

"Chaco: optimismo empresario por la reactivación de la hidrovía", *Región Norte Grande*, Argentina, 22 de enero de 2010.

Consultado en:

<http://www.regionnortegrande.com.ar/?noticia=14832>

Fecha de consulta: 19/10/2013.

Todos coinciden que el dragado y balizamiento de la hidrovía y el mejoramiento de la infraestructura del puerto de Barranqueras, será la clave para que productores, empresarios e industriales puedan importar insumos y exportar producción con valor agregado. Norte

El desarrollo del Chaco industrial depende de tener un puerto competitivo y con la infraestructura necesaria para el movimiento de cargas que se producirá en un futuro cercano.

La Provincia contrató una consultora que tendrá a su cargo la elaboración de un proyecto estratégico que entre otras cosas sugerirá el futuro modelo de administración: privatización, estatización como ente autárquico o una sociedad mixta con participación de los gobiernos provinciales y nacionales. En otras palabras un estudio de mercado será quién sugiera la figura.

Mientras tanto los empresarios chaqueños quieren dinamizar a la terminal con una suerte de privatización, mejor dicho que la administración quede en manos del sector privado.

Una vez que la consultora defina que figura será la administradora, la Provincia se reunirá con los sectores interesados y acordarán la nueva figura, terminará la intervención y se normalizará el puerto. Esperan que para antes del segundo semestre ya estén concluidos los informes requeridos.

A su vez la administración actual del puerto sostuvo que la obra de dragado para incrementar el calado esta en 80 por ciento y sólo resta las tareas en la zona de la junta nacional de granos.

El paquete para el puerto será el puntapié inicial para que este año se incremente el movimiento de cargas, pero fundamentalmente evite que se fugue manufacturas por el vecino puerto de Corrientes.

Hoy el puerto es prácticamente cerealero y gran parte del resto de los commodities chaqueños salen por otros puertos o son trasladados por camiones, esta falencia es la que intentan revertir desde el Estado y los privados.

Opiniones sobre el modelo de administración

El presidente de la Unión Industrial del Chaco (UICH), Francisco Lobera, afirmó que al no poder usar el puerto para el movimiento de containers debe trasladar los insumos importados por vía terrestre. Al incrementarse el costo del flete, el producto chaqueño se encarece y pierde competitividad.

Para Lobera es sumamente importante que el sector privado esté involucrado en la administración del puerto y se continúe con el programa de las obras planificadas. Al tiempo que señaló que dialogarán con las autoridades para participar cuando se defina el modelo de administración.

Por su parte, el interventor del puerto, Roberto Benítez, explicó que “en febrero definirán la consultora, que tendrá a su cargo el estudio del mercado, el relevamiento de la estructura y modelo de gestión”.

La idea fue buscar un trabajo científico elaborado, por argentinos, que determine las mejores opciones para el puerto chaqueño como las posibilidades de expansión a largo plazo.

Será la primera vez en muchos años que se usará este tipo estudio para luego trazar las políticas a largo plazo, pero aún así las posibilidades de contar con un sistema moderno y

capaz de usar todos los recursos disponibles son pocas si no hay un acuerdo entre todos los sectores.

Obras de infraestructura

Antes de que llegara la creciente el puerto de Barranqueras había logrado incrementar la profundidad para permitir la entrada de buques con mayor capacidad de carga, lo que implica operar con otro margen e incrementar las operaciones.

Los actuales administradores reconocieron que hoy el movimiento está casi reducido a los cereales, pero estiman que para mitad de año comenzarán a trabajar con otro tipo de carga.

La creciente que genera varios inconvenientes a la población ribereña le dio una oportunidad al puerto chaqueño que incrementó el ancho del canal de acceso y la profundidad a 18 pies.

Pero cuando el río se retire será necesario hacer estudios para determinar el estado de navegación y la erosión que provocó la crecida presente desde octubre hasta la fecha.

El gobierno busca acordar la continuidad de los convenios de dragado para que en los próximos meses puedan proseguir las tareas de mantenimiento en todo el canal de navegación que va desde el puerto hasta el Paraná.

La obra más importante ya está terminada y en poco tiempo más comenzarán las tareas en la ex Junta Nacional de Granos una infraestructura clave tanto para el sector privado como para los planes del gobierno nacional.

Los funcionarios K tienen mucho interés de reflotar esquemas de exportación usados en épocas pasadas, sobre todo durante las crisis. Más concretamente buscan reeditar la compra de granos al productor a precios del mercado local para exportar los cereales u oleaginosas a precios internacionales. La diferencia se quedará en el estado nacional.

Visión de los industriales

El presidente la Unión Industrial del Chaco, Francisco Lobera, indicó que hay un especial interés de los empresarios chaqueños para participar en cualquier esquema portuario que se trace, pero sobre todo piden dialogar a la hora de tomar definiciones a largo plazo.

Lobera explicó que el puerto no sólo servirá como una terminal para exportar, también pueden importar los bienes que se necesitan para general valor agregado a la producción chaqueña.

Gran parte de los insumos deben ser comprados en los mercados extranjeros, son pocos los que se producen del país y tener un puerto en óptimas condicione para recibir estos productos.

Con la profundidad de 10 pies los empresarios podrían directamente traer los productos directamente del puerto de Buenos Aires hasta Barranqueras, reluciendo los costos varios puntos porcentuales.

El máximo de operatividad también permitirá que hoy las manufacturas que se producen puedan acceder rápidamente a los mercados internacionales a valores FOB competitivos.