



Los puertos no deberían ser negocios en sí mismos, sino en función del servicio que dan

JOSÉ MARÍA LOJO, presidente del directorio de Puerto La Plata, Argentina.

José María Lojo es el presidente del directorio del Puerto La Plata y será uno de los exponentes de ENLOCE, el próximo 21 de agosto, con el tema "Conexiones bioceánicas para el desarrollo regional", un tema que considera crucial para el desarrollo comercial del continente en los próximos años porque exige recuperar la capacidad de cooperación internacional.

Instalado en la Ensenada de Barragán, del río de La Plata, el terminal que lidera Lojo es el que mejor conecta el principal núcleo industrial de Argentina con la desembocadura hacia el Océano Atlántico. Tiene 135 años de existencia y cuenta con habilitación para operar embarcaciones de hasta 333 metros de eslora y 48,5 metros de manga y muelles que podrían admitir buques de hasta 44 pies de calado. Este puerto público multipropósito maneja un promedio de 4 millones de toneladas al año.

Argentina es parte del Corredor Bioceánico Vial que unirá Brasil con Chile. De la mano de Lojo, este tema será uno de los que se abordarán en ENLOCE, evento anual de la industria logística y el comercio exterior que reúne a empresas, profesionales y expertos del sector para discutir las últimas tendencias, tecnologías y desafíos del ámbito logístico y portuario. Organizado por Puerto Valparaíso, tendrá lugar en el Terminal de Pasajeros, Puerto Valparaíso (TP), con invitados internacionales y expertos nacionales en la materia.

- El puerto tiene una firme proyección de crecimiento, ¿qué desafíos implica?

- En los últimos años se han desarrollado obras para poner al puerto en condiciones de afrontar los nuevos desafíos. Hemos acompañado la inversión realizada en la nueva terminal de contenedores con obras de dragado y mejoras de acceso terrestre. El puerto cuenta con 324 hectáreas disponibles para nuevos desarrollos y un proyecto de crecimiento Off-Shore, por lo que trabajamos intensamente en evaluación de nuevas propuestas de inversión. El desafío inmediato será acompañar el aumento de actividad con un nivel de coordinación, seguridad y eficiencia que nos posicione



PUERTO LA PLATA

como la mejor alternativa de servicio y a partir de allí contribuir al desarrollo regional sustentable, la generación de trabajo digno y el beneficio económico y social para la región, la provincia y el país. Nos preparamos para que el puerto La Plata se convierta, en el futuro, en el principal puerto de aguas profundas de la región industrialmente más productiva del país.

- ¿Cuál es la relevancia del puerto en comparación a otros terminales de Argentina y cómo se vincula con Chile y sus terminales?

- Desde mi punto de vista, la logística portuaria y de navegación de un país o una región conviene pensarla en forma sistémica, mirando más la complementación que la competencia. Al menos ese debería ser el criterio de la administración pública y la autoridad portuaria. El sistema de navegación y puer-

tos debería trabajar para servir eficientemente a las cadenas de valor que lo requieren. Los puertos no deberían ser negocios en sí mismos sino en función del servicio que dan. Bienvenidos los privados y sus inversiones y su derecho a obtener rentabilidad de su operación, siempre y cuando esta sirva al



Argentina vive hoy un proceso de desarticulación muy grande. El gobierno nacional tiende a desarmar (...) La única política parece ser la del desguace".

interés público. Estamos empujando a trabajar una vinculación con Chile y sus puertos. Creo que es muy positivo lo que podemos lograr, por un lado, a partir del intercambio de información, capacitación y experiencias. Y, además, teniendo en cuenta la potencialidad de mejorar los negocios a partir de la integración regional. Tengo la expectativa de que logremos generar instrumentos que ayuden a las dos economías, vinculando los océanos.

- Como presidente del Consejo Portuario Argentino, ¿cuáles son las perspectivas de desarrollo portuario del país?

- Argentina vive hoy un proceso de desarticulación muy grave. Yo veo que el gobierno nacional tiende a desarmar y segmentar todo sin que se vislumbre ninguna preocupación por la construcción de esquemas que re-

emplacen lo desarmado. La única política parece ser la del desguace. Esto es de gravedad estratégica en referencia a la política portuaria. Mi país dispone de 6 mil kilómetros de costa fluvio-marítima y más de 100 puertos distribuidos en ella. Por esos puertos circula más del 80% del comercio exterior y la capacidad de explotación y control de 1 millón de kilómetros cuadrados de mar argentino y su proyección geopolítica sobre la Antártida. La planificación estratégica del sistema de puertos y vías navegables debería ser una cuestión de Estado, para dar respuesta al desarrollo integral de nuestro país. Lamentablemente, no veo que con esta conducción nacional eso se pueda lograr.



No se trata de pensar pasadizos que van de un océano a otro. Por el contrario: se trata de conectar las regiones productivas con el océano más conveniente".

- ¿Cómo observa el escenario bioceánico en el continente?

- Yo lo veo esencialmente como mecanismo de integración. No se trata de pensar pasadizos que van de un océano al otro. Por el contrario: se trata de conectar las regiones productivas internas del continente con el océano que resulte más conveniente para distintos tipos de cargas, productos o negocios. También para facilitar la interacción entre esas regiones internas, favoreciendo el desarrollo local y el arraigo. Nuestro continente debería pensarse en función del desarrollo local para luego interactuar con otras economías mundiales. Yo no creo que las grandes potencias estén pensando en "cómo pasar por arriba de Latinoamérica"

rica" para llegar de un lado a otro. Creo que lo que buscan es el camino más conveniente para llevar los recursos desde el interior a la costa. Es nuestro trabajo lograr que esa no se convierta en una actividad estrictamente extractivista. Será importante que en los acuerdos de inversiones se preserve esta mirada del desarrollo integrado de nuestro continente.

- ¿Cómo cree que deben cooperar los países para gestionar esta vinculación oceánica?

- En primer lugar, me gustaría que retomáramos el camino de integración y cooperación económica, política y social latinoamericana. Creo que si no nos fortalecemos como bloque quedaremos demasiado condicionados para cualquier negociación con los actores del poder mundial, ya sean países o corporaciones. En ese marco, la vinculación lo más profusa posible del interior de la región con ambos océanos sería altamente beneficiosa. Por otra parte, además de la integración en rutas, puentes y ferrocarriles, sería clave trabajar en la integración y simplificación administrativa, reglamentaria y aduanera.

- ¿Qué amenazas observa en el escenario internacional para el desarrollo portuario de Sudamérica?

- Más que amenazas desafíos. La logística mundial (y la economía en general) tiende a la hiper concentración empresarial. Por otra parte, nuestra infraestructura es muy dependiente de la inversión extranjera. Así, hay un grave riesgo para la capacidad de autodeterminación de políticas por parte de los países, con mayor dificultad cuanto menores sean sus economías. Por otra parte, nuestro continente es inmensamente rico en recursos indispensables para el desarrollo tecnológico y se ve expuesto a la consolidación de procesos extractivistas (con sus posibles pasivos ambientales y sociales), con escaso agregado de valor local y, por lo tanto, de muy difícil recuperación de renta para aplicar a la mejora de vida y reducción de desigualdades en nuestra región. Depender solamente de navieras globales es doblemente riesgoso ya que puede significar que nuestras exportaciones e importaciones queden bloqueadas por falta de bodega. El desafío será lograr que la estrategia del desarrollo portuario sudamericano pueda ser conducido para el interés de nuestros pueblos antes que por los intereses particulares y segmentados de las corporaciones mundiales. ■