

EN BREVE

■ Nueva draga

En marzo se conocerá qué astillero construirá tercera draga de Administración de Puertos de Uruguay (NP). El equipo, será similar a las que ya utiliza el organismo, que es del tipo succión por arrastre, y tendrá una capacidad mínima de 4.200 metros cúbicos de cántara (bodega sin tapa), y por pertenecer al Estado, será fabricada con componentes uruguayos. Esta será la tercera draga para el organismo, que ya posee la D-7 y la 9 Alfredo Labadie.

La empresa holandesa IHC Holland BV y los astilleros españoles Murueta SA y Galictio Tiferey SA ya habían presentado sus cotizaciones para construir una draga con capacidad mínima de 4.200 metros cúbicos de cántara.

La ANP les solicitó a las empresas participantes del proceso aclaración sobre algunos aspectos de las ofertas presentadas. Al mismo tiempo, se le pidió celeridad a la comisión de adjudicaciones del organismo para resolver cuál será la empresa ganadora entre febrero y marzo.

■ Líder en carga

Durante 2014, el aeropuerto internacional de Hong Kong (HKIA) mantuvo su liderazgo como centro de carga internacional más grande del mundo por tonelaje. La terminal aérea movilizó 4.380 mil toneladas de cargas, un aumento del 6% en comparación con 2013. Según sus autoridades, se aguarda un nuevo crecimiento superior al 6,4% en este año 2015. American Airlines, Siam Air y Vanilla Air se sumaron a su lista de aerolíneas en 2014, las que ampliaron su red de vuelos a 180 destinos en todo el mundo. Esto ayudó a que HKIA también estableciera nuevos récords anuales en sus vuelos de cargas y atención de pasajeros. En diciembre, el volumen de carga aumentó 3,1%, en su tasa interanual, a 387 mil toneladas, impulsado por los transbordos, que se incrementaron un 7% respecto de un año atrás.

El movimiento de cargas desde y hacia América del Norte y el Sudeste de Asia, aumentó en forma significativa en comparación con otras regiones claves.

PUNTO DE VISTA

SE IMPONEN LOS PLANES MAESTROS EN ESTA MATERIA

Los puertos y accesos marcan el desarrollo

Ejemplos en Australia y Brasil muestran hasta qué punto es fundamental planificar la actividad portuaria y de las vías navegables.

ANTONIO ZUIDWIJK (*)

No todos son conscientes de la importancia que poseen las vías navegables y los puertos en la economía argentina. Pero todos se habrán dado cuenta, que es aconsejable que se haga un profundo estudio público de las consecuencias, antes de tomar cualquier decisión en este tema, pues afecta a una de las bases de la economía del país y a nuestra competitividad. Los puertos influyen en el bienestar de los 44 millones de habitantes. En los artículos anteriores, se han dado ejemplos de cooperaciones en las vías navegables que comenzaron en Norte Europa en el siglo 19, que siguen dando sus beneficios para toda la región. Vimos que se pueden encontrar en las discusiones en el Congreso de Holanda entre 1860 y 1863, los fundamentos del gran crecimiento del Puerto de Rotterdam. Y la permanente adecuación fue siempre fruto de amplios debates públicos, lo que demuestra que es un interés nacional. Mientras tanto



no hay indicios que en nuestro país los directamente afectados por las políticas de vías navegables y puertos, tengan interés en el tema y no se encuentran pruebas de que traten de defender sus intereses. Ni siquiera los productores que dependen de la exportación, prestan clara atención a este rubro. Uno se pregunta a veces si ellos saben que todos los extra costos que se producen ahora en las vías navegables y puertos, son deducidos de sus ingresos. Lo que aquí se ha tratado en muy breves artículos, merece estudios completos con la participación de técnicos en diferentes materias, cuya intervención es indispensable.

Hay muchos casos de países cuyo crecimiento se ha limitado por falta de puertos adecuados.

Más casos

No solo encuentran ejemplos en el Norte Europa. También es posible referir el plan de "Estrategia Nacional de Puertos de Australia" que empezó en 2009. El 5 de mayo de 2010 se abrió un sitio web de consulta pública. En la invitación se puede leer que "un enfoque nacional y coordinado, es esencial para el crecimiento económico de Australia". Y para eso se publicó el borrador del plan y se invitó a todos los intere-

sados, la industria y la comunidad para expresar comentarios. El Gobierno consideró que ellos formaban parte de la política portuaria. Alcanza con poner simplemente en Google "National Port Strategy. Public Consultation". Hay muchos casos de países cuyo crecimiento se ha limitado por falta de puertos adecuados y el mejor ejemplo es lo que pasó en Brasil. En el 2007 el Presidente Lula debió intervenir en los planes maestros de puertos, que requerían drásticos cambios para poder adaptarse al profundo cambio, producto del avance de la economía de escala en el transporte marítimo. Brasil no tenía suficientes terminales para su volumen de contenedores y no podía operar eficientemente a los buques más grandes. Aún teniendo un Ministerio de Transporte, Lula decidió nombrar un Secretario Especial de Puertos, con rango de Ministro, para intervenir en los estudios. Al mismo tiempo ordenó que el Congreso comenzara a analizar los cambios en la Ley de Puertos de 1992 que se consideraban necesarias para atraer las grandes inversiones que hacían falta. (Brasil no tenía una excelente Ley de Actividades Portuarias como la nuestra). Los resultados de estas medidas empiezan a dar sus frutos ahora, como se podrá ver en fotos de nuevas terminales. Pero como en muchísimos casos en el mundo entero, el programa de dragados de Brasil se ha atrasado en casi dos años. Esto muestra una vez más que el dragado es que como el tendón de Aquiles de

todos los puertos.

Mientras tanto en la licitación de Terminal 5 de Puerto Nuevo se exige la construcción de un muelle para buques de 15.000 Teus, con 14 metros de calado en plena carga. Argentina tiene menos del 23% del total del movimiento de la Costa Este y difícilmente sea en nuestro interés atender un buque a plena carga. Además el Puerto de Buenos Aires está a más de 250 kilómetros de las aguas naturales de 12 metros de profundidad y no sé cuantos más hasta alcanzar los 14 metros. Se podría dejar al concesionario la decisión de hacer su muelle para el mayor calado que él evalúe que podrá necesitar, pero exigirlo es otra cosa. Una decisión mal tomada en este momento, podrá tener consecuencias muy negativas por varias décadas. Si hay personas que opinan que hay urgencias para cierta medida, se debe analizar debidamente si las razones que aducen, realmente justifican acciones inmediatas. Y esas razones deben ser sujetadas a abiertos debates, cómo los procedimientos de países exitosos demuestran.

Más información en www.antonioz.com.ar.



(*) Especialista en transporte Intermodal.

Fempinra
2x15