

INVESTIGACION I

Límites logísticos para el crecimiento

Según un estudio, la falta de infraestructura creará inconvenientes al desarrollo del comercio agroindustrial argentino en los próximos diez años

El estado del sistema de puertos y vías navegables y el de la red de rutas —especialmente en la zona de Rosario— son dos de los límites logísticos que encontrará el crecimiento de la industria agroalimentaria argentina en el próximo decenio, según un trabajo que presentó la semana pasada la Cámara de Comercio Argentina Holandesa.

En el libro *Alimentando el Futuro: la producción de alimentos en la Argentina de aquí a diez años*, en el que un grupo de autores analizó lo que “debe hacer la Argentina para posicionarse como proveedor por excelencia al resto del mundo”, el sector logístico fue analizado por los consultores marítimos Niek Boot y Antonio Zuidwijk; el especialista Sergio Cetera; el presidente de Schotter Argentina, Christian Soding, y los directivos de C. Steinweg Handelsveem Juan Turner y Jorge Bianchi.

En cuanto a lo que denominaron “Mito del Pacífico”, los autores consideraron que se originó en “subestimar las dimensiones de ese océano” y, en ese sentido, destacaron las menores o similares distancias entre los puertos asiáticos y Buenos Aires respecto de las existentes con Valparaíso y Antofagasta en Chile, con excepción de Yokohama en Japón, país de destino de sólo 15% de una carga exportada.

Al respecto, se interrogaron sobre la conveniencia de construir un túnel entre Argentina y Chile, con un costo de US\$ 3000 millones, “en lugar de aplicar esos fondos en el me-



Marnix Van Iterson

Dos potencias complementarias

Marnix van Iterson, presidente de la Cámara de Comercio Argentina Holandesa, explicó que “en octubre de 2008, cuando el agro argentino era agredido por su propio gobierno, surgió la idea de mostrar algo positivo. Entonces, vimos que la mayoría de los 110 miembros de la cámara estaba directa o indirectamente vinculados con el agro”. El empresario hizo hincapié en que “ambos países son superpotencias agrícolas y son complementarias. Holanda es el segundo destino para la mercadería argentina en Europa, después de España; y Argentina es el segundo vendedor de alimentos hacia Europa, detrás de Brasil, tras haber desplazado a los Estados Unidos de ese lugar”.



Un camión descargando soja, imagen cotidiana en los puertos del Gran Rosario

joramiento de las vías terrestres en torno del puerto de Rosario o de su redimensionamiento”, reflexionó Zuidwijk.

Los autores consideraron además que deberá aumentarse en por lo menos dos pies la profundidad de la Hidrovía Río Paraná, para lograr el ingreso de vapores de mayor calado, llevándolo de los 32 pies actuales a, por lo menos, 34, lo que implicaría “pasar de cargas de 3600 a 4000 toneladas, con un incremento anual de las ganancias de US\$ 140 millones”.

Recordaron que el calado del puerto de Santos en Brasil era de 49 pies —comparables a los 45 de Bahía Blanca o 42 de Quequén— y mencionaron que el canal de Panamá también estaba aumentando el suyo, para permitir el paso de los grandes barcos de China, “uno de los principales destinos de la producción agroalimentaria a partir del mejoramiento de la

calidad de vida de los habitantes”.

Otra “prioridad será el desarrollo del Plan Maestro para el mejoramiento de puertos y vía fluvial entre Timbúes (al norte de Rosario) hasta el océano. Este plan fue anunciado en junio de 2007 y en diciembre de ese año se hizo pública una buena evaluación de la situación y de la urgencia de la necesidad de su implementación. Después de este importante primer paso el plan no progresó”, lamentaron.

Respecto de las rutas, en el trabajo se asegura que las mayores necesidades para la producción estaban “en transformar en autovías las rutas 226 entre Pehuajó, Bolívar, Olavarría, Tandil y Balcarce hacia el puerto de Quequén; la 228 de Tres Arroyos a Necochea; la 33, de Rosario a Bahía Blanca; la 3 de Monte a Tres Arroyos; la 8 de Pergamino a Río Cuarto, y la 7 de Luján a San Luis”.

Señalaron además las deficiencias en el almacenamiento de los productos agropecuarios, que el país comenzó a padecer en la década de 1990, que no pudo ser superada siquiera por la que denominaron “creatividad de los productores” al haber implementado el sistema de silo bolsas.

Destacaron que “los implicados en el juego de la agricultura argentina, agricultura e industrias relacionadas, han tenido durante más de una centuria una excepcional habilidad para resistir y sobrellevar circunstancias adversas. Planes económicos erráticos, inundaciones y sequías, dumping del exterior y políticas proteccionistas”, pero manifestaron su “confianza en que encontrarán la forma de mantener un crecimiento regular y sustentable”.

Redacción Expotrader

El producto correcto, en el lugar indicado, en el momento preciso.



EL PAÍS TE QUEDA CERCA.

0800-999-7700 - www.oca.com.ar

