Por qué la reserva de carga (III)

EL TELÉGRAFO, Guayaquil, 7 de septiembre de 1991 Por Hugo Tobar Vega

Hace unos días expuse las razones de la reserva de Carga y las otras leyes marítimas, que trajeron desarrollo notable de la Flota Mercante Nacional, ya sea privada o estatal.

NECESIDAD DE UNA FLOTA MERCANTE PROPIA

Continuamente se escribe que se va a eliminar la Reserva de Carga; razón por la cual quiero aclarar este asunto.

Actualmente, que estamos e proceso mundial de privatización e integración, es indudable que esta corriente podría ser aplicada en todos los aspectos de la actividad productiva, incluso el transporte naviero; pero en cada caso es cuestión de analizar el rendimiento económico que es el principal objetivo de una privatización e integración.

Indiqué claramente que se desarrollaron muchas empresas navieras nacionales privadas, unas que están en operación y otras no, que integran como aquí se conoce, la Cámara Marítima.

Cuando estudiaba me enseñaron que una cualidad principal de un líder, administrador, gerente, ejecutivo o como se quiera llamar, es LA ADAPTABILIDAD AL CAMBIO. Esto significa que en un mundo en evolución, el avance del pensamiento, los métodos y tecnología producen cambios o demanden adaptaciones continuas en cualquier actividad, sea la medicina, la ingeniería y también el transporte marítimo. La gente debe adaptarse y no aferrarse al pasado. La sociedad cambia rápidamente, todas las estructuras y formas enfrentan una obsolescencia tarde o temprano, por esto al cambio se lo debe mirar como una oportunidad y no como una adversidad.

Con los conceptos anteriores, es indudable que la Reserva de Carga tiene que adaptarse; especialmente en su aplicación, a las actuales circunstancias del mundo, de América y en especial de nuestra región; y en forma equitativa tanto a las navieras privadas como a las estatales -**pero no eliminarse**- veamos por qué:

El Ecuador está en la ruta de Panamá a Magallanes y las navieras que circulan son: la Gran Colombia, la CSAV chilena, la Lolisa brasileña, la Elma, Argentina, etc., a todas estas compañías que son mucho más grandes que las nuestras, les interesa al pasito frente a nuestras costas, llenar los espacios que tienen vacíos, con alguna carga que genere el Ecuador; luego que se elimine completamente la reserva de Carga, no podemos controlar los fletes, del DUMPING se pasará al UPING (incremento), produciendo un grave perjuicio a los importadores y exportadores nacionales; quienes hoy oyendo cantos de sirenas apoyaron la eliminación y defunción de las navieras nacionales. Esta reserva debe mantenerse como un elemento negociador o de compromiso, para evitar que se forme un monopolio, que en un país chico es fácil hacerlo. Ejemplo: antes habían dos empresas de Cable Televisión, hoy sólo una que cambia los canales y sube los precios por propia decisión.

¿DE DONDE NACE LA OPOSICION A LA RESERVA DE CARGA?

Los Estados Unidos son los iniciadores y usaron un DOBLE ESTANDARD; uno para transporte naviero y otro para el aéreo. Para USA el transporte por agua debe ser abierto, sin reservas, libre; pero el aéreo no... si una compañía aérea ajena pide una frecuencia a USA, tiene que ser compensada con una frecuencia de USA recíprocamente. Esto es simplemente RESERVA DE CARGA AEREA (pasajeros); que controla la Administración Federal de Aviación (FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION - FAA) en forma celosa. Veamos el porqué de este doble estandard:

En el transporte naviero que es muy estratégico (el DOMINIO al MAR) para construir un buque, una compañía de USA recibe hasta el 30 por ciento del costo de la nave como subsidio, ya que el poder y presencia mundial de USA está justamente en su capacidad de movilización -sí movilización y por todo el mundo-. La Flota Mercante Nacional de USA continental y de bases en Europa y Asia. -Ven la razón del subsidio, y por qué mantener su flota mercante propia-.

En el caso de la transportación aérea que no es estratégica, no recibe subsidio, la líneas aéreas de USA, son poco o nada utilizadas en casos de movilización nacional, por eso el servicio de las líneas aéreas es deficiente y no competitivo; por efecto de las uniones, altos salarios y regulaciones difíciles, muchas quiebran (recuerden a Braniff, Eastern, etc.). Encuestas recientes, pasajeros americanos -sí norteamericanos- evaluaron el servicio de SAETA línea ecuatoriana como SOBRESALIENTE y a sus líneas propias como DEFICIENTES; pero en cambio son protegidos por la Ley de Reserva de Pasajeros impuesta por la FAA (50 por ciento para ti, 50 para mí) -pregunten a Ecuatoriana y Saeta-.

En el transporte marítimo existe la ley del embudo, cuando les interesa; ya que por ejemplo en el trigo que se trae de USA, la tarifa que impone Ecuador es 21 dólares la tonelada, pero USA para su 50 por ciento cobra 30 dólares.

¿QUE PASARA SI SE ELIMINA LA RESERVA DE CARGA?

Pregunta -Quienes piden con tanto entusiasmo que el pobre y pequeño Ecuador elimine su reservita, ¿por qué no le piden al coloso USA que elimine su gran reserva de Frecuencias Aéreas? Es fácil visualizar lo que pasaría si se eliminaría la Reserva de Carga:

1. Por incapacidad de competir con el DUMPING y luego de UPING en los fletes, nuestras flotas desaparecen (que tienen una Cámara, que no dice nada).

2. La gran cantidad de personal de marinos mercantes s quedará sin empleo (tienen una Asociación, que tampoco dice nada).

3. Los costos de los fletes encarecerán la vida de todos los ecuatorianos (que sí digo algo).

No perdamos de vista que el objeto de toda integración, privatización, liberalización (y todo terminado en ...ción) es el elevar el NIVEL de vida de todos los ecuatorianos -digo todos-.