

Estimado Editor:

Al principio de enero, el Administrador de la Administración General de Puertos de Argentina (AGP), Gonzalo Mórtola, publicó un artículo sobre el "Plan de Modernización del Puerto de Buenos Aires en 2019, con una inversión de US\$ 1000 millones". En mi opinión, hay muchos interrogantes y tengo una serie de preguntas, lo que me lleva a solicitar que se celebre un debate público sobre el tema.

No se puede negar que el Puerto de Buenos Aires será necesario para el comercio exterior argentino por varios años por venir. Por lo tanto, cualquier plan para este puerto debe ser parte de un plan de transporte y de puertos de todo el país. En los países que progresan, las políticas de transporte son intermodales y se analiza cual es la combinación de los modos de transporte que se usarán, que dará el menor costo final para poder trasladar una carga de "origen" a "destino".

Pero estos "costos" no son sólo las "tarifas cobradas" por los transportistas, tales como camioneros, compañías ferroviarias o empresas de transporte por agua: Deben incluir los costos de construir y mantener la necesaria infraestructura y se deben estimar los costos causados por la congestión, los accidentes y el efecto negativo al medio ambiente que causa cada modo. El puerto de B.A. también tiene un papel importante como puerto de cruceros y esto debe ser tenido en cuenta en cualquier plan futuro.

Lamentablemente, no se han dado a conocer detalles del Plan de Modernización de Buenos Aires y ya se han tomado varias decisiones, sin ningún debate público. El territorio del puerto ha sido cambiado y las zonas portuarias al norte del puerto, actualmente ocupadas por depósitos fiscales (aduaneros), han sido trasladadas a la Ciudad de Buenos Aires para construir edificios de gran altura. Entiendo que la idea es relocalizar los depósitos fiscales, que juegan un papel muy importante en las cadenas logísticas en Argentina, en una zona llamada Mercado Central, justo al sur de la ciudad. Sin embargo, como más del 75% de los destinos de importación y los orígenes de exportación están al norte del Puerto de Buenos Aires, esto agregará costos adicionales de transporte y nuevas congestiones en la ciudad.

Manila se ha destacado en el pasado como uno de los peores ejemplos de congestión relacionada con el puerto en la ciudad. Este problema de Manila se está abordando ahora y quizás contiene una lección de la que Buenos Aires podría aprender. El Puerto de Buenos Aires mueve alrededor de 650.000 TEU por año, (CORRECCIÓN: debe ser de 850.000 TEU por año) significativamente bajo el deseado millón de TEUs que se necesita para justificar los costos de modernización del puerto que se van a requerir. Además, en mi opinión, el sistema ferroviario y su acceso, será mucho más eficiente teniendo una sola terminal que teniendo dos. Lo mismo es válido para los servicios de barcasas.(NOTA : VER ARRIBA PRESENTACIÓN EN C.P.A.U.)

Con más del 75% de los orígenes y destinos hacia el Norte, el mejor plan parece ser un terminal con un sistema de "gates" en el extremo norte, construyendo entre el origen de los camiones y los gates, adecuados áreas de espera para camiones y para las actividades logísticas que sirven al puerto. Para hacer esto, una dársena que se usó por última vez hace más de 40 años para el tráfico de barcasas - pero ahora sólo alberga dos silos de arena -, la Darsena F, se debe llenar y esta área debe ser puesto a disposición para las actividades de apoyo.

Todos los artículos, (lentos de "optimismo"), anuncian desde hace mucho, que se publicarán "al fin de mes" o "el mes que viene", las condiciones para la licitación de dos terminales que se celebrará el próximo año. Sin embargo, los planes sobre cómo se dividirán las terminales no se han hecho públicos. La prensa local habla de "luchas" entre las autoridades, de los funcionarios de la ciudad que desean tener en sus manos tierras del puerto para construir edificios altos y los deseos de los sindicatos para tener tres terminales en lugar de dos que propone AGP, con el fin de garantizar más puestos de trabajo. Los funcionarios de la ciudad no solo están haciendo planes ya para la parte del puerto donde actualmente están los depósitos fiscales: ya están haciendo

planes para vender una parcela que actualmente pertenece a los ferrocarriles y que todavía está en uso como patio de maniobras. Si bien todos estos intereses son válidos, es importante considerar cuáles serán los beneficios finales para el país. Hay más de 40 millones de argentinos que tienen derecho a tener un puerto eficiente y competitivo, que pueda crear puestos de trabajo para todo el país. Los habitantes de Buenos Aires tienen derecho a tener un puerto eficiente que cause los menores inconvenientes a la vida cotidiana. En enero de 2016, fui invitado por el Subsecretario de Puertos y Vías de Navegación para participar en su Consejo Consultivo, donde se hicieron varias propuestas. Estas propuestas fueron rechazadas por el AGP sin ningún análisis. Se rechazaron las solicitudes del Consejo Asesor para ver el plan AGP y después de sólo tres sesiones el Consejo fue abortado en abril de 2016. Creo que ahora es el momento para una profunda discusión pública, considerando la importancia de las decisiones que ya se han tomado y las que se podrían tomar pronto.