

El puerto de Buenos Aires

Situación en Junio 2015 Hay 3 Temas que están en estos momentos en el centro de la atención:

- 1) El futuro del Puerto de Buenos Aires (P.B.A.) y un propuesto PLAN DE MODERNIZACIÓN.
- 2) Los crecientes problemas en las vías navegables, que producen grandes demoras y sobre-costos, que finalmente pagan los productores.
- 3) Dos proyectos de túneles en la Cordillera de los Andes: Agua Negra de San Juan y el C.B.C.de Mendoza a Chile:

Comenzaremos con el punto 1) Antes de la Ley 24093 de Actividades Portuarias, el Puerto de Buenos Aires (en la ciudad de B.A.) y Dock Sud (al otro lado del Riachuelo en Avellaneda) formaba un solo sistema: el "Puerto de Bs.As. y Dock Sud". (P.B.A. y D.S.).

El Puerto de Dock Sud pasó en 1992 a la jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires y allí se desarrolló después de 1994 una moderna terminal de contenedores, Exolgán.

El P.B.A. quedó restringido a lo que se llama "Puerto Nuevo". (de 1935).

Esta parte del puerto tiene un sistema de 6 espigones, lo que era moderno en 1935, pero que quedó obsoleto en los años 90. El "P.B.A". y "Exolgán" todavía mueven la mayor parte de nuestro Comercio Exterior que se transporta en contenedores. Mientras que Exolgan, con un gran aporte de terrenos de propiedad privada, se desarrolló como una moderna terminal, el P.B.A. todavía no se adaptó a los mega-buques que están llegando ahora a nuestro país. Sin duda el P.B.A. está muy atrasado y no responde a las reales necesidades. Viendo una foto de un buque de 9.600 TEU atracado en la T4 de "Puerto Nuevo", da la impresión que hay un buque en un dique seco en vez de una moderna terminal de contenedores.

La necesidad de la adaptación ya se podía prever en el 2000. (Los lectores que tienen suficiente tiempo y quieren encontrar detalles, podrán encontrarlos en el capítulo 22 del libro "Contenedores, Buques y Puertos, partes de un Sistema de Transporte". Ver "Índice provisorio").

Hasta el mes de marzo había enormes presiones para empezar ya un apurado programa de adaptación y por eso se quería licitar de nuevo la concesión de la Terminal 5 del P.B.A, que termina este año. La nueva concesión sería para 30 años.

Felizmente esta licitación está suspendida y ahora hay indicaciones que se ha decidido alargar la concesión de la T5 hasta el año 2018, cuando vencen las otras concesiones (T.R.P. y T4).

Esta medida es excelente, pues posibilita que antes de tomar una decisión apurada y mal-evaluada, se hagan los debidos estudios, con abiertos diálogos.

Cuando en 1993 se licitaron por primera vez las 6 terminales, una en cada espigón, ya se observó que aquel viejo diseño de espigones, no servía para desarrollar eficientes terminales de contenedores.

Ahora se debe hacer un abierto debate para decidir cómo se puede transformar el viejo "Puerto Nuevo", con sus antiguos y superados diseños de 1935, en una o dos modernas y COMPETITIVAS terminales de contenedores, con los menores costos posibles. (Ver: La necesidad de abiertos diálogos).

Ahora se podrá desarrollar un "lay-out", que ofrece los mejores diseños posibles al nuevo operador (o dos nuevos operadores). Pero al mismo tiempo se deben proteger los derechos de los ciudadanos de B.A.: SE DEBE PRESTAR LA DEBIDA ATENCIÓN QUE SE DEJEN SUFICIENTES ESPACIOS PARA QUE EL TRÁFICO QUE GENERA EL PUERTO, produzca la mínima congestión en la zona de Retiro.

(Nota: "Lay-out" es la palabra usada normalmente cuando se habla del plano y disposición de terminales portuarias).

Es de suma importancia que se preste atención a eficientes accesos al puerto, para evitar que se produzcan en el futuro los graves problemas que tuvo la ciudad de Manila en 2014 y que afectaron negativamente al PBI de las Filipinas. (Ver: Manila, un ejemplo de lo que no se debe hacer y varios artículos en www.nuestromar.org).

El estudio de los accesos terrestres a la o las terminales que quedarán, es de enorme importancia.

En Febrero, justo antes de concretar la licitación que ahora quedó suspendida, tres organizaciones pidieron una Audiencia Pública para analizar este tema. (Ver www.nuestromar.org al respecto).

Dentro de estos debates, conviene leer juntos dos artículos que se encuentran en la columna a la izquierda: "Hay que estudiar el deseado nivel de competencia para el P.B.A." y "MANILA, un ejemplo de lo que no hay que hacer".

Además SE DEBEN ESTUDIAR LAS F.O.D.A.'s (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas) del P.B.A. para analizar cómo el puerto se puede insertar en la "Política de Transporte Intermodal" de todo el país.