 puertos de otros países desde la Terminal marítima rionegrina hasta el 15 de mayo, ubican la presente zafra portuaria exportadora un catorce coma treinta y dos por ciento (14,32%) más arriba que las remesas realizadas durante el mismo período de la zafra del año anterior, y se consolida la tendencia que la presente temporada, será, a su conclusión, la más importante de la historia portuaria provincial, ya que aquí y ahora apenas la separan 7.396 pallets de la zafra 2003, teniendo en cuenta que aún restan unos cuarenta (45) días para la finalización de la misma.

De acuerdo a información obtenida de la empresa concesionaria del puerto de ultramar de San Antonio Este, Patagonia Norte S.A., desde el 10 de enero hasta el pasado domingo 15 de mayo del corriente, en ciento veinticinco (125) días corridos se izaron a bordo de 117 buques mercantes de ultramar, un total de 484.157 toneladas de frutas de pepita



Legislatura de la Provincia de Río Negro

y carozo, y hortalizas y verduras provenientes de los altos y medio valles de los ríos Neuquén y Negro, de la provincia e San Juan y de los partidos sureños bonaerenses. Estas remesas fueron distribuidas en 443.645 pallets sobre los que se acomodaron 28.814.670 bultos y de los que un veintinueve coma sesenta y seis por ciento (29,66%) se remitió en la modalidad de contenedores.

En la operatoria intervinieron un total de 47 firmas exportadoras siendo las más importantes: Expofrut SA con un treinta coma sesenta y uno por ciento (30,61%) de las remesas, seguida por Patagonia Fruit Trade SA con un trece coma ochenta y tres por ciento (13,83%), Pai SA con despachos por el diez coma sesenta y cinco por ciento (10,65%) de las remesas, Ecofrut SA 7,54% y en el quinto lugar Moño Azul SA con partidas por el siete coma siete por ciento (7,07%) del total. De la información empresarial se desprende que en total fueron diez los rubros exportados hacia 33 destinos en todo el planeta, a un ritmo de casi un barco por día desde el inicio de la presente temporada portuaria.

Los despachos de peras ocupan el primer lugar, con remesas por 279.064 toneladas, dicho volumen representa una suba del dieciocho coma seis por ciento (18,06%) respecto de 2004, seguidas por las partidas de manzanas de las que se remitieron 167.695 toneladas, superior en un veinte coma noventa y dos por ciento (20,92%) respecto de la zafra anterior y, en tercer lugar se encuentran las remesas de uvas por un total de 16.614 toneladas, un veinte coma treinta y uno por ciento (20,31%) más que en el mismo período del año pasado, tras las que se ubican cebollas, ciruelas, zapallos, nectarines, duraznos, ajos y melones, éstos últimos incrementaron sus despachos en un tres mil cien por ciento (3.100%).

Destinos de los embarques.

En lo que respecta a destinos, Rusia recibió la mayor cantidad de cargas provenientes del puerto de San Antonio Este con remesas por 124.937 toneladas, los puertos de Bélgica recibieron 90.832 toneladas, Holanda con despachos por 65.727 toneladas; Italia con 64.660 toneladas; Estados Unidos, hacia donde se remitieron 47.494 toneladas; España, con 18.894 toneladas; Portugal con 16.382 toneladas y Suecia con 14.691 toneladas. Desde el noveno al décimo octavo lugar con partidas por unidades de millar de toneladas despachadas se ubican los puertos de Noruega, Argelia, Canadá, Grecia, Inglaterra, Francia, Arabia Saudita, Dinamarca, Alemania, Finlandia. Los puertos de los Emiratos Árabes Unidos, Turquía, Yemen, Malta, Polonia, Chipre, Islandia y Latvia recibieron partidas de centenas de toneladas y con remesas por decenas de toneladas estaciones portuarias de



Legislatura de la Provincia de Río Negro

Kuwait, Indonesia, Bulgaria, Irlanda, Lituania, Malasia y cierra la nómina Letonia, con partidas por 24 toneladas.

Este pequeño pantallazo en cuanto al movimiento del puerto nos permite hacernos una idea de la importancia que éste reviste para la economía rionegrina.

A lo dicho hay que sumarle que en el presente ejercicio se termina el reembolso a las exportaciones por puertos de la Patagonia que originalmente era del diez por ciento (10%) Y que se mantuvo en el siete por ciento (7%) hasta 1999; a partir de ese momento la reducción fue del uno por ciento (1%) anual, finalizando este año.

Eliminando esa ventaja comparativa y no contando con una extensión del ferrocarril que nos permita depositar las mercaderías en nuestro puerto con fletes realmente competitivos, se calcula que la reducción de las operaciones superará el treinta por ciento (30%) con lo cual nos habremos perdido una gran oportunidad de estímulo al desarrollo económico de la Patagonia. todo ello sin mencionar que se reduciría ostensiblemente las posibilidades de poner en marcha el Corredor Bioceánico por tierras rionegrinas que actualmente ha merecido una especial atención de la empresa naviera Maersk, (principal empresa naviera operadora de la modalidad containers), ésta a través de su Gerente General Peter Smidt Nielsen se mostró interesado en posibles desarrollos de nuevos negocios para la próxima temporada que permitan mejorar aún más el servicio ofrecido para los embarques por el sistema de contenedores.

En este aspecto es bueno remarcar que la Provincia de Río Negro puede contar con una estación de transferencia en la costa del Océano Atlántico y otra en la frontera con Chile, esto significa que los contenedores con destino hacia el sudeste asiático depositados en el puerto rionegrino de San Antonio Este en 8 horas de viaje terrestre pueden estar en la frontera con Chile y de ahí ser despachados a puertos del Pacífico y viceversa (Estos mismos contenedores por la ruta del pasaje de Orake tardan en llegar a sus destinos no menos de tres semanas).

El tema del Corredor Bioceánico es de vital importancia analizarlo en el contexto del Puerto de San Antonio Este por una situación muy particular que tiene que ver con la estacionalidad de las operaciones del mismo. Es sabido que la zafra frutihortícola genera topes en la actividad a lo largo de no más de 5 ó 6 meses al año produciendo efectos distorsivos en los costos fijos que conspiran con la efectividad tan cara a los intereses de las empresas en general, es decir, si trabajamos alentando la hipótesis de movimientos de carga en los períodos de capacidad



Legislatura de la Provincia de Río Negro

ociosa estaríamos optimizando costos al margen de incrementar ostensiblemente la mano de obra ocupada a lo largo del año.

Esto está en consonancia con las acciones que en ese sentido está llevando adelante el Gobernador, imprimiéndole un fuerte impulso al Corredor Bioceánico, por tierras rionegrinas teniendo en el ministro de la Producción, Juan Accatino y el Secretario de Turismo, Omar Contreras, dos fieles intérpretes de esta estrategia.

La mención a estos dos Secretarios de Estado Provincial responde al hecho de que estamos frente a una oportunidad de negocio que sintetiza una alianza entre la producción primaria, secundaria y de servicios, entendidos éstos como distintos aspectos de la dinámica de la economía.

Volviendo al tema específico del Puerto de San Antonio Este, son muchas las voces que se alzan solicitando reimplantación de un reembolso a las exportaciones que continúen otorgando una ventaja comparativa. Nosotros entendemos que esa es sólo una parte de la realidad, el trabajo es mucho más vasto y las posibilidades muchas más.

Para ser más claros, analicemos el planteo estratégico del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca.

De acuerdo al nivel de inversión y a la tasa de retorno que la misma puede dar este nunca fue un negocio en términos de rentabilidad para los inversores privados pero si esta iniciativa queda a cargo del Estado en cualquiera de sus formas, todo empieza a tener sentido ya que el Estado en sí mismo no es un agente económico que busca la rentabilidad sino que por el contrario puede y debe dirigir sus acciones en el sentido de actuar como un disparador de nuevos negocios que tengan que ver con el crecimiento genuino de la economía.

Ahora bien, una vez realizada la inversión la lógica del mercado dice que los agentes económicos relacionados tienen que ser naturalmente los operadores de este nuevo negocio, ahí es donde aparecen en escena fuertes empresarios del transporte de cargas que, legítimamente, ven en esta iniciativa una oportunidad única, es decir, los operadores del nuevo muelle multipropósito serán los transportistas.

De ahí en más desaparecen los principios de equidad, de fomento, de subsidiariedad, de equilibrio, de integración. Todo se resume a un nuevo negocio del que lamentablemente nosotros no formamos parte.



Legislatura de la Provincia de Río Negro

Sintetizando, podemos decir que de no aplicarse políticas de aliento y compromiso de parte del Estado en cuanto a compensar las asimetrías existentes entre zonas ya desarrolladas y con fuerte apoyo del mismo Estado y las que hoy están en el área de influencia del puerto de San Antonio Este, en poco tiempo podemos encontrar en una situación parecida a la que vivimos cuando un personaje nefasto de nuestra política dijo que el yacimiento de Hipasam no era rentable y casi desaparece una ciudad y su zona de influencia.

De todos modos lo que se aprecia con singular importancia son los efectos negativos que en el mediano plazo afectarán a toda la Patagonia y, especialmente a la provincia de Río Negro.

No podemos perder de vista que en el detalle de los embarques hacia el exterior parte de ellos pertenecen a la provincia de San Juan, a la región del sur y suroeste de la provincia de Buenos Aires, a parte de la producción de Mendoza, inclusive a algunos embarques de la producción de limones de Tucumán. Estos clientes del puerto de San Antonio Este muestran claramente que siguiendo una línea de acción agresiva con la búsqueda permanente de nuevos Beneficios y nuevos y mejores servicios se puede convocar a exportadores de otras zonas del país.

A lo dicho debemos sumarle las potencialidades que surgen de la puesta en marcha de Alpat y de Hipasam y no solamente por sus actividades específicas sino porque las mismas son tan importantes que, producto de su acción centrífuga generarán múltiples y diversos negocios satélites.

Si no se actúa percibiendo estas características, fácilmente veremos cómo muchos clientes pueden mudarse al puerto de Bahía Blanca.

Entendemos como una muy buena oportunidad aprovechar el proyectado plan de mantenimiento que se divide en mejoras y reparaciones para el puerto de San Antonio Este para adosarle una readecuación estratégica en el sentido que venimos abordando.

Es más, podemos asegurar que un nuevo enfoque de la realidad que nos plantea el emprendimiento de Bahía Blanca puede desembocar en que algunas de las mejoras previstas en nuestro puerto tengan que revisarse o reformularse, o simplemente acentuarlas.

En esta misma línea de análisis se inscriben los puertos de destino de estas exportaciones, ya



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

sabemos que estos puertos de destino no están exclusivamente abocados al tráfico de este tipo de mercancías sino que por el contrario son verdaderos enclaves donde se pueden originar y materializar muchas otras oportunidades de negocio.

Así que este comentario no debe agotarse en la solicitud de medidas que morigeren el impacto negativo del nuevo muelle del puerto de Bahía Blanca sino que debemos avanzar más allá y pensar en oficinas en esos puertos de destino que funcionen como avanzadas de otros negocios y de refuerzo de los que hoy están en ejecución.

Es pertinente que si se analiza esta propuesta, la misma pueda concluir en un trabajo conjunto de las provincias patagónicas que transformen el comercio exterior de la región en una verdadera unidad de negocios patagónicos que no dependan únicamente de las líneas de acción que pueda trazar la administración Nacional de turno.

Aquí no se trata de poner trabas o cuestionar las inversiones que están llevando adelante en el Puerto de Bahía Blanca, (situación que en más de una oportunidad tuvimos que soportar los patagónicos), de lo que se trata es de alertar que una vez más puede suceder que Patagonia pague el costo de no estar poblada y explotada como lo están otras zonas de nuestro país, que históricamente, por estar cerca del puerto de Buenos Aires se vieron beneficiadas.

En todo caso habría que asumir que toda medida que tienda a revertir este cuadro de situación no estaría haciendo otra cosa que funcionar como reparador y como articulador de políticas activas que alienten nuevos polos de desarrollo y que estimulen un nuevo escenario de distribución poblacional que responda no a políticas estrictamente sociales sino que las mismas arranquen bajo premisas de desarrollo, crecimiento y calidad de vida.

Por ello.

AUTOR: Ricardo Sporturno

FIRMANTES: Mario Pape, Alfredo Omar Lassalle



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO COMUNICA

Artículo 1°.- Se verá con agrado que el Gobierno de la Provincia de Río Negro logre el acompañamiento de los restantes Estados Patagónicos en el reclamo para obtener nuevos reembolsos a los embarques por puertos patagónicos mientras se mantengan las asimetrías existentes con otros puertos no patagónicos.

Artículo 2°.- Se verá con agrado que una política de Estado en el sentido de aliento a la exportación por puertos patagónicos sea asumida por el Parlamento Patagónico como estrategia regional.

Artículo 3°.- Se verá con agrado que en los términos del artículo 2° los representantes rionegrinos en el Parlamento Patagónico propongan estrategias comerciales en el extranjero en forma conjunta.

Artículo 4°.- De forma.