

FALTA UN PLAN NACIONAL DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE INTERMODAL

Los mega-buques impactan en nuestro sistema portuario

En el futuro, las naves pueden dar la vuelta en las modernas terminales brasileñas de Santos e Itapoá, sin llegar a nuestras costas.



El puerto de Itapoá recibió importantes inversiones

ANTONIO ZUIDWIJK Buenos Aires (*)

En los dos artículos anteriores se mencionó que hay grandes proyectos para convertir el obsoleto "Puerto de Buenos Aires de 1935" en una eficiente y moderna terminal, para recibir buques porta-contenedores de gran tamaño. Se habla de más de 40 pies de calado (hasta 43') y de aumentar la capacidad del puerto, junto con Dock Sud, hasta tres millones de Teus por año. Los objetivos son muy buenos, pero estamos hablando de un proyecto en el centro de una ciudad muy grande, y por eso se planteó en el primer artículo la pregunta sobre si se había prestado atención a los muchos estudios que existen sobre la relación de un puerto con la ciudad y si se habrían estudiado bien los costos y beneficios de estas grandes obras. En el segundo artículo se dijo que no podían repetirse antiguos errores a la hora de elaborar un plan maestro para el puerto. Conviene leer el artículo XXII del libro de 2001: "Contenedores, Buques y Puertos, partes de un sistema de transporte". El impacto que tendrá el avance de los mega-

buques sobre los puertos de la región". Por entonces mucha gente creía que Buenos Aires se podría convertir en el "puerto-hub" de la Costa Este de Sudamérica. Un absurdo total. Ver www.antonioz.com.ar páginas 279 al 288, donde se puede leer el consejo para las autoridades de hacer urgentemente "un plan estratégico de puertos argentinos para el año 2020". Ya en 1999 se podría prever el avance de los mega-buques en la región. Desde ese tiempo hasta el día de hoy, se ha repetido este reclamo un sin fin de veces, sin ningún resultado y se repite aquí: puertos y vías navegables deben formar parte de un plan nacional de logística y transporte intermodal. A este plan deben responder todos los proyectos, y ello requiere profundos estudios y debates públicos. De ninguna forma se puede hacer un mega-plan para el puerto de Buenos Aires, sin haber hecho primero un estudio completo de lo que necesita el país en cuestiones de "vías navegables y puertos".

Los temas son muy complejos y quizá se debería intentar completar los postulados que figuran en aquél libro de 2001. Para eso se puede retomar el hilo del artí-

culo anterior, para ver si es posible aportar algo para los estudios. Se debe comenzar con un profundo análisis para saber de qué depende que los grandes buques de 8.000 y hasta 9.600 Teus que ahora están viniendo a nuestros puertos lo sigan haciendo. Quizá en el futuro les resulte más conveniente dar vuelta en las modernas terminales que han comenzado a operar en diciembre pasado en el puerto de Santos y en 2011 en el de Itapoá.

Con dependencia

Hay que entender que nuestro sistema portuario depende en gran parte de lo que haga Brasil. En el 2004, cuando faltaban buques, varios servicios conjuntos que suelen formar los armadores, comenzaron a hacer trasbordos en puertos brasileños. De tres o cuatro líneas que tenían en total, (por ejemplo desde Europa, Estados Unidos y Asia), dos descargaban allá sus contenedores para Buenos Aires y daban vuelta para comenzar su viaje de regreso y las levantaban los buques de una sola línea que continuaba a Buenos Aires. Pero la capacidad de los puertos brasileños, especialmente Santos, comenzó a ser insuficiente para las propias necesidades de su

importación y exportación y no se podía dar más servicios de trasbordo. Hasta el año pasado, Santos tenía una capacidad instalada para tres millones de Teus y se debieron mover 3,2 millones de Teus, situación que generó grandes ineficiencias, con largas esperas para los buques.

Ahora las nuevas terminales han agregado de repente más de dos millones de Teus de capacidad, con perspectivas de aumentar en otro millón en poco tiempo. Esto va a cambiar totalmente el panorama: ahora sobra capacidad y comienza una feroz competencia. Ya se puede leer en los diarios de Santos, que estas terminales están ofreciendo sus servicios de trasbordo y ha-

cen trascender que no faltará mucho tiempo para que algunos armadores o servicios conjuntos anuncien la decisión de transbordar. Ellos no solo tendrán en cuenta los costos, que son muy importantes, sino también la seguridad y confiabilidad de los servicios. Recientemente, la demora de seis horas que sufrió un buque porta contenedor por la clausura del canal de acceso a Buenos Aires, determinó otros atrasos entre la rada de Zona Común y Recalada. Finalmente, la nave perdió sus "ventanas según contrato" en los próximos puertos. Como resultado final, obtuvo tres días de atraso cuando salió del último puerto en Brasil. No cabe duda que el tema merece mucha atención.

Más información en www.antonioz.com.ar



(*) Especialista en transporte y logística Internacional.

Conductor designado

Cervecería y Maltería Quilmes presentó su campaña de consumo responsable para este verano enfocada en reforzar la figura del Conductor Designado con acciones en Mar del Plata y Pinamar, que cuenta con el apoyo del Ministerio de Salud de la Provincia de Buenos Aires.

El concepto de "Conductor Designado" propone que en cada grupo de amigos se designe en las salidas a uno que no tome y sea quien maneje. Esta figura, además, es uno de los roles más valorados por los jóvenes en su grupo de amigos, según datos surgidos de una encuesta online realizada entre varones y mujeres de entre 18 y 34 años.

La campaña, que cuenta a su vez con el apoyo del Centro de Experimentación y Seguridad Vial y de "Conduciendo a Conciencia", fue presentada en un evento que contó con la presencia de Guillermo "Pelado" López, que realizó un show de stand up, tratando con humor el tema de los roles en los grupos de amigos para reforzar el mensaje de que todos tenemos un rol en nuestro grupo, y todos podemos ser Conductor Designado.

"Luego de los excelentes resultados obtenidos en 2013 con la campaña Designados, decidimos continuar promoviendo la figura del Conductor Designado en las principales ciudades de veraneo de la costa argentina, entendiendo que trabajar esta temática de manera conjunta con gobiernos e instituciones es la mejor manera de contagiar conductas positivas que permitan mejorar los hábitos de consumo", comentó Axel Flügel gerente de Relaciones Institucionales de Cervecería y Maltería Quilmes.

Una encuesta online desarrollada por Opinaia y Cervecería y Maltería Quilmes entre varones y mujeres de entre 18 y 34 años detectó que los jóvenes se reconocen en roles positivos dentro de su grupo de amigos. Estos roles, que según los jóvenes se asignan naturalmente, incluyen las figuras de: incondicional designado, organizador designado, "se da maña" designado y conductor designado. Los roles que menos gustan son lavaplatos y cajero designado.

Durante las vacaciones, el rol de "organizador" se mantiene en el podio de los ejercidos, al tiempo que se suman "materos" y "chefs". El hábito de conductor designado crece más durante el verano, asociándolo fuertemente a aspectos positivos, principalmente a responsable, necesario y buen amigo.

Para más información: www.vivamosresponsablemente.com