

La columna de la semana

Hidrovía y biocombustibles, al borde del precipicio

Los marcos regulatorios para ambos temas vencen en los próximos días y la Argentina corre el riesgo de volver al pasado.



En 1991 llegó la desregulación de la hidrovía y brotó el interés por invertir en puertos por parte del sector privado.



Héctor A. Huergo

Dos temas cruciales para el agro (hidrovía del Paraná y biocombustibles) llegaron al borde del precipicio. Y están a punto de dar un paso hacia adelante. Ambos cuentan con marcos regulatorios que vencen en los próximos días, y se ha desatado una sorda **batalla de intereses de todo tipo** que ponen en riesgo la continuidad de algo que a esta altura debería estar consolidado como **política de Estado**.

En el caso de la hidrovía, el lamentable fallecimiento del ministro de Transporte Mario Meoni en un accidente de tránsito agregó una cuota de dramatismo en el momento más inoportuno. Meoni, político de raza, había logrado trabajosamente alinear varios planetas, llevando un poco de tranquilidad a los usuarios de esa arteria clave para las exportaciones (también las importaciones) y el flujo de divisas.

Para tener una idea de la dimensión del problema, conviene recordar que hace treinta años la Argentina producía 40 millones de toneladas de granos y exportaba 25, la mayor parte sin valor agregado. Más de la mitad salía por los puertos del sud (Necochea y Bahía Blanca). La otra mitad, por los puertos del Paraná. El sistema era estatal, altamente regulado, plagado de negocios políticos y lleno de ineficiencias. **“Puertos sucios”, se decía en la jerga del comercio internacional de granos.** Descuentos para la producción argentina.

En 1991 llegó la desregulación y brotó el interés por invertir en puertos por parte del sector privado. Además, **comenzaba a crecer**

la producción en la zona núcleo, con la soja como locomotora.

Llegaba la oportunidad del “crushing”, la molturación de la soja para exportar sus derivados, la harina y el aceite, con demanda explosiva en el mercado internacional.

Pero para ser competitivos era necesario llevar el calado (por entonces en 18 pies) a 23, y luego a 36. Había que llevar los barcos lo más cerca posible de donde estaba la carga, y no la carga a los barcos. Esto se hacía a través de un costosísimo sistema de completamiento de carga en la boca del río de la Plata, en Bahía Blanca o directamente en los puertos de Brasil, con aguas más profundas.

El **dragado y balizamiento** arrancó en 1995 y fue creciendo bajo un sistema privado. Hubo puja por el monto del peaje, es cierto, pero la cosa funcionó. Tanto, que cuando se lanzó la obra del puente Rosario-Victoria, hubo que levantar el gálibo porque se dieron cuenta que con el Paraná dragado a 36 pies los grandes cargueros no podrían pasar por abajo... Fue **la obra de dragado más importante a nivel mundial**, con las dragas más grandes y eficientes del mundo operando día y noche. Por supuesto, un negocio interesante y creciente, que iba a despertar el interés de otros actores. Lamentablemente, el diablo metió la cola, y volvimos a lo de siempre: generar problemas donde están las soluciones.

Bienvenida sea la competencia. Bienvenidas sean las mejores alternativas. Esta semana, en un par de eventos el tema estuvo en el tapete. En Rosario, el Instituto de Desarrollo Regional que preside

Juan Venecia, y en Buenos Aires, en una conferencia de Luis Zubizarreta en el Centro Argentino de Ingenieros con su titular Pablo Bereciartúa. Allí se supo que, a último momento, el gobierno había lanzado **una prórroga de 90 días para la concesión actual**. Una precaria calma que no despeja para nada la cuestión, en un marco donde ni siquiera se ha designado al sucesor de Mario Meoni.

En el tema **biocombustibles**, la cosa está que arde. El Ejecutivo elevó al Parlamento un proyecto que ha caído mal en la mayor parte de los actores de la actividad. Hay en juego inversiones por miles de millones de dólares, y todos temen que el marco regulatorio establezca **un poder discrecional en la autoridad de aplicación**. Esto avienta la llegada de nuevos actores y la instalación o ampliación de las plantas existentes. Tanto en biodiesel como en bioetanol, el mayor temor es el embate por reducir la participación en el corte del gasoil y las naftas, dando un paso atrás en los compromisos ambientales que firmó el gobierno nacional.

30/04/2021

Clarín.com

Rural

Fuente:

https://www.clarin.com/rural/hidrovia-biocombustibles-borde-precipicio_0_Ew7IH7VDT.html