

Cuarto artículo.
23 de noviembre 2018

¿Una mirada de shopping para el puerto de Buenos Aires?

El apetito inmobiliario de Puerto Madero apunta ahora hacia galpones portuarios que están en plena actividad. Sólo esa situación puede explicar que el Consejo de Martilleros haya sido la entidad que inauguró las sesiones portuarias que se realizaron la semana pasada en Buenos Aires; o que se esté pensando en hacer de Buenos Aires un puerto casi exclusivamente de cruceros.

El problema para el puerto de Buenos Aires es que los desarrolladores inmobiliarios de Puerto Madero se han quedado sin materia prima, por eso ahora van por industrias pujantes como nuevo combustible para seguir con ese negocio.

Hay que tener en cuenta que ya no quedan más de esos galpones obsoletos de un puerto antiguo y abandonado, que fueron los que posibilitaron el desarrollo de un gran negocio inmobiliario y la espectacular transformación en sofisticados edificios con vista al río.

Pero la diferencia es que en ese momento se le dio vida a algo que decayó naturalmente; lo que no es el caso de terminales portuarias que objetivamente hoy gozan de buena salud. De hecho, en la actualidad nadie quiere salir del negocio portuario, ni las terminales que operan en el puerto, ni los depósitos fiscales que tampoco querían cerrar.

Por otro lado, se quiere también transformar el puerto en un gran terminal de cruceros. Ahora, ¿los cruceros sólo podrán absorber los grandes costos de mantenimiento del puerto? ¿Y qué pasa si las condiciones económicas no son apetecibles para Buenos Aires como destino turístico? Quién se va a hacer cargo del puerto? (COMEX ONLINE)

COMENTARIO:

Éste lamentable artículo es de personas que no aceptan debates y que no reconocen que por varios años todavía es en el interés del país que el Puerto de Buenos Aires pueda operar con contenedores.

Como se puede leer en el artículo "**El caso del Capitán**", del 21 de enero 2017, ya en el 2016 había protestas contra estas ideas y ya se hicieron acusaciones que este gobierno es para los ricos.

Y hay muchos que sospechan que ésta es la intención real del PLAN DE MODERNIZACIÓN DE LA A.G.P.

Este "Plan" merece severas críticas de expertos internacionales en un artículo de la revista CONTAINER-MANAGEMENT, que se puede encontrar en este mismo sitio : **Don't cry for me Argentina. "Rie ahora, llore después"**. Y estas críticas se deben leer junto con las del otro artículo de esta entrada, la **"Gestión portuaria de la Nación en el marco de un Estado quebrado"**.

No cabe duda que las decisiones sobre el puerto de Buenos Aires tendrían que haber recibido mucha más atención de la autoridad portuaria (AGP).

Ya en 1998 la A.G.P. anunciaba que se publicaría su PLAN ESTRATÉGICO PARA EL PUERTO DE B.A., QUE NUNCA SE CONCRETÓ, PORQUE HABÍA MUCHOS QUE RECLAMAMOS QUE SE DEBÍAN ABRIR LOS DEBATES, que tal PLAN REQUIERE.

(En vez de de "DEBATES" se habla ahora de "Mesas Redondas).

Nada se hizo a partir de un repetido anuncio del 2000 y por este enorme atraso se acumularon los problemas, que ahora son de difícil solución.

Y los errores más graves se produjeron en Enero del 2016, cuando se COMENZÓ A HACER un Plan para el Puerto de Buenos Aires, en vez de insertarlo en un PLAN DE TRANSPORTE INTERMODAL para el país y dentro de un PLAN DE TODOS LOS PUERTOS.

(Ver en www.antonioz.com.ar: "Las lecciones que se pueden encontrar en el fallido intento del ex S.S.P. y V.N. JORGE METZ", que fue desplazado por el interventor de la A.G.P. como responsable de "Planes de Puertos")

Ya en 1978 la J.I.C.E.F.A. entregó a la A.G.P. un trabajo del consultor estadounidense,

Bechtel: Engineering, Construction & Project Management.

Éste aconsejaba tapar la Darsena A y comenzar a formar muelles lineales, en vez de espigones.

En 1986, un segundo consultor internacional, ROGGE MARINE de Bremen entregó un segundo Plan Maestro para el Puerto de B.A., con exactamente el mismo consejo que ya está en el Plan de J.I.C.E.F.A. de 1978.

El concesionario T.R.P. hizo en 2010 la construcción de un sobre-muelle en el segundo espigón, que permitiría un calado de 40 pies en vez de los 32 pies del muro de gravedad

Esto fue el primer paso, como preparativo para tapar la Darsena A y unir el primer y segundo espigón para formar un muelle lineal de 246m.

Sin embargo, este plan de TRP que tuvo como objetivo de llegar a una capacidad de 800.000 TEU, no se completó porque la fragmentación del puerto que se hizo en la licitación de 1994 había creado una competencia destructiva, que sin embargo NUNCA BENEFICIÓ A LA CARGA.

Esto es algo que deben tomar en cuenta los que hablan tanto de la "necesidad" de competencia. Demasiada competencia es tan malo o peor que falta de competencia y siempre se debe analizar bien como funciona y a quién beneficia una competencia.

Lo que no es correcto en este artículo de C.M. es la parte que dice: LA PROFUNDIDAD MÁXIMA ACTUAL EN Puerto Nuevo es de 36 pies, lo que

permite aprox. 10,36 m de calado para la navegación, lo que de por si es una confusión.

El calado para la navegación depende de la profundidad de los canales de acceso y el margen de seguridad que debe quedar bajo la quilla.

Lo que también es discutible, es la declaración de Sharma que "Zarate seguirá siendo un puerto de alimentación". Los que pueden leer los comentarios podrán encontrar en un informe de "Esloras permitidas en el Parana de las Palmas" la información que con la aplicación de modernas técnicas, podrán llegar buques de 270 m a Zarate, lo que es suficiente para asegurar una línea directa a Zarate.

Y en ese sentido Buenos Aires debe analizar cómo el Puerto de Amberes llegó al segundo lugar de puertos de contenedores detrás de Rotterdam y como se achica cada vez más la brecha entre los dos.

Y pido especial atención para las palabras del señor Olaf Merk al final, que son las que he repetido textualmente en mi blog en decenas de artículos, especialmente de la necesidad que los CARGADORES tomen los ejemplos que existen desde 1917 en dos institutos de EEUU:

La "**National Industrial Transportation League**" (**N.I.T.L.**) y la "**Agriculture Transportation Coalition**" (**AgTC**)