

BOLSA DE COMERCIO DE SANTA FE
PROGRAMA NUEVOS DIRIGENTES

CONFERENCIA DE MARCELO VOROBIOF - PRINCIPALES CONCEPTOS -
Martes 10 de Mayo de 2011

Quiero felicitar al Directorio de la Bolsa de Comercio por esta iniciativa que me parece espectacular. Como dirigentes que vamos entregando la posta, me parece fenomenal que se sume la nueva camada, para lo cual preferentemente hay que tener training, hay que estar, hacer capacitación, hay que hacer un recorrido, y estas iniciativas son fundamentales para poder generar el recambio de dirigentes santafesinos que apuesten a una Santa Fe distinta a la que veníamos conociendo. Ese fue el motivo por el cual yo, desde la comodidad que tenía como empresario santafesino, tomé la decisión de aceptar esta propuesta que vino dada desde el gobierno de la provincia, del gobierno de la ciudad y de la Mesa de Entidades Productivas; cuando me ofrecieron liderar la gestión del puerto.

Creo que en determinado momento debemos asumir los compromisos que la sociedad nos depara, sobre todo cuando la sociedad fue benévola con uno, como con sus padres y sus abuelos, en mi caso. Por lo tanto, la mejor forma de poner un granito de arena y tratar de cambiar si hay que cambiar, mejorar si hay que mejorar, y modificar si hay que modificar, es estando, y es desde adentro, y no solamente sentado desde la mesa de un bar conversando con los amigos.

Concretamente, la gestión del Ente Portuario tiene tres ejes básicos: uno es fundamentalmente el Proyecto de Reconversión del Puerto de Santa Fe, la nueva terminal sobre la vera de la hidrovía; el otro es la reactivación del puerto actual; y el tercero, es la urbanización de las tierras desafectadas de la actividad portuaria y que en la ciudad se conoce como el Master Plan.

Vamos a dejar para lo último el proyecto de reconversión, no es que sea más importante que los otros, pero es el proyecto líder y el proyecto que, no me cabe la menor duda, le va a cambiar el perfil socio económico a nuestra sociedad y a nuestra región.

El Puerto de Santa Fe tiene aproximadamente 70 hectáreas. Por una decisión sujeta al no funcionamiento de la actividad portuaria se decidió desafectar 50 hectáreas para comenzar con un desarrollo urbanístico en una zona que tiene tremendos privilegios, que está al lado del agua y a 5 cuadras de la peatonal; por lo tanto tiene un valor estratégico fundamental y se dejó una lonja de 20 hectáreas para el desarrollo de la actividad portuaria.

Cuando nosotros asumimos, lo primero que hicimos fue tomar todo lo bueno que se había hecho pero fundamentalmente y prioritariamente jerarquizar el desarrollo del Master Plan. ¿Porqué digo jerarquizar? Porque nos encontramos con una serie de autorizaciones muy prontas a firmarse, entre las que había proyectos que, a mi entender, no tenían nada que ver con un desarrollo urbanístico en esa zona de la ciudad, y que estaban relacionados con algún tipo de industrialización. Para eso están los parques industriales o para eso están las avenidas alejadas del centro de la ciudad. Intentamos, fundamentalmente, frenar cualquier nueva localización y nos pusimos a trabajar en aquellas que estaban en proceso pero que venían de una larga discusión.

Si bien la relación publico-privado no es fácil, eso no quiere decir que no se pueda dialogar y encontrar consensos. Como vengo también de la actividad privada, puedo tener la facilidad de colocarme sin ningún problema los dos trajes al mismo momento. De entender lo que piensa un empresario y saber cuales son los límites que tiene el Estado para fijar su posición y generar el equilibrio necesario que tiene que haber entre lo público y lo privado.

A raíz de eso, lo primero que hicimos fue destrabar una inversión santafesina relacionada con la construcción de torres de apart-hotel, condo-hotel y vivienda. Era una inversión multimillonaria de santafesinos, radicada en la ciudad de Santa Fe. Este proyecto estaba casi caída, o minimizado, y al final pudimos retomarla. Es el proyecto inmobiliario y comercial del Grupo Casino, o sea el Grupo Boldt, que lanza dos torres de oficinas, 700 cocheras cubiertas, un centro comercial, locales gastronómicos, etc. Esto significa que de acá a tres años, va a cambiar el perfil del Puerto de Santa Fe respecto al que hoy le da el shopping, el casino y el hotel. Lo importante no es solamente lo estético, que nos gusta a todos y nos impresiona cuando vamos a otra ciudad, sino lo que representan estos millones de dólares puestos en la ciudad de Santa Fe; que generan trabajo para los santafesinos y a su vez generan un efecto multiplicador propio de la industria de la construcción, que va a la cabeza de todas las industrias. Desde que se decide llamar o contratar primero un arquitecto para que desarrolle algo hasta que alguien se muda y toda la cadena industrial que se mueve detrás de ello.

Otro tema que hicimos con respecto al Master Plan fue la adopción de un plan director de infraestructura. La parte urbanística presenta algunas problemáticas dada por una herencia, digamos, hay una mezcla de actividades, y por lo tanto hay un mix de aspectos que hay que tratar de entender y así armar una estructura de funcionamiento en base a ello.

Generamos ese plan director y a partir de este año anunciaremos las primeras obras de infraestructura con presupuesto propio. Cuando asumimos, teníamos un buen saldo de caja pero déficit operativo, nosotros lo dimos vuelta y nos permitió pasar de déficit operativo a superávit operativo; duplicar la caja en un año y en el segundo año la intención es volver a duplicarla. Por lo tanto, generamos recursos propios que nos permitirán afrontar parte de estas inversiones.

Esta es una ecuación de ingeniería financiera publico-privado. De la misma forma que cada uno en su domicilio, cuando pasó el gas natural tuvo que pagar la contribución de mejoras, parte de las obras que hagamos serán soportadas por los usuarios del puerto. Obviamente, entonces, esto es una generación de ingeniería financiera de integración entre lo público y lo privado, pero el Estado es el primero que tiene que hacer la apuesta. Es el Estado el que primero tiene que demostrar que está dispuesto a hacer, para que el privado se sienta confiado y realice las inversiones necesarias. Por tanto, yo dije que primero íbamos a empezar y después nos íbamos a sentar con los distintos usuarios actuales o que están por venir para ver como solucionamos algunos temas que tienen que ver con la devolución de esta mejora en infraestructura.

En el transcurso del presente año, la idea es lanzar dos tipos de obras con fondos propios. Uno es el de obras viales que tiene que ver con la continuidad de calle Sarmiento hasta el río. Calle Sarmiento es la que entra por las concesionarias pero termina ahí cerca. La idea es extenderla hasta el río para poder habilitar el resto de los lotes que están pendientes de adjudicación en esa zona.

Tal vez lo han sufrido como usuarios un fin de semana o un día normal en ciertos horarios, lo cierto es que para ingresar o salir del puerto existen problemas muy graves. Prácticamente hay dos ingresos pero uno se usa en aproximadamente el 70% de los casos: el de Tucumán. El que menos se usa es el de Sarmiento, donde están las concesionarias. Vamos a hacer dos aperturas más. Una en Marcial Candiotti para poder atravesar el puerto y salir a la calle que comunica con el dique dos. La otra es la primera calle interna del puerto paralela a Avenida Alem. Se llamaba calle Santa Fe, y con el cambio de nombres en las calles ahora se llama Mantovani. La vamos a continuar y se podrá salir en diagonal para comunicarse con Belgrano y La Rioja, esto significa que aquel que quiera tomar Belgrano y La Rioja no necesariamente tiene que salir por Tucumán, pegar toda la vuelta y volver a hacer el recorrido por avenida Alem; sino que va a poder salir directamente por ahí. Ese es un proyecto que está muy avanzado y la idea es poder anunciarlo o llamar a licitación antes de fin de año. Cuando hablamos de esto hablamos de pavimentación, de desagües fluviales, cordón cuneta, asfalto, iluminación, etc.

La segunda obra que lanzaremos este año es la del gas natural. El puerto no tiene gas natural adentro. Lo necesitamos desde el punto de vista de la actividad portuaria, para el elevador, porque nos estamos privando de dar un servicio que es el de secado (los que andan en el tema saben que es muy importante) y se cobra un diferencial interesante.

Esto es, a grandes rasgos, el proyecto que tenemos con respecto al lo que llamamos Master Plan. Fundamentalmente consiste en jerarquizarlo, re-funcionalizarlo, ratificar las inversiones multimillonarias que se generaron, ratificar que estamos conversando con otras empresas muy importantes (algunas locales); y si se concretan todas las conversaciones que estamos llevando a cabo, a fin de año no tendríamos más terrenos en el puerto para seguir ofreciendo.

La diferencia nuestra con respecto a Puerto Madero, es que se acá los terrenos se concesionan y no se vende la tierra. Dependiendo del nivel de inversión se otorgan 10, 15, 20, 30, 40 a más años de explotación, o sea, el límite fue 30 años cuando apareció la inversión de la gente del casino-hotel. Ante tamaña inversión pidieron tener una mejor tasa de retorno y amortización en el tiempo y se les dio 30 más 10. A las grandes inversiones se les está dando 30 más 10 y a las otras depende del grado de inversión que realicen.

Es importante destacar que todo esto que fue posible porque se trabajó codo a codo con la ciudad. Antes, el puerto y la ciudad no dialogaban o dialogaban muy poco. Dependiendo de la gestión, algunos más y otros menos, pero en general había poca relación. Hoy ha sido, fundamentalmente en este tema urbano, un ámbito de trabajo conjunto, de trabajo en equipo y todas las cosas han salido consensuadas entre el Ente Portuario y la Municipalidad de Santa Fe.

El segundo eje de la gestión está relacionado con la reactivación del puerto actual. No hay dudas que el puerto actual de Santa Fe tiene limitaciones. Es un puerto hecho hace 100 años, por la mano del hombre, con un canal de acceso que representa su principal limitación debido a su calado. A partir de la década del 60, con el auge de la tecnología naval que ha hecho que los barcos sean cada vez de mayor porte, nuestro puerto fue disminuyendo las posibilidades de recibir buques de mayor tamaño.

Pero el hecho de que tengamos limitaciones para nada justifica que este puerto no pueda trabajar. Uno puede no tener un camión último modelo para hacer un transporte internacional pero nadie dice que si tiene un camión más antiguo no pueda hacer un flete. Lamentablemente nos manejamos en otro extremo y los movimientos de los últimos años, salvo algunos picos esporádicos, han sido bastante escasos. Fruto de algunas cosas, decisiones políticas, lobby empresario bien entendido y lobby empresario mal entendido. De todas formas para que el lobby mal entendido exista, siempre tiene que haber uno que empuje y otro que se deje empujar. Esto, que es evidente, pasa en cualquier nicho de mercado de cualquier actividad. Por lo tanto, no es que los culpables son los de enfrente o los de afuera, los culpables somos todos, es la ciudadanía santafesina, que a lo mejor no supo asumir o asumió en parte y no en su totalidad. Pero la verdad es que tampoco tiene sentido flagelarse con los porqués; en la medida que cambiemos la historia y tratemos de darla vuelta. Entendiendo que es un puerto con limitaciones pero que puede trabajar, nos pusimos a generar un plan de trabajo en eso.

Con respecto al tema de los elevadores, que venían en los últimos años con un 40% de capacidad ociosa, estamos hablando de capacidad de almacenaje, salimos rápidamente con una política comercial agresiva. Salimos a decirle a aquél que quiera llenarlo, y sacar la mercadería por agua, que iba a tener una bonificación importante. ¿Porqué tomamos esa decisión? Primero porque somos un puerto, por lo tanto nos interesa que el ingreso pueda ser por camión pero que el out (salida) pueda ser por agua; segundo porque mientras se cubran los costos variables, disculpen si por ahí hablo técnicamente, pero mientras se cubran los costos variables -el elevador está amortizado desde hace decenas de años-, los costos fijos del personal hay que pagarlos. Es decir, mientras se cubran los costos variables bienvenido sea cualquier tarifa que esté dispuesto a pagar alguien que quiera generar acopio. Por suerte muchos así lo entendieron. Hoy la realidad demuestra que el año pasado sólo pudimos sacar el 10% por agua de lo que entró, aspiramos a que este año sea mayor.

Pero estamos teniendo otra problemática, hoy estamos analizando aumentar la capacidad de almacenaje debido a la necesidad y al pedido que tenemos. Con una capacidad actual de almacenaje de 55 mil toneladas hoy estamos analizando diversas alternativas.

Otra cuestión relacionada con el puerto actual es que esta semana, será jueves, viernes o sábado a la noche, el puerto volverá a funcionar como un centro intermodal. Vuelven a ingresar granos por tren El Belgrano vuelve a traer granos al Puerto de Santa Fe, grano que viene desde el norte de Chaco. Es una excelente noticia. La idea es que generen la menor molestia posible a los santafesinos y por eso el ingreso será nocturno. Si a alguno le agarra la barrera de Vélez Sarfield y Boluvar Gálvez, les pido mil disculpas, saben de quien acordarse en ese momento. Pero sepan que no es un tren que pasa de largo, es un tren que viene acá y que genera trabajo y producción local.

Además, viene navegando un pequeño barquito, que calculo estará por llegar para el fin de semana, con la intención de que haga centro en la ciudad de Santa Fe y se utilice exclusivamente para mover granos desde los elevadores, en un convenio con el puerto. O sea, se están dando una serie de circunstancias que nos permiten, primero, demostrar de que mas allá del gran proyecto, que vuelvo a decir es el verdadero proyecto que va a cambiar el perfil de la ciudad, el Puerto de Santa Fe puede trabajar.

Con respecto al tema contenedores, la cosa es un poquito más complicada. Porque es un rompecabezas donde deben articularse un conjunto de variables, todas en el mismo momento. Por una parte está el dueño de la carga, importador-exportador y está la naviera que es la que pone lo que vulgarmente se llama el tacho, o sea el contenedor, y decide venir a ponerlo a Santa Fe. Por lo tanto, primero hay que tomar la decisión de traer el vacío para que después empiece a usarse, dando la vuelta. Al mismo tiempo, está el transporte fluvial. Hay que coincidir las tres cosas, de nada vale convencer a un exportador que saque por el Puerto de Santa Fe su mercadería, si después no está el flete que lo va a llevar o la naviera que va a poner el tacho vacío para que se lo pueda seguir utilizando. Uno de los principales problemas es que los exportadores ya han generado o tienen armado hoy su logística por otros puertos. Es decir que es necesario convencerlos de que modifiquen su logística para que vengán al Puerto de Santa Fe. En todo esto hay una cuestión de confianza, no es solamente el gerente de exportación o el dueño de la fábrica, está el despachante de aduana, está la logística del camionero, hay un montón de ingredientes; y si ustedes todos trabajan en empresas saben que cuando uno tiene un engranaje armado, mas allá de algún número de costos que por ahí le da más o menos, si yo tengo un engranaje armado ¿Para que lo voy a desarmar? Encima me está funcionando.

Ahora bien, lo que tenemos a favor es la ubicación geo-económica de este puerto. Es fundamental. En muchos casos la tarifa para el dueño de la carga presentaría un importante diferencial. Por otra parte, el tratamiento que le dan otros puertos no es el mejor. El Puerto de Rosario, el Puerto de Buenos Aires, son puertos sucios, o sea, donde uno nunca sabe lo que termina pagando, con costos ocultos, los costos ocultos que tienen esos puertos son fenomenales. Por tanto también juegan a favor nuestro. La aduana nuestra acá en Santa Fe es una aduana espectacular, las aduanas en otros lugares son bastantes complicadas, por lo tanto todas estas cosas juegan a nuestro favor, pero debemos coordinar lo otro.

Con respecto al tema fluvial, hay una ley que complica un poco. Esta ley dice que cuando cualquier navío, sea barcaza, buque chiquito, buque grande, trabaja en más de un puerto, o sea, mínimo dos, para en más de un puerto, se entiende que se está haciendo cabotaje. Y para hacer cabotaje tiene que tener bandera Argentina. En la década del 90 todos los barcos pasaron a bandera extranjera, porque no había control y era mucho más fácil; había libertad de mercado. El tema está centrado en la competitividad de los impuestos y en las obligaciones sindicales. El sindicato argentino requiere que en un barco haya Capitán, Sub-capitán y 6 marineros. Otros países solo requieren tres, o sea, hay toda una legislación muchísima más laxa en bandera boliviana, liberiana o paraguaya. Por lo tanto no hay prácticamente embarcaciones con bandera argentina, y aunque los hubiera tampoco serviría, sobre todo para los puertos chicos, donde la carga que se levanta no alcanza para llenar un barco entero o un tren de barcasas. Por lo tanto tienen que levantar acá, levantar en Rosario, ir a San Pedro, cruzar a Montevideo; o sea hay un camino, una ruta del contenedor. Pero no lo puedo hacer porque no hay bandera argentina. Hay una sola flota que tiene bandera Argentina: Maruba. Pero presenta algunos problemas. A raíz de grandes problemas financieros el sindicato se ha introducido en la empresa, y hoy el 40% es del sindicato.

En síntesis, los costos Argentinos son muchos más caros, fundamentalmente desde el punto de vista del personal, son muchísimo más caros. Porque las exigencias argentinas son mayores, el mayor problema se ve con los contenedores, pero además, porque armar una estructura con una naviera argentina no es nada fácil. No es que yo voy a una concesionaria y compro una barcaza o un barquito y le pongo una bandera. Han desaparecido los astilleros, sólo quedan dos. Uno de Rosario, muy importante, propiedad de una compañía que es al mismo tiempo es la principal poseedora de barcazas del país. Entonces trabaja fundamentalmente para abastecerse a sí misma. Hay toda una complicación como para decir compro una barcaza y le pongo una bandera nacional. Afortunadamente, creo que todo esto es un tema que puede solucionarse.

Otro aspecto favorable es el dragado de 10 pies de Santa Fe hacia el norte y esto permite una previsibilidad mucho mayor en la navegación río arriba las 24 horas del día. Debido a esta problemática que tienen el Puerto de Rosario y el Puerto de Buenos Aires, estamos muy avanzados en la posibilidad de que tengamos alguna línea de Maruba o subsidiaria de Maruba operando en el Puerto Santa Fe de manera estable. Están muy avanzadas las conversaciones pero hasta que no la tengamos en concreto, tampoco puedo exteriorizarlas públicamente. Además, hemos tenido reuniones importantísimas, por ejemplo con la gente Ledesma, exportador número uno de cítricos del país: *“...toda la razonabilidad técnica me dice que nuestro Puerto es Santa Fe, pero hasta que vos no me pongas una barcaza yo no puedo venir a Santa Fe, tengo que seguir de largo hasta San Pedro...”*. Es decir, están haciendo 350 Km. más de ida y 350 Km. más de vuelta. Bueno esto que pasó con el cítrico, estamos tratando de revertirlo con el algodón. Algunas compañías grandes lo han entendido y dicen que todavía, pese a no tener la barcaza, piensan usar el Puerto de Santa Fe igual, vienen a consolidar. Llegan por camión y se van por camión, su idea es tomar posición; ejemplo Dreyfus. Tomó la decisión que todo aquello que sea contenedores, empezar a consolidarlos en el Puerto de Santa Fe. Eso significa algodón, leche en polvo y arroz; los tres productos que maneja en contenedores. Hoy por hoy eso llega por camión, se baja, se consolida, se pone arriba del contenedor y sigue por camión. No es lo ideal como puerto pero es preferible tenerlo así a la espera de la barcaza y no que se vaya. Primero porque dejan unos pesos igual por todo ese movimiento y segundo, porque no es menor que Dreyfus esté mandando de esta manera un aviso a la naviera, a los dueños de las barcazas y demás agentes interesados en que se opere desde el Puerto de Santa Fe. Como ven, no es sólo un actor al que hay que convencer, son varios actores; y encima uno de ellos es muy complicado. No es fácil pero lo importante es demostrar que se puede trabajar en el puerto actual. La entrada del Belgrano con cargas, el que Dreyfus esté consolidando, el ingreso de este barco que ha cambiado el paisaje del Puerto de Santa Fe.

El motivo por el cual este barco está en nuestro puerto tiene varias razones. La principal es demostrar que es posible que un barco de ese tamaño pueda entrar al Puerto de Santa Fe. Hoy, la mayoría de los ciudadanos santafesinos no creía que un buque de ese tamaño pudiera ingresar. Por tanto, implica desmitificar. Hacia más de 14 años que no entraba un barco de ese tamaño a nuestras aguas y entró con mucha facilidad, estacionó más rápido que si cualquiera estacionara una camioneta. Este es un barco comprado por Maruba con bandera liberiana y lo pudimos traer porque tuvimos la ventaja de ser un puerto poco operativo. Necesita quedarse un tiempo y si en el caso de un puerto que está funcionando, más allá que paguen una estadía, si ocupan un muelle de más de 200mts de largo probablemente se le diga que no, que el puerto es para que entren y salgan barcos.

Cuando nosotros nos enteramos salimos a la búsqueda, al revés. A ellos les estaban diciendo que no en algunos puertos, nosotros salimos a la búsqueda para traerlo, primero porque paga una estadía y mejora el presupuesto; además, puede haber algunos trabajitos extras. Ahora están haciendo toda la gestión burocrática del cambio de bandera, hay algunos pequeños trabajos de industria naval que prefectura les marcó, no demasiado importante pero bueno, bienvenido sea si se puede hacer en los talleres nuestros y fundamentalmente lo que tenemos es el compromiso de que si le encontramos carga este va a empezar a trabajar para nosotros. Por otra parte, estamos muy avanzados con algunos de los dueños de los granos que están en los silos; con la idea de que cuando se consiga la gestión administrativa y la posibilidad de poder volver a circular, el barco salga con carga del Puerto de Santa Fe. Pero fundamentalmente desmitificar que a este puerto no podía entrar un barco.

Ese es el tema del puerto actual. Vayamos al Proyecto de Reconversión y traslado, mal llamado traslado porque trasladar algo implica que lo levanto de acá y lo llevo a otro lugar. Evidentemente con el puerto no vamos a hacer eso, lo que vamos a hacer es una nueva terminal en la vera de la hidrovía. A raíz de los distintos inconvenientes que yo les mencionaba, allá a principios de la década del 2000, un grupo de dirigentes fundamentalmente liderados por la Bolsa dijo, la única forma que Santa Fe vuelva a gozar los beneficios de un puerto, considerando el derrame económico que significan y sobretodo en el caso de las ciudades puerto, es si nos vamos sobre la vera de la hidrovía. Se consumó un proyecto que se llamó a licitación internacional para una consultora, para que haga todos los estudios técnico-económico-financieros de viabilidad. El trabajo se terminó a finales de 2007, con la elección fundamental del punto donde debiera localizarse la nueva Terminal. Además, se desarrolló una ingeniería financiera que contempla que el puerto público se va a concesionar y, por ende, también la ingeniería financiera es una ingeniería público-privada. Para la búsqueda de plata se hicieron los contactos con el FONPLATA que es un fondo multilateral conformado por los países de la cuenca del plata, que aprueba proyectos que tengan que ver con el Río de la Plata y todo su sistema. Cuando todo esto estuvo casi listo, del 2008 al 2009 prácticamente este proyecto no tuvo movilidad, es por eso que fundamentalmente las Entidades intermedias de Santa Fe, lideradas por la Bolsa, en el buen sentido presionaron al gobierno de la provincia para decir que necesitamos que esta inercia de casi dos años cambie rotundamente. Desde ahí en adelante, es donde aparezco yo, a partir de enero del año pasado le imprimimos a este proyecto una velocidad que hizo, primero, lograr que el FONPLATA los saque de los cajones y termine de aprobar todas las carpetas necesarias que un organismo multilateral requiere para un crédito. De la misma manera que cuando uno en forma personal va al banco, aunque en otra escala, lleva carpetas técnicas, económicas, comerciales, financieras, institucionales, etc. Logramos la no objeción de eso sobre finales de mayo, hace exactamente un año, y nos habilitó a pasar a la última etapa de preinversión. Este otorgamiento del crédito está dividido en dos etapas, etapa de preinversión, y etapa de inversión. La última etapa de la preinversión es un mecanismo que se usa bastante en los organismos multilaterales. Básicamente, antes de poner la plata requieren que se ratifique el interés en este proyecto. Por lo tanto, salimos a la búsqueda de empresas que podían tener interés. Se hicieron jornadas de difusión en Santa Fe, Rosario, Buenos Aires, Montevideo, viajamos acompañados por la Bolsa a España; donde estuvimos en Madrid, Barcelona y Valencia. Generamos contactos, vía mail, vía embajadas etc. y logramos la presentación de 27 empresas. Desde el punto de vista cuantitativo nos sorprendió pero desde el punto de vista cualitativo también nos sorprendió, porque había jugadores importantes. De esas 27 calificaron 24 y a partir de ahí se abre un proceso de data-room; que es un proceso realmente interesante. Significa que sobre el anteproyecto dado, más todas las agregados que le íbamos haciendo, nos pusimos en posición y entramos en una charla, en una discusión con los posibles interesados para agreguen valor al proyecto.

Esa es la intención del proceso de data-room, que los privados le puedan agregar valor al proyecto. Por supuesto, siempre queda en manos del Estado decidir qué es lo que toma y qué es lo que no de las sugerencias del privado. Ese proceso terminó a finales de diciembre. No obstante, hoy seguimos conversando, eso se elevó al FONPLATA y el FONPLATA en el mes de febrero nos dio la no objeción. Con eso se cerró la etapa de preinversión y nos habilita a iniciar la etapa de inversión. En la etapa de inversión el primer paso es el llamado a licitación, estamos en la construcción de esa etapa. Fundamentalmente redactando pliegos, no es un tema menor, porque requiere la construcción de los accesos, requiere la construcción de la infraestructura portuaria, requiere los requisitos que van a tener los operadores; es una concesión a 30 años. Hay un mix de ingeniería financiera de aporte público y privado. Porque de los 25 millones de dólares que ofrece FONPLATA, más los 15 millones de dólares que ofrece la provincia como contrapartida, más la buena noticia que apareció el año pasado de la Nación decidiendo poner plata y hacer el puente que va a conectar con la isla, que son otros aproximadamente 15 millones de dólares, esto suma 55 millones de dólares en total. Quiere decir que aquel que haga el proyecto se va a encontrar con una caja de 55 millones de dólares para la realización del mismo, el diferencial de este proyecto lo tendrá que aportar el privado a cambio del cual se va a quedar con la concesión por 30 años.

La terminal que buscamos es una terminal que primero defienda obviamente al productor. Por lo tanto, vamos a buscar una terminal eficiente y fundamentalmente multipropósito. O sea, que atienda distintas necesidades que pueda tener el productor-usuario. Recordemos que el alcance de este puerto excede la realidad del productor santafesino, tiene que ver con todo el NOA, NEA, el Sur de Brasil, Bolivia y Paraguay. Mínimo, vamos a exigir dos unidades de negocios, agrograneles y contenedores, esos son los requisitos mínimos para presentarse. De ahí en más seguramente habrá distintos jugadores.

Para entender el potencial de nuestro puerto, se debe entender el rol de la hidrovía, que es un sistema fluvial que tiene aproximadamente 3.400 kms de largo; desde la desembocadura del Río de la Plata hasta Corumbá, es uno de los sistemas fluviales más importantes del mundo. En una matriz de flete como la argentina, en donde el 95% de lo que sale se mueve por camión, el 4% por ferrocarril y el 1 % por agua, vamos en contra marcha del mundo. Evidentemente no hay competitividad que permita afrontar una realidad como esta. Sobre todo de un país que hoy tiene, solamente hablando de Argentina, 100 millones de toneladas únicamente de granos; y vamos a las 120, y de acá a un par de años vamos a estar en las 150 millones de toneladas. Pensar que vamos a seguir manejándonos de la misma manera que se maneja hoy es vivir en el mundo del revés. Va a ser imposible. Mas allá que a partir de mañana los Estados, este y el gobierno que venga, decidan poner toda la plata en infraestructura vial, es imposible. Esto también lo tiene en claro Brasil, que tiene otro problema mayor, porque Argentina en esto ha sido también dotada por la naturaleza.

Los puertos argentinos están sobre la vera de esta hidrovía Paraná-Paraguay, y los granos que se levantan están en un promedio de no más de 200 o 300 km. El promedio de la cantidad de kms en Brasil está cerca de los 1.500. Similar a lo que sucede en Estados Unidos. Por lo tanto tenemos un diferencial en competitividad, en el tema de la tarifa en el tema de infraestructura que hay que aprovechar. Por lo tanto ha sido una de las mejores decisiones haber propuesto en el año 93-94 el dragado de esta hidrovía. Hoy tenemos 25 pies en esta zona y ya está firmado el decreto que va a 28. Por lo tanto, cuando este puerto esté habilitado, vamos a tener 28 pies lo que va a permitir ingresos de buques bastantes importantes, pero como dicen los que tienen la concesión de la hidrovía, nosotros ganamos con el peaje y con el tránsito. Cuantos más puertos haya y cuanto más tránsito se genere más me va a justificar las inversiones que deban hacerse.

Esto es así de simple, por lo tanto, si uno agarra el análisis y la curva de donde arrancó el dragado de Hidrovía S.A. y lo analiza a futuro, hoy tenemos 25, vamos a 28, y posiblemente en no muy largo plazo estemos en 32 pies. Lo que nos va a permitir ser cada vez más competitivos en este tema. Desde Puerto Gral. San Martín al Atlántico, hoy hay 34 y se eleva a 36 pies; pero en Santa Fe hacia el norte hay sólo 10 pies. Esto demuestra que la posición como yo decía hoy, geo-económica del Puerto Santa Fe es privilegiada. Es el último puerto marítimo, no hay otra posibilidad de generar otro puerto con características fluvial- marítimo. Es el último lugar donde puede entrar un barco de capacidades considerables y por lo tanto, somos el puerto natural para Santa Fe, para el noreste, para el NEA, para el sur de Brasil. Brasil no puede sacar la producción que tiene proyectada de soja por sus puertos Atlánticos; lo tiene comprobado. Tiene un problema logístico de 1.500 kms con muchos accidentes geográficos. Es imposible transportar todo por camión, si o si tiene que usar la vía de la hidrovía. Si a esto le agregamos el gran desarrollo que está teniendo en Bolivia y Paraguay el tema de los minerales, con inversiones siderales, monstruosas, Santa Fe sería un puerto de transferencia ideal. Es decir, para pasar de barcaza a barco.

Creo que nos encontramos ante una posibilidad de tener en el mediano plazo un proyecto que no me cabe la menor duda que va a cambiar el perfil socio-económico de la región. ¿Porqué lo digo? Simplemente por mirar otras ciudades puerto que han andado bien, no es que nosotros estamos inventando la pólvora, es lo que le pasó al sur de la provincia con los beneficios del derrame económico en la actividad de los puertos. Veamos lo que es Bahía Blanca, el PBI de Bahía Blanca. Todo eso es producto de la actividad de su puerto. Creer que hoy Mar del Plata tiene 800 mil habitantes permanentes por el turismo es no conocer la realidad económica de Mar del Plata. Hoy Mar del Plata tiene 800 mil habitantes permanentes producto de que su locomotora es el puerto. Veamos la transformación de Zárate Campana, la transformación de San Pedro.

La realidad es que se ha convertido a Zárate en un puerto especialista de automotores. Pero la FIAT y la RENAULT están a 300km del puerto de Santa Fe y sale todo por Zárate; nuevamente, 400 kms más de ida y 400 kms más de vuelta por las rutas santafecinas. Pero eso no es culpa ni de la RENAULT ni de la FIAT, es culpa de Santa Fe, que no les generó el puerto que ellos necesitaban. Ni que hablar si nos vamos al exterior. Lo que es Montevideo, Santos; España también es un ejemplo en esto.

El derrame económico que se produce en la ciudad que está al lado de la región de aquellos productos que funcionan es una realidad socio-económica que hoy Santa Fe no imagina. No tiene idea de lo que le queda por venir, pero bueno, todo depende de nosotros, el proyecto no es fácil, hay que derrumbar muchas medianeras y hay que pasar muchas vayas.

CPN MARCELO VOROBIOF
Ente Administrador Puerto Santa Fe
Presidente