

Una licitación de impacto ambiental en medio de una nueva política portuaria nacional

Al respecto de este artículo, recibí el otro día esto de un amigo:

Buenos días, adjunto la Licitación N°02-2018 (fecha de apertura 18- Abril) relacionada con el Estudio de Impacto ambiental sobre el anteproyecto de modernización del PBA, que si bien no tiene información relacionada a los plazos, montos mínimos de inversión de las nuevas terminales y calificaciones que deben tener los oferentes a las mismas, contiene información de utilidad sobre diferentes definiciones:

- *La existencia de una Terminal interior con un muelle corrido de 800 metros – dragado de 40 pies y luego 46-y con una capacidad 1,5 M TEU's anuales, conllevando una gran tarea de construcción (demolición de silos y edificios) y relleno de la dársena D, formando parte del muelle.*
- *La existencia de una Terminal exterior (86 hectáreas operativas) con el relleno de la dársena F y la construcción de una escollera al norte de 6° espigón en tres tramos, con al menos dos postas de atraque de buques New Panamax.*

Mi primera observación fue que un Estudio de Medio Ambiente de tanta importancia, se hace antes de empezar un proyecto. Ahora ya se ha gastado en la construcción de una escollera y posiblemente fueron los primeros gastos inútiles, de un Plan recomendado por el Puerto de Valencia.

Es extraño que éste puerto, que es uno de los 3 puertos internacionales que son los consejeros internacionales de A.G.P. (Valencia, Barcelona y Róterdam), QUE “EN CASA” hablan de la necesidad de hacer PLANES FLEXIBLES, en vista de los enormes incertidumbres que reinan para el futuro en “este ambiente” aconsejan hacer un PLAN que de “FLEXIBLE” NO TIENE NADA.

Pero ahora, con esta información más completa, quiero agregar algunas cosas más. La primera se refiere a esta parte:

Es justo mencionar que no sólo están los trabajadores como factores de presión. Hay grupos de poder con intereses actuales o potenciales: depósitos fiscales, transportistas, los despachantes, los propios holdings portuarios internacionales en actividad (y agazapados) y las empresas de estiba de capitales nacionales. Y está la carga también, el atomizado pagador universal: el 60% de los contenedores de la Argentina entran/salen por Buenos Aires.

ÉSTA ES LA PARTE más importante QUE DEBE SER ACLARADO, lo que solo se puede hacer en “MESAS REDONDAS, como hicieron los puertos chilenos y que quiso repetir el señor OLAF MERK de la O.C.D.E. para el caso del Puerto de Buenos Aires, lo que fue un TOTAL FRACASO.

Por eso creo que debe ser el primer paso para analizar al fondo este artículo.

El segundo paso, es analizar esta declaración:

Por último, a **Mórtola no se le puede negar ya su ascendencia política, y el virtuosismo en el ejercicio de la templanza**, un callo que fogueó cuando tenía como interlocutores los líderes barriales de la Villa
(Sin comentario)

El tercer paso que se debe analizar:

Es la referencia, que **Saul** tiene por delante desafíos de **recomposición relacional del Gobierno con muchos actores marítimos y portuarios** que sintieron destrato o simplemente no congeniaron con el tándem anterior de la Subsecretaría: **Jorge Metz**, de estilo frontal y menos permeable al diálogo “permanente”, y **Gustavo Deleersnyder**, un técnico reconocido por sus conocimientos del sector, pero sobre el que pesa una denuncia penal. Ambos fueron dejados de lado.

Al respecto de esto, se debe leer un artículo sobre las LECCIONES QUE SE PUEDEN sacar del del fracasado intento del señor Sub-Secretario de Puertos y Vías Navegables de formar su CONSEJO CONSULTIVO". Ver en www.antonioz.com.ar Entrada 1 de Marzo.

Por eso creo que es muy prematuro, decir que este llamado a licitación para un estudio de impacto ambiental **despeja dudas respecto del plan de modernización del puerto federal**.