



PIUBAT
Programa interdisciplinario
de la UBA sobre Transporte

.UBA INVESTIGACIÓN
Secretaría de Ciencia y Técnica

19 20 TALLERES DE DEBATE PIUBAT

Diagnósticos y propuestas para el sector transporte

Aerolíneas Argentinas

Sobre metas y políticas posibles

Colectivos urbanos

De modelos y gestiones posibles

Puerto de Buenos Aires

Oportunidades o propuestas alternativas

TALLERES DE DEBATE SOBRE DIAGNÓSTICOS Y PROPUESTAS PARA EL SECTOR TRANSPORTE

PROGRAMA
INTERDISCIPLINARIO DE LA UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
SOBRE TRANSPORTE

**PIUBAT
2019**

Talleres de debate sobre diagnósticos y propuestas para el sector transporte: 2019 / Gustavo Lipovich ... [et al.]; dirigido por Gustavo Lipovich. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Secretaría de Ciencia y Técnica, 2020.

32 p. ; 21 x 14 cm.

ISBN 978-950-29-1852-5

1. Transporte Público. 2. Empresas de Transportes. 3. Medios de Transporte. I. Lipovich, Gustavo, dir.

CDD 380.1

Universidad de Buenos Aires
Secretaría de Ciencia y Técnica

Primera impresión: junio 2020

Gráfica Campichuelo

Diseño de tapa e interior: Candela Hernandez

El presente trabajo fue financiado por la Universidad de Buenos Aires, Proyectos de Fortalecimiento y Divulgación de Actividades Interdisciplinarias, PIUBAT-D5 “TALLERES DE DEBATE SOBRE DIAGNOSTICOS Y PROPUESTAS PARA EL SECTOR TRANSPORTE”.

La coordinación de actividades realizadas en el marco de los Proyectos de Fortalecimiento y Divulgación de Actividades Interdisciplinarias de la UBA estuvo a cargo de las Mgs. Paula Senejko y Deborah Hedges, de la Dirección de Articulación Institucional e Interdisciplinaria, Secretaría de Ciencia y Técnica.

AUTORIDADES DE LA UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

Rector

Alberto BARBIERI

Vicerrector

Juan Pablo MAS VÉLEZ

Secretario General

Mariano GENOVESI

Secretario de Ciencia y Técnica

Aníbal COFONE

Secretaria de Asuntos Académicos

María Catalina NOSIGLIA

Secretario de Posgrado

Adrián SCROCA

Secretario de Educación Media

Oscar GARCÍA

Secretario de Extensión Universitaria y Bienestar Estudiantil

Gustavo GALLI

Secretario de Relaciones Institucionales, Cultura y Comunicación

Paula QUATTROCCHI

Secretario de Hacienda y Administración

César ALBORNOZ

Secretario de Relaciones Internacionales

Gabriel CAPITELLI

Secretario de Planificación de Infraestructura

Eduardo CAJIDE

Secretario de Desarrollo y Bienestar de los Trabajadores Universitarios

Jorge ANRO

Auditor General de la UBA

Roberto VÁZQUEZ

Secretario de Políticas de Diseño e Innovación Tecnológica

Ariel MISURACA

TALLERES DE DEBATE SOBRE DIAGNÓSTICOS Y PROPUESTAS PARA EL SECTOR TRANSPORTE - 2019

COORDINACIÓN DEL PROYECTO

Lipovich, Gustavo

INTEGRANTES DEL PROYECTO

Azcuy, Grisel

Blanco, Jorge

Capaldo, Griselda

Gutiérrez, Andrea

Hernández, Candela

Kralich, Susana

Pérez, Verónica

Rascován, Alejandro

Troncoso, Fabio

Velázquez, Maximiliano

RESPONSABILIDAD EN LA ORGANIZACIÓN DE LOS TALLERES

Programa Transporte y Territorio - Instituto de Geografía - UBA

MODERADORAS

Verónica Ocvirk y Verónica Pérez

ÍNDICE



EL PIUBAT. PROYECTOS DE FORTALECIMIENTO Y DIVULGACIÓN

p.6



LOS TALLERES. DEBATE SOBRE DIAGNÓSTICOS Y PROPUESTAS PARA EL SECTOR TRANSPORTE

p.7



TALLER I: AEROLÍNEAS ARGENTINAS. SOBRE METAS Y POLÍTICAS POSIBLES

p.10

Objetivos, presentación de la problemática y preguntas orientadoras
Expositores
Consensos y aspectos centrales del debate



TALLER II: COLECTIVOS URBANOS. DE MODELOS Y GESTIONES POSIBLES

p.19

Objetivos, presentación de la problemática y preguntas orientadoras
Expositores
Consensos y aspectos centrales del debate



TALLER III: PUERTO DE BUENOS AIRES. OPORTUNIDADES O PROPUESTAS ALTERNATIVAS

p.26

Objetivos, presentación de la problemática y preguntas orientadoras
Expositores
Consensos y aspectos centrales del debate

En el 2012 se creó el Programa Interdisciplinario de la UBA sobre Transporte (PIUBAT) por iniciativa de la Secretaría de Ciencia y Técnica de la Universidad. Hace más de 8 años desarrolla líneas de investigación que promueven una mayor eficacia, eficiencia, equidad y sustentabilidad a los sistemas de transporte, al mismo tiempo que propicia actividades de vinculación con actores sociales pertinentes e instituciones claves. Al igual que los demás Programas Interdisciplinarios de la UBA (PIUBAS), el PIUBAT busca el acercamiento de la universidad con su entorno y, especialmente, la reflexión acerca de la relación con la política.

A estas líneas se agrega, además, la financiación de proyectos de fortalecimiento y divulgación para los PIUBAS a partir del 2016, con el objetivo de potenciar el valor y las capacidades de cada Programa y divulgar los conocimientos y contenidos desarrollados en el marco de cada uno de ellos hacia adentro o fuera de la Universidad y para el público en general.

Con el primer financiamiento a proyectos de este tipo, el PIUBAT logró publicar el libro *Transporte urbano e interurbano en la Argentina. Aportes desde la investigación* (Buenos Aires: Eudeba, 2017), donde se reunieron contribuciones de más de quince autores de distintas disciplinas, así como también articular el ciclo de talleres que precede a los aquí compilados y reseñados. Este ciclo posibilitó tres encuentros: “Ferrocarriles de carga para el Norte Argentino. Aportes desde la UBA”; “Nuevas tecnologías, nuevos servicios. UBER en el horizonte” y “Subsidios al transporte”. Paralelamente, se continuó con el armado de la página web del Programa, que sirve como plataforma de difusión de las actividades realizadas.

Puede destacarse que el PIUBAT logró establecer contacto con distintos actores sociales, intercambió propuestas con tomadores de decisión, logró una mayor visibilidad y difusión de sus actividades, fortaleció los vínculos interfacultades al interior de la propia universidad y continuó con la planificación de distintas líneas de acción con proyección a futuro que serán plasmadas en nuevos proyectos.

María Paula Senejko y Deborah Hedges
Dirección de Articulación Institucional e Interdisciplinaria
SECYT-UBA

LOS TALLERES

DEBATE SOBRE DIAGNÓSTICOS Y PROPUESTAS
PARA EL SECTOR TRANSPORTE

Durante el año 2019 se desarrollaron dos proyectos dirigidos a la difusión de las actividades del PIUBAT. Uno de esos proyectos tuvo por objetivo avanzar en la formulación de un diagnóstico y un pronóstico para el sector transporte, con especial énfasis en la vinculación del sector con su entorno productivo y social a partir de reuniones talleres con actores invitados de diversa pertenencia institucional (usuarios, cargadores, actividades proveedoras) a fin de ajustar y calibrar las hipótesis generadas internamente por el equipo investigador. En ese marco se efectuaron cuatro reuniones taller sobre: “Transporte metropolitano”, “Transporte urbano de centros del interior”, “Transporte interurbano de pasajeros” y “Transporte de cargas”.

El segundo de los proyectos de divulgación se propuso desarrollar una serie de talleres participativos y abiertos, cuyos resultados se presentan en esta publicación. Los talleres representan una continuación de la serie de actividades similares desarrolladas durante 2016, 2017 y 2018.

En el ciclo 2019 se realizaron tres talleres cuyos temas se detallan a continuación:



“Aerolíneas Argentinas. Sobre metas y políticas posibles”, realizado el 23 de abril de 2019, en el Centro Cultural Paco Urondo de la Facultad de Filosofía y Letras UBA.



“Colectivos urbanos. De modelos y gestiones posibles”, realizado el 10 de julio de 2019, en el Centro Cultural Paco Urondo de la Facultad de Filosofía y Letras UBA.



“Puerto de Buenos Aires. Oportunidades o propuestas alternativas”, realizado el 23 de octubre de 2019, en la sede de la Universidad de Buenos Aires de Arenales 1371, CABA.





Los temas propuestos permiten atender simultáneamente a cuestiones que forman parte de las agendas gubernamentales en el largo plazo, junto con temas de la agenda de la actualidad. Tal es la actualidad de estos temas que se han producido decisiones políticas y cambios gubernamentales entre la realización de los talleres y la elaboración de esta publicación recogiendo los posicionamientos y los debates allí desarrollados.

El objetivo general de los talleres fue promover un ámbito de discusión colectiva que favorezca la difusión, el debate y la incorporación de nuevos aportes a las actividades de investigación en el campo del transporte desarrollados por los equipos de investigadores del PIUBAT, así como la propuesta de nuevos elementos para la formulación e implementación de políticas públicas en ese campo. El ciclo 2019 de estos talleres incluyó por primera vez la transmisión en vivo de cada reunión por *streaming* que permitió compartir el contenido en tiempo real, como así también dar lugar a preguntas y observaciones de personas no presentes, incorporándolas al debate en la sala.

Los talleres facilitan la circulación de la producción de los distintos equipos de investigación de la UBA integrantes del Programa, en torno a temas que en el campo del transporte se han convertido en verdaderos problemas, propiciando su inclusión en las agendas gubernamentales

Por otro lado, en la medida en que la estrategia metodológica utilizada involucra actores que desbordan el campo académico, se propicia una retroalimentación positiva entre distintos sectores que redundan en la construcción de conocimientos de mayor rigor, alcance e impacto social. En este sentido, los talleres se convirtieron en un espacio de voces múltiples, contribuyendo a la construcción de un cuadro complejo de los problemas abordados. Entre los panelistas y participantes del taller se recogieron múltiples perspectivas, conocimientos y experiencias situados en ámbitos institucionales y laborales diversos, percepciones de distintos actores, en una situación de saberes compartidos.

La dinámica de trabajo incluyó :

-  Selección de los temas y preparación de los documentos de convocatoria a cada taller: objetivos, presentación de la problemática y preguntas orientadoras.
-  Preparación y exhibición de material audiovisual en las salas con información específica del tema de convocatoria de cada taller.
-  División del encuentro en dos momentos. Uno inicial de exposición de personal clave invitado, y un segundo de debate horizontal entre todos los asistentes. Ambos transmitidos en vivo por *streaming*.
-  Sistematización y difusión de los resultados de forma audiovisual, gráfica y de interacción personal con actores clave en cada temática.



AEROLÍNEAS ARGENTINAS

Sobre metas y políticas posibles

Objetivos

Conocer los posicionamientos e ideas de los especialistas y de los actores directamente involucrados con la empresa aerocomercial estatal.

Generar un espacio de diálogo en busca de puntos comunes, matices y diferencias en torno a una de las principales empresas del Estado Nacional y de todos los argentinos.

Debatir proyectos y perspectivas con relación a los objetivos y las políticas aplicables para Aerolíneas Argentinas.

Elaborar un documento base de divulgación, a partir de la identificación de aspectos críticos, alternativas y proyectos que surjan del debate.

Presentación

Aerolíneas Argentinas ha sido y es una empresa de relevancia protagónica en lo que respecta a la conectividad aérea interna e internacional del país. Numerosos aspectos se han discutido en distintos ámbitos, haciendo foco en su pertinencia dentro del sistema aerocomercial argentino, el rol del Estado como gestor directo y los diversos proyectos para su futuro. En esta ocasión, se propone dar continuidad a los debates del sector aerocomercial llevados a cabo en este ámbito, como el taller de debate organizado en 2018 por el PIUBAT, denominado “Debates actuales de la política aerocomercial”. En esta oportunidad se plantea actualizar y reorientar el debate, ahora sobre el caso particular de Aerolíneas Argentinas, en una coyuntura signada por la aplicación de un nuevo proceso de liberalización, identificando lineamientos propositivos. Señalamos a continuación los principales puntos discutidos en los últimos meses:

Aerolíneas Argentinas como empresa del Estado

Históricamente se han puesto en discusión distintas visiones sobre las metas que deberían plantearse para Aerolíneas Argentinas, la pertinencia del involucramiento directo del Estado y sus aportes en el mercado aerocomercial, la búsqueda de la rentabilidad empresaria o los niveles de productividad, pero este tipo de indagaciones toman un nuevo impulso en la coyuntura actual, caracterizada por la búsqueda de la reducción del déficit estatal, el avance de las propuestas del capital privado y la crisis económica.

Objetivos y simultaneidad con otras líneas aéreas

Se han abierto al debate importantes cuestiones referidas a los objetivos que deberían orientar el devenir de Aerolíneas Argentinas, particularmente en la actual coyuntura de apertura del mercado aerocomercial, con el ingreso de nuevas líneas aéreas privadas de capital nacional y extranjero.

Estrategias para establecer su red de vuelos

Es habitual que el análisis del mercado aerocomercial tienda a discriminar entre los segmentos de vuelos domésticos e internacionales, aunque finalmente ambos se hallan vinculados. En este sentido, se cruzan posicionamientos sobre las características que debería encarar Aerolíneas Argentinas en sus distintas redes: cabotaje, regional e internacional.


Política aérea

La política aerocomercial vigente estipula roles claros para Aerolíneas Argentinas y para el resto del mercado aerocomercial escindidos de las prácticas aplicadas. El anuncio de una nueva propuesta del Poder Ejecutivo al Congreso modificando el Código Aeronáutico fomentó discusiones relacionadas con los elementos a incluir en relación con el futuro de Aerolíneas Argentinas. Adicionalmente, el debate se extiende a las características de los nuevos acuerdos bilaterales de servicios aéreos y al resto de la normativa aplicable al sector.


Infraestructura aeroportuaria

La reciente aplicación de una nueva restricción operativa para los vuelos internacionales desde y hacia el Aeroparque -a excepción de los que conectan con Uruguay-, la habilitación del aeropuerto de El Palomar a los servicios *low cost* y las distintas actuaciones referidas a inversión, uso y configuración de la infraestructura aeronáutica, evidenciaron un marco de debate en relación con las condiciones operativas de Aerolíneas Argentinas.


Preguntas orientadoras



¿Cómo describir la actualidad de Aerolíneas Argentinas? ¿Cómo han evolucionado los aportes del Estado y el saldo operativo de la compañía? ¿Cómo varió su capitalización, inversiones y acreencias? ¿Qué variaciones se produjeron en su red de vuelos? ¿Qué cambios hubo en los niveles de productividad?



¿Cuál sería el fundamento para la existencia de Aerolíneas Argentinas y de qué manera alcanzaría a cumplir sus metas? ¿Cómo se relaciona su operación con las actividades económicas, sociales y territoriales del país? ¿Es un punto relevante el de su rentabilidad? ¿De qué forma debería compartir el mercado aerocomercial con otras líneas aéreas en la red doméstica y en la internacional?



¿Cuáles son las principales transformaciones a nivel global del sector y cómo, a futuro, debería posicionarse Aerolíneas Argentinas? ¿Cómo debería ser su red aerocomercial de vuelos? ¿Qué políticas públicas a corto y largo plazo deberían aplicarse para encarar dicho futuro? En este sentido, ¿cuáles son las principales propuestas, en términos normativos y regulatorios que deberían aplicarse? y ¿qué transformaciones se requerirían en relación con la inversión y uso de los aeropuertos y la navegación aérea?

Expositores

Griselda Capaldo (PIUBAT-UBA, CONICET)

Gustavo Lipovich (PIUBAT-UBA)

Melina Piglia (UNMDP, CONICET)

Luis Rizzi (Abogado especialista en transporte aéreo)

Pablo Biró (Secretario general de la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas)

Moderadores

Verónica Ocvirk (Periodista; Página 12 y Le Monde Diplomatique)

Debate con todos los presentes, coordinado por Alejandro Rascován (PIUBAT-UBA)

Fueron invitados funcionarios del Ministerio de Transporte y de Aerolíneas Argentinas que, por distintas razones, se excusaron de asistir.

Consensos y aspectos centrales del debate

Los debates históricos recurrentes

Desde sus inicios en el año 1950, Aerolíneas Argentinas se destacó por una serie de hitos técnicos y operativos en América Latina sustentada en una serie de metas ambiciosas tanto empresariales, políticas como institucionales. La empresa se consolidó como un instrumento de afirmación de soberanía para resolver el problema de la desconexión y el aislamiento, y promover el desarrollo económico y social. Era un elemento estratégico geopolítico y un servicio público social, que prima sobre cualquier consideración de eficiencia comercial y de rendimiento económico. Luego del golpe de 1955, y recurrentemente con el pasar de los años, se puso en tensión la relación entre la eficiencia y los objetivos geopolíticos a partir de la incursión de las líneas aéreas privadas, la adaptación de las lógicas comerciales del sector y los avances del material aeronáutico, donde las economías de densidad atentaron con la operación en localidades chicas.

Competencia aerocomercial actual

Aerolíneas Argentinas inició un nuevo proceso de fuerte competencia caracterizado por la inserción de nuevas empresas extranjeras de bajo costo - *low cost*- en el mercado nacional que compiten haciendo *dumping* por porciones de mercado a pérdida, con espaldas económicas globales para efectuarlo en el mediano plazo. Se indicó que como el negocio no es rentable, lo que se discute es quién se queda con el dinero del Estado. Las estrategias aplicadas por estos actores llevaron a que la mitad de los aeropuertos argentinos crezca en cantidad de vuelos bajando esas tarifas y el resto pierda conectividad, siendo la empresa de bandera la que sigue cubriendo esos aeropuertos, aunque con menor oferta de vuelos.

En el plano internacional Aerolíneas Argentinas tiene muchas dificultades para competir en un contexto de consolidación de compañías transnacionalizadas y con nodos complejos de interconexión del tráfico. Por añadidura, LATAM - principal línea aérea latinoamericana-, aportó exgerentes a la dirección actual de Aerolíneas Argentinas que generaron debilidad en relación con la política aerocomercial internacional y un diseño de redes que llevó a perder cuota del mercado.

Regulación y política aérea

Se reconoció que las políticas aerocomerciales públicas deben contemplar la

evolución global del mercado, las situaciones de competencia, los diferentes acuerdos bilaterales, los métodos de subsidios y las herramientas de protección disponibles aplicando las leyes y reglamentos existentes.

Por ello se debe realizar una revisión del marco normativo y el código aeronáutico para tender a digestos más simplificados y precisos.

Red aerocomercial

Dentro de la red, se manifiesta una pérdida de importancia del *Hub* Ezeiza con priorización de los pasajeros emisivos hacia los *Hub* de San Pablo, Lima y Santiago de Chile, vía autorización de vuelos a compañías extranjeras de y hacia ciudades del interior del país, sin pasar por Buenos Aires.

A la vez, se han perdido para Aerolíneas Argentinas destinos internacionales (Barcelona, Brasilia, Belo Horizonte) que son rápidamente ocupados por compañías de competencia sustituyendo oferta, perdiendo pasajeros receptivos para el mercado local.

La actual política pregona que no se va a pasar más por Buenos Aires, no se dijo que habrá vuelos punto a punto desde el interior hacia los destinos más demandados, sino que ahora para llegar a esos destinos se hacen conexiones en Santiago de Chile, Lima, Panamá o San Pablo, pasando por el *Hub* de distribución de otras compañías, con afectación de empleos directos, indirectos, inducidos y catalíticos que, por ejemplo, ha perdido Ezeiza, y luego la caída de Aeropuerto como *hub* regional.

La incorporación de empresas *low cost* generó una sobreoferta en la mitad de los aeropuertos, mientras decrecen los registros en los otros aeropuertos donde incluso Aerolíneas Argentinas generó una menor oferta.

Cargas

Respecto de la carga según datos de la Administración Nacional de Aviación Civil se trajo carga aérea a Argentina por 17.000 TN y se exportaron 12.000 TN, con un 70% de LATAM y American Airlines. Con una unidad de negocios de cargas aéreas se podría dejar de regalar este negocio multimillonario. En general, la carga actual es muy específica y cara ya que tiene un altísimo valor agregado, debe estar posicionada en mercados producto de su carácter perecedero: arándanos, salmón del pacífico.

En Argentina hay un operador principal que es LAN (que nació como una empresa carguera) y que tiene un *lobby* muy potente, con lo cual el modelo de negocio actual es comercializar la propia bodega del avión y no aviones

cargueros, y eso es preocupante para un futuro desarrollo estratégico como nación.

Planificación y Desarrollo

Por un lado, no existen datos oficiales públicos del mercado aéreo de cada operador en términos de operación, mantenimiento, rentabilidad, gestión administrativa, balances y auditorías, así como tampoco hay datos oficiales y públicos respecto de la gestión de subsidios nacionales, provinciales o municipales y los acuerdos con los operadores aerocomerciales o aeroportuarios.

Por otro lado, ante una planificación nueva se tiene que tener en cuenta el objetivo de Aerolíneas Argentinas. Una empresa privada gestiona una línea aérea en base a una red de vuelos que busca su rentabilidad desde la demanda de movilidad en un territorio, siendo el territorio el que configura la red fortaleciendo las rutas más rentables porque debe lograr la maximización de la ganancia del accionista mediante la relación de ingresos y costos. En cambio, en una empresa pública la base de la red de vuelos es la rentabilidad social de la línea aérea, es decir el enfoque es de oferta, la red de vuelos debe cubrir el territorio para su desarrollo, que el territorio se transforme con la red. Que el transporte configure al territorio, también.

Desde el marco legal vigente se propone que el transporte aéreo sea un instrumento al servicio del desarrollo económico territorial nacional que generalmente es medido como impacto directo -trabajadores-, indirecto -proveedores- e inducido -gastos de trabajadores y proveedores- relacionado con la conectividad territorial (estimados en 3.648 millones de dólares) y el impacto catalítico vinculado con las actividades económicas que pueden realizarse en función de la accesibilidad territorial, la cual puede ser positivo como turismo receptivo (estimado en 9.682 millones de dólares) o negativo como el turismo emisivo (estimado en 3.882 millones de dólares), lo cual genera un balance positivo total (de 9.448 millones de dólares, todas estimaciones del año 2013). La mirada necesariamente debe estar vinculada a los objetivos de desarrollo territorial que permitan reducir las diferencias en el desarrollo socioproductivo del país y potenciarlas.

La actual tensión es entre la eficiencia y el rol de fomento geopolítico de la empresa, con oscilaciones entre ambos polos y con la posibilidad de que transformar técnicamente y renovar la flota conspirará contra ciertas rutas aéreas y en ciertas escalas.

Cuando no hay planificación estratégica no puede haber resultados positivos. Los resultados positivos no vienen por gestiones sino por políticas públicas sostenidas en el tiempo para viabilizar, ya no una compañía aérea, sino nuestro proyecto como nación.

Actualmente las compañías extranjeras vienen a generar turismo emisor, sin traer turistas a Argentina: la propuesta es que sea un objetivo de Aerolíneas traer a turismo receptor como lo formuló el Plan Estratégico de Turismo Sustentable 2025; así como la búsqueda de cargas aéreas de alto nivel como la comida gourmet para el mundo.

Subsidios

El modelo de gestión de subsidios provinciales que se le está dando a las *low cost* para operar ciertos aeropuertos esconde, en realidad, subsidios a capitales extranjeros, mientras que en el caso de Aerolíneas dichos subsidios son a capitales argentinos. Para determinar el equilibrio entre el rol social y comercial de la Aerolínea es importante efectivizar rutas y modelos de aviones disponibles.

En definitiva, el tema es priorizar, a dónde se destinan los recursos escasos para permitir la subsistencia de la empresa y garantizar sus objetivos con relación al desarrollo del país.

Proyectos para ser considerados en el futuro

De cara al futuro, algunos puntos a tener cuenta tienen que ver con el sostenimiento de políticas de eficiencia del gasto de la empresa y reducción del déficit vía ampliación de participación en el mercado y con la puesta en foco en el pasajero receptor de cabotaje, regional e internacional y en el pasajero de clase ejecutiva. La integración del país y la conexión regional, la defensa nacional y la soberanía trazan líneas de política: el cabotaje es nacional, sea el Estado o empresas mixtas de capitales argentinas; en el tráfico internacional debe ser en reciprocidad (bilateral con quinta libertad para explotar escalas) en donde se compartan porciones de mercado entre empresas extranjeras y nacionales.

Además, frente a una nueva planificación, se debe revisar y re-evaluar el sistema de rutas, así como la determinación de los *hubs* a potenciar en el país, de acuerdo con miradas estratégicas (por ejemplo, Plan Estratégico Territorial 2018 o Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable 2025).

Otra incorporación posible es una unidad de negocios especializada en la carga aérea apuntando al negocio de importación y exportación de mercaderías de alto valor agregado, vía aviones cargueros, maximización de bodega de los aviones que transportan pasajeros o acuerdos con *carriers* de carga de terceros.

A la vez, se puede evaluar la posibilidad de fomentar una unidad de negocios *low cost* estatal replicando las experiencias de Iberia y Lufthansa que permita diferenciar los productos Aerolíneas-Austral de los productos ofrecidos por las *low cost*.

Acceso a los videos de las cuatro exposiciones efectuadas en el taller





COLECTIVOS URBANOS

De modelos y gestiones posibles



Objetivos

Conocer los posicionamientos de especialistas y actores directamente involucrados con el devenir del autotransporte colectivo urbano.

Generar un espacio de diálogo en la búsqueda de puntos comunes, matices y diferencias en torno al principal servicio público de transporte de las ciudades argentinas.

Debatir tendencias y modelos actuales de su gestión y regulación.

Elaborar un documento base de divulgación, a partir de la identificación de consensos, críticas y propuestas recogidas en el debate.

Presentación

El autotransporte urbano de pasajeros o “colectivo” viene perdiendo preeminencia como opción de movilidad para los habitantes de las ciudades argentinas. Un proceso sostenido y de larga duración de incremento del transporte motorizado individual (tanto de autos como motos), junto con la emergencia o consolidación de servicios o plataformas para su uso colectivo (*remises, charters, bicicletas públicas, UBER, entre ellos*), plantea la conformación de nuevos escenarios. Sin embargo, en las 10 ciudades argentinas que cuentan con Encuestas recientes de Movilidad Domiciliaria, el colectivo mantiene un peso predominante en la distribución modal existente. Presente en las ciudades de más de 60.000 habitantes -Censo 2010- resulta crucial para la movilidad de los sectores de menores ingresos.

En cuanto a sus formas de gestión, éstas variaron a lo largo de la historia, pero desde sus orígenes prevalece la prestación a través de empresas privadas, bajo regulación estatal.

Hoy en día, conviven diferentes experiencias que incluyen la empresa pública y los sistemas mixtos, con resultados disímiles para la movilidad de los habitantes, que no parecen depender excluyentemente del modelo adoptado para su prestación. Curiosamente el mayor dinamismo en cuanto a formulaciones innovadoras, proviene de ciudades del interior del país, desplazando el liderazgo “habitual” de la Región Metropolitana de Buenos Aires.

El Estado se hace presente, si bien con grados variables de autonomía (aunque históricamente débil frente a las empresas y los gremios) ejerciendo, antes y ahora, un rol relevante en el derrotero de la actividad, principalmente en lo relativo a tarifas, recorridos, frecuencias, horarios y parque móvil. En el transcurso de la última década asistimos a un proceso de incremento de las capacidades estatales en materia de planificación, regulación y control, sustentado en el uso de nuevas tecnologías que habilitan un conocimiento más riguroso del funcionamiento de la actividad. La implementación de la tarjeta SUBE en 52 ciudades de 18 provincias argentinas (además de otras tarjetas similares) constituyó un insumo insoslayable al respecto, permitiendo a su vez el avance en procesos de integración tarifaria y el perfeccionamiento de los modelos de compensaciones tarifarias.

Asimismo, la centralidad del rol estatal se reforzó con la política de subsidios implementada en 2002, ya que permitió ampliar el conocimiento de las condiciones de operación del sector. No obstante, su creciente impacto en el presupuesto público, las denuncias de corrupción, así como una presunta sobre-adaptación de las empresas a los criterios de cobro (con énfasis en los kilómetros recorridos y cuya contra cara habría sido una tendencia a la sobre oferta y el descuido de los niveles de calidad), se erigieron en los núcleos de sus principales críticas.

Recientemente y motivados por restricciones fiscales, el gobierno nacional implementó cambios profundos en el esquema de subsidios, siendo transferidos como responsabilidad a provincias y municipios, implicando un peso presupuestario difícil de afrontar, y para algunas ciudades, imposible. En este marco, emergieron distintas situaciones: transferencia a los usuarios vía fuertes incrementos tarifarios, reducción de frecuencias y declaraciones de emergencia del sector, en varias ciudades (Santa Rosa, Villa Mercedes, Puerto Madryn, entre otras).

En otro orden de temas, los desafíos actuales en términos de cambio climático, abrieron (aunque hace un tiempo) el debate sobre las tecnologías más virtuosas para reducir las externalidades negativas de las prestaciones. Actualmente hay tres modelos en pugna: GNC, Biodiesel y Eléctrico (en sus versiones plenas e híbridos) y un proceso abierto en torno a cuál logrará imponerse por sobre los demás.

Preguntas orientadoras

▶ ¿Cuáles son las tendencias en Argentina en cuanto a modelos de gestión del autotransporte urbano? ¿Vamos hacia un nuevo modelo? ¿Cuál es?

▶ ¿Cuáles serían los más virtuosos, en términos de conectividad y accesibilidad? ¿Qué nos enseñan las experiencias locales? ¿Qué elementos pueden ser identificados como críticos en términos de planificación y gestión del transporte?

▶ ¿Cuál es el impacto fiscal de la descentralización de los subsidios? ¿Pueden las ciudades afrontarlo con presupuestos propios? ¿Qué sustentabilidad tendría el sistema?

▶ ¿Cuál debiera ser el rol del Estado nacional en el sostenimiento de la actividad? ¿Frente a las tensiones existentes entre equidad distributiva y eficiencia económica, qué criterios debieran orientar las decisiones estatales?

▶ ¿Qué impacto económico tienen las políticas de subsidios a la demanda sobre los sectores más vulnerables, territorial, social y económicamente?

▶ ¿Existen evaluaciones socioeconómicas sobre el impacto de las políticas de “troncalización” de las redes favorecidas por los sistemas tipo “metrobus”, en expansión en el país?

Expositores

Antonio Cortés y Hugo Terrile (Subsecretaría de Transporte Automotor. Ministerio de Transporte de la Nación)

Lía Martínez (Directora de Planificación Estratégica y Proyectos Especiales - Secretaría de Servicios Públicos - Gobierno de la Provincia de Mendoza)

Mónica Alvarado (Secretaría de Transporte y Movilidad de Rosario)

Claudia Guerrero (Subsecretaría de Tránsito y Transporte. Municipio de Pilar)

Andrea Gutiérrez (PIUBAT-UBA, CONICET)

Moderadores

Verónica Pérez (PIUBAT-UBA, CONICET)

Debate con todos los presentes, coordinado por Maximiliano Velázquez (PIUBAT - UBA, Asociación Intermodal de América del Sur).

Consensos y aspectos centrales del debate

Modelo de gestión

El modelo de gestión del autotransporte urbano de pasajeros bajo prestación indirecta y regulación tipo franquicia, se mantiene desde los años '60. No obstante, hubo algunos cambios significativos comparando el momento actual con los años 90. Por entonces se operaban líneas sin subvención mediante sociedades de componentes atomizadas, y hoy se operan redes con subvención mediante grupos empresarios y con posiciones dominantes. Para la Región Metropolitana de Buenos Aires el modelo define una empresa de referencia por grupo tarifario, siendo este definido por la agrupación de líneas (no de empresas). Sin embargo, los grupos económicos operan líneas de diferentes grupos tarifarios. La distorsión entre las empresas de referencia, es decir de acuerdo con la regulación, y las empresas reales, por un lado, repercute en la tarifa (y las subvenciones) pues distorsiona los costos fijos, y por el otro genera rentas regulatorias a favor de los grupos empresarios.

El esquema hegemónico está reformulándose (Rosario y Mendoza acaban de licitar su sistema y Buenos Aires prepara un nuevo pliego) pero el método *cost-plus* se mantiene: garantiza el equilibrio económico de la empresa - no del contrato- sin vincular el precio a la calidad del servicio. Hoy se pasa del pago por pasajero transportado al pago por kilómetro recorrido (y en relación con la flota por empresa), y se recupera la prestación directa mediante empresas estatales (en Rosario y Mendoza) lo que permite incorporar tecnologías más eficazmente que las empresas privadas.

Subsidios

El cambio unilateral de las reglas del juego en materia de subsidios al transporte realizado por el Gobierno Nacional tuvo un impacto decisivo en las gestiones municipales y provinciales, llevando a renegociar prestaciones e incrementar tarifas. El pago a las empresas según los kilómetros recorridos entraña el riesgo de tornar ineficaz el subsidio a la demanda si el diseño de las redes sostiene problemas de cobertura. Mendoza indica tener déficits en la periferia y congestión en el centro. Pilar indica déficit de flota en ciertas líneas y sobre oferta en otras (pertenecientes a la misma empresa).

Acceso a datos e información

Se observa la escasa publicación de datos públicos sobre la prestación de los sistemas de autotransporte de pasajeros. Gran parte de los datos que se producen con el SUBE u otros sensores existentes están restringidos al uso, tanto para el ciudadano como para investigadores, consultores o desarrolladores de soluciones. Como agenda a futuro, sería deseable definir una serie de indicadores de gestión para todas las ciudades del país (o al menos aquellas que operan con SUBE) o bien disponer información sobre los kilómetros recorridos, transacciones y otros datos que permiten hacer un seguimiento, actuar o definir políticas. En la Provincia de Buenos Aires el 60% del parque es de jurisdicción provincial y los municipios no tienen información sobre recorridos o cantidad de pasajeros por kilómetro. Los nuevos GPS reportan la posición del vehículo en tiempo real y ofrecen datos útiles para conocer (y controlar) recorridos, frecuencias, horarios de arribo, entre otra información a cuyo procesamiento y análisis pueden aportar mucho las universidades. También para coordinar la gestión del transporte público y la gestión del tráfico (semafórica).

Legislación

Se mencionaron dificultades técnico-políticas para la articulación entre municipios y provincias con la Nación, acompañadas por falencias de coordinación en casos de consorcios municipales. Se criticó la vigencia de la Resolución 422/12 que prohíbe el incremento del parque móvil y fija kilómetros máximos.

En Pilar la red de autotransporte público se superpone con la de tránsito pesado y las principales vialidades del transporte privado, debido a condicionamientos de la infraestructura. Hay mucho por hacer y dentro del consorcio no es sencillo coordinar, es muy difícil hacerlo con la Provincia y con la Nación, en el sentido que escuchen las necesidades del Municipio.

Planificación

Rosario y Mendoza remarcaron la necesidad de que las políticas de transporte estén articuladas con las de planificación territorial y avaladas por la participación ciudadana como la firma de pactos de movilidad sustentable. Ambas ciudades incluyen en la última licitación la obligatoriedad de las encuestas a usuarios. En Rosario son hechas por la Universidad pública.

En materia ambiental el cambio hacia motorizaciones menos contaminantes (EURO 5 y 6) o utilizando biodiesel, así como la migración a la electromovilidad es muy incipiente, contrastando con los avances registrados en el resto de Latinoamérica.

Acceso al video completo del taller



The background features a complex geometric pattern of overlapping lines. Solid grey lines form various polygons and intersecting paths. Dotted grey lines follow similar paths, creating a layered, textured effect. The overall aesthetic is clean and modern.

PUERTO DE BUENOS AIRES

Oportunidades o propuestas alternativas

Objetivos

Conocer los posicionamientos e ideas de los especialistas y de los actores directamente involucrados con el transporte fluvio-marítimo y terrestre.

Generar un espacio de diálogo en busca de puntos comunes, matices y diferencias en torno a la relación entre el Puerto de Buenos Aires, CABA y su región metropolitana.

Debatir el proceso de licitación en curso y ofrecer propuestas alternativas.

Elaborar un documento base de divulgación, a partir de la identificación de consensos, críticas y propuestas que surjan del debate.

Presentación

En la Región Metropolitana de Buenos Aires, cuatro puertos sobresalen por su importancia estratégica, tráfico y volumen de transferencia: Buenos Aires, Dock Sud, La Plata y Zárate. Hoy enfrentan nuevas exigencias y dificultades que requieren tratamiento de magnitud variada. Para el caso de Buenos Aires, en los últimos tiempos se han propuesto planes de modernización, especialización y cesión de tierras a CABA. Se incluyeron alternativas que van desde la reconversión urbanística del frente costero, al estilo de las principales ciudades portuarias, hasta su eliminación y reemplazo por un puerto nuevo de aguas profundas. Por otra parte, existe un litigio jurisdiccional en curso ya que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires reclama a Nación su traspaso de acuerdo a lo dispuesto por las reformas constitucionales: Nacional de 1994 y porteña de 1996, al amparo de la Ley 24.588/1995 (Ley Cafiero) que invita a las jurisdicciones a convenir los traspasos.

Los puertos comerciales constituyen nodos fijos de redes de transporte multimodal que tienen al menos un tramo por agua. En cuanto a las denominadas terminales portuarias, se trata de unidades operativas (públicas, privadas o concesionadas) que cubren todas las funciones requeridas para canalizar flujo de carga o tráfico. Así, debe analizarse tanto el nivel de conectividad en las vías navegables, como de las terrestres (viales, ferroviarias o ductos).

El Puerto de Buenos Aires está constituido por dos sectores separados: Puerto Norte (Puerto Nuevo y Dársena Norte) y Puerto Sur (Dársena Sur e instalaciones sobre la desembocadura del Riachuelo, en la isla Demarchi). Influyente en las políticas de transporte por agua, su protagonismo retoma debates sobre federalismo y vínculos entre Buenos Aires y el interior. A la vez, presenta una compleja y desarticulada integración con la Ciudad, con problemas de acceso terrestre, hegemonizados por el transporte automotor.

En Puerto Norte, particularmente en Puerto Nuevo, se cuenta con un ordenamiento territorial en unidades operativas (terminales portuarias) que satisface las funciones comerciales de importación y exportación. Operan tres empresas, cuyas concesiones vencen en 2020: Terminales Río de la Plata, de DP World, que comprende las Terminales 1, 2 y 3; APM Terminales en la 4 y Hutchison (BACTSSA SA) en la 5. Entre las tres manejan el 60% del volumen anual de 1,5 millones TEUs (*Tewnty-foot Equivalent Unit*) de Buenos Aires en Puerto Nuevo. *Exolgan Container Terminal*, que es dirigida por una empresa conjunta (PSA International y Terminal Investment Limited (TIL), maneja el restante 40% en Dock Sud.

El acceso a la vía navegable desde el Río de la Plata Exterior se realiza desde la progresiva km. 239, por un canal con 34 pies de calado navegable, aunque las terminales del puerto permiten sólo recibir barcos de hasta 32 pies de calado, a diferencia de los puertos marítimos argentinos de Quequén y Bahía Blanca, que reciben hasta 45 pies. Según la CEPAL los puertos latinoamericanos deberían prepararse en el mediano plazo, para recibir barcos de hasta 53 pies, para la carga de 13.000 TEUs. El problema no es solo profundizar el puerto, sino también las vías navegables de acceso; y definir aspectos logísticos, portuarios, urbanísticos y tecnológicos, que permitan realizar una planificación integral que contemple la movilidad urbana y la logística de cargas para esos futuros volúmenes de tráfico.





Las redes mundiales del transporte por agua reúnen a cargadores, armadores y operadores portuarios, con el propósito de lograr la ecuación económica más conveniente para el traslado de cargas en buques y barcasas, facilitando al máximo el desarrollo del intercambio comercial. Los armadores impulsan la construcción de buques cada vez mayores y también buscan ordenar los tráficos, concentrando flujos marítimos sobre rutas primarias que reciben aportes de rutas de menor jerarquía, en puertos del tipo “*hub*” (concentrador) o “*hub and spoke*” (centro de conexiones).

El Puerto de Buenos Aires, por su emplazamiento en la desembocadura de un delta, enfrenta el desafío de requerir dragado frecuente de sus canales de acceso y amarres. Esto plantea la necesidad de convertirse en un puerto “feeder” (alimentador) de puertos que sí pueden recibir los nuevos barcos.

Simultáneamente la compleja vinculación con la urbanización del centro histórico de la Región Metropolitana, pone en jaque una conectividad y accesibilidad terrestre sustentable, para desarrollar una logística eficiente, de bajo costo y bajo impacto climático.

A partir de la comercialización del 60% de los contenedores, el puerto de Buenos Aires, ocupa un lugar muy destacado en el intercambio de manufacturas industriales y bienes de capital, y su influencia irradia a todo el territorio nacional, llegando incluso a trascender sus límites, hasta Paraguay y en menor escala hasta Bolivia y Chile. En este tipo de tráficos, los puertos metropolitanos responden al tipo “gateway” (puerta) y solo en medida reducida tienen servicios de “transshipment” (trasbordo), respecto de otros puertos menores del tipo “feeder” (alimentadores). Simultáneamente el tráfico de cabotaje fluvial o marítimo posee un muy bajo desarrollo, a pesar de sus beneficios ambientales en la reducción de huella de carbono, para el comercio interior, de norte a sur del país, donde los puertos metropolitanos podrían ejercer la función de enlace, cambiando de barcaza a barco y viceversa.

Preguntas orientadoras

-  ¿Qué tipo de modelo portuario debe promoverse para el caso de Buenos Aires?
-  ¿Qué tipo de relación debe establecerse con el resto de los puertos de la Región Metropolitana y con el Puerto de Montevideo (Uruguay): de naturaleza competitiva, de especialización, de complementariedad, ¿de asociación?
-  ¿El puerto debe estar enfocado solamente en el comercio exterior y la especialización en contenedores? ¿Cuál es el lugar para el comercio interior y para integrar la Hidrovía Paraná con el litoral marítimo argentino?
-  ¿La jurisdicción portuaria debe ser potestad de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, o permanecer bajo la órbita del Gobierno Nacional?

¿Cuál debe ser la relación entre puerto y urbanización? ¿Cuál su relación con las Villas 31 y 31 bis y equipamientos aledaños?

¿Debe existir un Master Plan que integre el puerto a la planificación de CABA? Si es así, ¿quién debe ejecutarlo?

¿Cómo asegurar el ingreso ferroviario al puerto?

Expositores

Griselda Capaldo (PIUBAT-UBA, CONICET)

Gustavo Anshütz (Centro de Estudios para el Desarrollo Portuario y Logístico Avanzado - Asociación Internacional de Profesionales de Puertos y Costas)

Maximiliano Velázquez (PIUBAT - UBA, Asociación Intermodal de América del Sur)

José Beni (Especialista Administración General de Puertos)

Moderadores

Verónica Ocvrik (Periodista) y Alejandro Rascován (PIUBAT-UBA).

Debate con todos los presentes, coordinado por Candela Hernández (PIUBAT-UBA, CONICET).

Fueron invitados funcionarios del Ministerio de Transporte que, por distintas razones, se excusaron de asistir.

Consensos y aspectos centrales del debate

Aspectos jurídicos y normativos implicados

Si bien existe el litigio entre Ciudad y Nación por el traspaso del Puerto, el Código Civil y Comercial del 2014 establece que los puertos son de dominio público del Estado, es decir, inenajenables, imprescriptibles e inembargables. También son nacionales los puertos de Bahía Blanca, Quequén, Rosario y Santa Fe, aunque en la práctica algunos sean consorciados por las provincias. A la vez, entran en el juego las concesiones (el control de navegación del canal de acceso y las empresas operarias) que se renovarán en breve. Por otro lado, las asimetrías que genera la Aduana por sobre regulación y sobre costos y la Ley de Cabotaje que impide utilizar buques de bandera extranjera entre puertos argentinos se convierten en limitantes, ya que no se consiguen líneas que operen para su desarrollo.

Actual modelo de gestión y planificación

La concesión que termina en 2020 plantea el dilema del modelo de gestión del puerto, que tendrá que ver con los objetivos que vaya a cumplir el mismo: si se lo piensa dentro o fuera de una red fluvial más amplia y si se lo concibe en paralelo con otro posible puerto. En los actuales proyectos e inversiones se están proponiendo obras que no han sido divulgadas y contrastadas con todos los actores involucrados. Existieron proyectos para “crecer dentro del espacio actual” (2004, premio ARLOG), para relocalizar el puerto (2008, Proyecto MegaPort) y para implementar un Perfil Estratégico Competitivo en el Área Metropolitana de cara al 2030 (2018).

Argentina, en este momento, se enfrenta a un riesgo país de más de 2000 puntos y a la imposibilidad de invertir grandes sumas en proyectos para el Puerto.

Condiciones geo-territoriales del puerto

De la mano de la planificación y la concesión, se destacan los condicionamientos actuales del puerto, como el límite de los 40 pies, la necesidad y los costos del dragado, la tendencia hacia el crecimiento cada vez mayor de los buques y la sudestada. Actualmente, muchos buques portacontenedores paran en Santos para descargar y llegar a Buenos Aires con media carga por estas limitaciones.

Integración o Interfaces Puerto - Región/Ciudad

El puerto no se encuentra integrado con la logística de la región, ubicada en la Ruta provincial 4. En el caso de la ciudad, tampoco se garantiza la integración, sea por los costos o los funcionamientos del transporte terrestre o ferroviario (la obra del Paseo del Bajo busca responder a esta integración, pero a grandes costos y sin solucionar el problema). Además, el metro cuadrado inmobiliario es mucho más rentable que el metro cuadrado logístico o portuario.

Logística de cargas

Actualmente, existe una tendencia de pérdida del 1% anual de tráfico en el Puerto de Buenos Aires. Esto lleva a la pregunta de cómo gestionar las cargas y la capacidad logística, teniendo en cuenta que actualmente la oferta portuaria es de 3 millones de TEUs y la demanda de 1,5 o 1,7 millones, muchos vacíos. También es importante revisar si se apunta a una logística de insumos o una logística de distribución, es decir, qué uso tiene, principalmente, el Puerto.

Oportunidades y propuestas

Modelo de puerto

Es fundamental pensar el lugar que el Puerto de Buenos Aires tiene en la red fluvial del país y del mundo. En ese sentido, podría considerarse el puerto como socio de cabotaje del resto de los puertos (de cada 10 camiones, 7 son de comercio interior y 3 de comercio exterior), con una proyección hacia adentro y no hacía afuera. No tanto como “puerto nacional padre” de los demás, sino como un actor más. La idea de Puerto Federal recupera la tradición política histórica del debate unitarios versus federales. Es más conveniente pensar Buenos Aires como *hub* (concentrador o centro de conexiones) a la luz de los flujos con otros puertos para ofrecer amplia frecuencia y destinos, asegurando *shuttles* por agua, rutas y vías, antes que pensar cada puerto como el acaparador de los super contenedores. A la vez, esta definición va de la mano de la integración.

Integración y accesibilidad territorial

Fuerte necesidad de conectar e integrar el Puerto a un sistema de transporte y logística de cargas holístico. Se propone la accesibilidad ferroviaria en doble pila de contenedores: no producir más barreras en altura (a menos de 7,52 metros, para preservar el gálibo) sobre ninguno de los accesos ferroviarios (Belgrano Norte y San Martín al norte y Roca, Belgrano Sur, al sur, en conjunto con Dock Sud). A la vez, La Plata y AGP deben consolidar la operación ferroviaria en el marco metropolitano.

Plan Estratégico y Nacional

Se enfatizó la necesidad de pensar el AMBA como un todo y a partir de allí, desarrollar un Plan Logístico Puerto-Ciudad-Ferrocarril, para atender demandas de cabotaje y de distribución urbana/regional inmediata.

A la vez, se zanjaría la cuestión jurisdiccional a partir de los costos del dragado, a cargo de ingresos nacionales. Desde todos los sectores se remarcó la necesidad de revisar el proyecto político para el Puerto a la luz del plan de desarrollo del país, incluso antes que la concesión, que al no tener claros temas como el calado no puede armar un plan de negocios de acá a 35 o 40 años.

Otros emplazamientos/otros puertos

Muchas propuestas nuevas se centran en el puerto histórico, con peines y muelles alargados para los nuevos buques (300 metros de eslora, pero con

media carga), pero esto no compite con Montevideo o los puertos del sur de Brasil. Los dos emplazamientos en proyecto son Punta Indio (con antecedentes ya en 1909), que requiere para efectivizarse complejas soluciones de ingeniería para los muelles, o el viejo campo de tiro de la Armada, ubicado en el área costera de Las Pipinas, de 1000 hectáreas (5000 metros de frente por 2000 de fondo), que fue adquirido en 2014 por la AGP. Este último está a 66 kilómetros de aguas profundas, pero con posibilidad de disponer de 15 metros de canal.

La discusión del emplazamiento debe darse a la luz de otras, como la de qué modelo de desarrollo o qué perfil de importación tiene el país.

Concesión

Antes de resolver la concesión del Puerto, se necesita revisar la del canal de acceso, además de planificar el sistema portuario nacional y organizar sus vías navegables. Es fundamental para ello tener idea de qué modelo de desarrollo se pretende para el país (importar productos para vender o importar insumos que faciliten el desarrollo de nuestra industria), con qué integración en el Mercosur y en el mundo.

Transporte de pasajeros

El tráfico de cabotaje fluvial o marítimo posee un bajo desarrollo, y por ahora esa actividad es complementaria en lo que refiere a los ingresos totales de AGP.

Acceso al video completo del taller





Coordinación de Programas Interdisciplinarios

Dirección de Articulación Institucional e
Interdisciplinaria

piubas@rec.uba.ar

piuba.transporte@gmail.com

ISBN 978-950-29-1852-5



9 789502 918525