

¿Un sistema de puertos para la Ciudad de Buenos Aires solamente, o también para los productores y los consumidores?

Por Guillermo Haskel (GH)
Entrevista con Antonio Zuidwijk (AJZ)

Lunes, 02 de septiembre 2013

Las autoridades de la Ciudad de Buenos Aires están trabajando en un plan maestro que se espera sea aprobado a finales de año .

Como uno de sus ejes, incluye un **Plan Estratégico para el Puerto de Buenos Aires**. Sin embargo, expertos argumentan que no aborda adecuadamente la rápida dinámica del transporte marítimo y el comercio, y tampoco aborda los intereses de los productores y consumidores.

Antonio Zuidwijk (AJZ) un conocedor de los problemas del transporte marítimo en Argentina y Brasil , afirma que - al contrario de lo que hacen las organizaciones de productores en los EE.UU. y Brasil, los productores locales y los consumidores argentinos no han mostrado hasta el momento ningún interés en el debate.

En una entrevista con el Herald él toca también problemas del transporte urbano, de logísticas y de transporte intermodal .

GH comenzó:

En julio, el Puerto de Buenos Aires recibió el primer buque de 9.600 TEUs , el Cap San Nicolás . ¿Qué puede decir sobre esto?

AJZ: Esto realmente ha sido un evento muy importante. Hace apenas dos años nadie le hubiera creído si hubiera dicho que un buque de este gran tamaño llegaría al puerto de Buenos Aires. Cuando el barco estaba casi listo , ni siquiera los propietarios confirmaron en la prensa mundial en que tráfico comenzaría el servicio. Finalmente se decidió que iría al Puerto de Buenos Aires , que ha demostrado que puede recibir buques de este enorme tamaño. Pero esto no quiere decir que ahora todo está claro para el futuro y todavía tienen que hacerse muchos estudios

GH: El 17 de junio , el Capitán Sergio Borrelli - el interventor en la Administración General de Puertos (AGP) , empresa estatal que administra el puerto de Buenos Aires - le dijo al Herald que se llevan a cabo las simulaciones para dar cabida a buques de hasta 420 metros de largos y 60 metros de ancho y que hay negociaciones en marcha con terminales privadas para evaluar su preparación para un plan de expansión de \$ 600-700 millones de dólares, que tendrían un coste cero para el estado. Asimismo, en agosto, el Herald cubrió un foro del Consejo de Planificación Estratégica de la Ciudad de Buenos Aires (COPE) y el Consejo Profesional de Ingeniería Civil (CPIC) , que han estado trabajando juntos

AJZ: He leído algunos de sus interesantes entrevistas con los participantes de este foro y yo también he leído el librito entero llamado **“Visiones estratégicas sobre el Puerto de Buenos Aires”** De hecho ya abordamos esto en nuestra entrevista del 3 de junio , cuando le dije que tenemos que hacer un **“ plan estratégico de todos los puertos argentinos ”** y que el gobierno federal sin duda hará su parte. Pero también dije que los productores deben prestar mucha más atención a esto, porque este plan es crucial para su competitividad , y también es crucial para los consumidores. Hasta el momento, ni los productores , ni las organizaciones de consumidores han mostrado interés en este asunto. Deben ser conscientes de que hay claros indicios de que la competencia será cada vez más fuerte y si nuestros costos de logística siguen subiendo , se puede perder cuota de mercado . Deben seguir el ejemplo de sus pares en los EE.UU. y ahora también en Brasil.

GH. ¿Cuál es su opinión sobre las **“Visiones estratégicas sobre el Puerto de Buenos Aires”**?

AZ: En este folleto se puede leer mucho sobre 'Nostalgicos Porteños', ' Juan de Garay ', y " Pedro de Mendoza , " pero muy poco se dice acerca de la función real de un puerto en la cadena logística . Algunas personas deben leer un estudio de 2004 realizado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) llamado **Evaluación de una interfaz tierra puerto : un marco analítico** . Estudio MISC 2004/3 .

Allí usted puede encontrar información sobre cómo debe considerarse la posición de un puerto y cómo se debe evaluar sus conexiones por carretera, ferrocarril y (si está disponible) vías navegables del interior con su área de influencia.

Es absolutamente necesario llevar a cabo un estudio real de cómo los puertos de Argentina deben servir a los intereses de nuestros consumidores y nuestros productores, no sólo de los que viven en los alrededores de Buenos Aires.

Ellos citan muchos ejemplos de "ciudades portuarias" más importantes del mundo , como Nueva York , San Francisco , Rotterdam , Amsterdam , y algunos incluso citan a Shanghai , que de hecho es el mejor ejemplo en el mundo de la forma de construir un nuevo puerto lejos de una ciudad, pero es imposible para nosotros tomar a Shanghai como un ejemplo real.

Pero en lugar de proponer en sus planes para el puerto de Buenos Aires que se siguen realmente los ejemplos citados, sólo se puede leer lo que yo llamo " la retórica ", sobre todo cuando algunos hablan de la Villa 31 , que es un flagelo que ha crecido en una zona central del sistema portuario y está haciendo un enorme daño a nuestra economía .

Algunos parecen decir, que resolviendo este problema (que no tiene solución) **“La Ciudad – Puerto de Buenos Aires”** se transformará en un ejemplo mundial la posible convivencia entre el puerto y la ciudad.

Se habla mucho sobre el cambio de trazado de las redes de transporte pesado en la ciudad , la implementación de transporte inter - modal, y la creación de nodos logísticos , sin decir dónde y cómo se puede hacer todo esto y cuáles serían los costos y los beneficios .

Esa es la forma en que pintan sus planes para " restaurar la grandeza histórica que el Puerto de Buenos Aires una vez tuvo. " Prácticamente nada se dice de forma clara , que será necesario que haya complementación con otros puertos en el futuro y cómo debe llevarse a cabo los estudios para obtener soluciones alternativas en la forma más eficaz . Y eso son detalles que uno puede encontrar en los ejemplos reales de lo que se hizo realmente en las ciudades- puertos, que los propios autores mencionan como ejemplos en el folleto. Sobre esto le podría dar mucha información.

Cuando se habla de un " Plan Estratégico ", uno tiene que desarrollar un estudio FODA, Fortalezas , Oportunidades, Debilidades y Amenazas".

GH Pero no era que se menciona esto en el folleto ?

AJZ: Estas palabras se encuentren una sola vez en las **“visiones estratégicas sobre el Puerto de Buenos Aires”**, pero en ningún momento hay algún indicio de que alguien va a tratar de llevar este estudio realmente a la práctica.

El único capítulo que refleja la realidad se llama " Acceso ferroviario al Puerto de Buenos Aires y la Región Metropolitana ", que describe las dificultades reales .

El ferrocarril tiene costos más bajos y puede ganar cualquier competencia con camiones sobre largas distancias , como tiene nuestro país, pero siempre y cuando, puede funcionar con trenes largos y sin restricciones .

En el Sistema Metropolitano de Ferrocarriles , donde los trenes de pasajeros y de carga comparten las mismas vías férreas,- algo que causa problemas en todo el mundo - los convoyes pueden ser como máximo 600 metros de largo y tienen tiempos restringidos de circulación (ventanas) .

De Tucumán a Rosario y Zárate , la empresa privada NCA utiliza trenes de 1.100 metros , que pueden transportar 3.700 toneladas de mineral de cobre . Esto es muy poco para los estándares internacionales . En Brasil la soja es transportada con trenes de 8.000 toneladas por convoy y minerales con 13.000 toneladas por convoy . Incluso mucho mejores ejemplos se pueden encontrar en otros países donde los minerales básicos y derivados se transportan en convoyes de kilómetros de largo.

GH: Usted acaba de mencionar la Villa 31 . Pero los expertos y funcionarios de la ciudad dicen que también los nuevos y lujosos edificios de Puerto Madero están ahogando el puerto .

AJZ: Una respuesta completa necesita todo el espacio de la edición de hoy . Usted puede encontrar muchos ejemplos de edificios lujosos , con casas y oficinas en muchas ex- zonas portuarias y hay una asociación mundial , la AIVP , donde se puede encontrar información sobre algunas conversiones muy exitosas en ciudades grandes y pequeñas. Mira la historia del puerto de Helsinki , Finlandia , el país con el más alto nivel de vida en el mundo . Eso debe ser una parte importante de los estudios. Se podría empezar por recordar una entrevista del entonces alcalde de Buenos Aires Jorge Telerman , cuando dijo que el puerto de Buenos Aires debe ser reubicado en el este y noroeste de Buenos Aires. En aquellos días se podía leer lo que la hermosa ciudad de Sydney estaba haciendo para el traslado de sus puertos a Port Botany y Port Kembla . Sólo eche un vistazo a los buenos resultados. Pero también hay que leer los periódicos de este mes donde se discuten los mismos problemas en una ciudad relativamente pequeña , Santos . Todos los días se puede leer acerca de ' el puerto , la ciudad, la congestión, los costos adicionales ", etc Los planificadores brasileños de los años 70 tenían una visión más clara de los puertos y su relación con la ciudad que los que siguieron después. En 1980 la primera terminal de contenedores de Santos fue construido sobre campos verdes , en el otro lado de la ría , totalmente fuera de la ciudad. Más tarde, " ahogaron" esta moderna terminal fuera de la ciudad con casas para ciudadanos de bajos ingresos y se hicieron las terminales de contenedores de vuelta en el centro de la ciudad .

Ahora usted puede ver los resultados. Muchos están reclamando ahora que las terminales de contenedores y de granos en la ciudad de Santos deben ser reubicados en el otro lado del estuario, o , cómo es el caso de la nueva terminal BTP , cerca del pie de la carretera a Sao Paulo y con un acceso directo para el ferrocarril .

Pero la mejor cosa que Usted pueda hacer, es publicar un día, lo que Singapur, el segundo puerto más grande del mundo, está haciendo : Ahora en el 2013, ya están haciendo los planes para trasladar en el 2030 estos puertos más modernos del mundo, a otras áreas y utilizar la ubicación actual para la construcción de edificios de lujo.

GH: Volvamos a los productores y consumidores.

AJZ: Nuestros productores deben empezar a investigar un poco cómo la globalización , la lucha por la competitividad y las economías de escala en el transporte marítimo, han cambiado las cosas en el mundo en las últimas décadas .

Deben empezar a leer cómo la globalización de hecho está basada sobre algo que comenzó en 1956 con el uso de contenedores en los Estados Unidos y que se extendió en los años 60 a Europa.

No hay duda que los países industrializados exigían el uso masivo de contenedores también a los países emergentes, sus socios comerciales , pero solamente buscaban su propio interés. Es absolutamente cierto que lo hicieron para resolver sus propios problemas y no los de los países emergentes , que no se beneficiaron en absoluto en las primeras décadas de la contenedorización . El uso de este "pieza de equipo de transporte" requiere inversiones muy elevadas y sólo los países industrializados mejoraron su propia competitividad .

La mayoría de los países emergentes han sido arrastrados por los cambios y en la mayoría de los casos ellos han resistido su avance con fuerza. Pero muchos han dejado de leer esta historia completa y nunca tomaron nota de a los últimos estudios acerca de los beneficios que , después de todo , este " contenedor" ha llevado a casi todos los países del mundo, sin excepción.

GH: ¿Qué , por ejemplo?

AJZ: Es un hecho comprobado que en el largo plazo, los países emergentes se han beneficiado tanto como los países industrializados que empezaron esto. Avanzó el Transporte Intermodal ,se produjo el resurgimiento del ferrocarril en todo el mundo , se redujeron los costos del transporte, de la infraestructura y mucho más . En los años 80 y 90 el uso masivo de contenedores comenzó a moverse por el mundo y dio lugar a un impresionante crecimiento del comercio mundial , que fue lo que benefició tanto a los países centrales como a los países emergentes . Muchos estudios internacionales se han hecho sobre esta evolución , algunos ya en 1980 y algunos muy recientemente , en febrero de 2013 , que merece mucha más atención de la que se da en nuestra región. Recientemente se inició un servicio de tren entre China y el puerto de Hamburgo, en Alemania

GH: Se habla mucho acerca de la logística y el transporte multimodal. ¿Cuándo aparecen los términos?

AJZ: Con el uso de " contenedores " , los países centrales comenzaron a estudiar cómo podrían mejorar su competitividad y encontraron que podían usar nuevas formas para organizar el comercio y el transporte, con mucho mayor fluidez..

Se inventaron nuevas formas para contratar el transporte total en una cadena logística internacional y aparecieron nuevos términos : " Transporte Intermodal " en los EE.UU. , y " transporte combinado " en Europa . Luego siguió " Distribución Física Internacional" y más tarde vino la palabra mágica , " logística "y , finalmente, el término " transporte multimodal " , que fue inventado entre 1972 y 1980 en las discusiones UNCTAD sobre el fallido ' Convenio de Transporte Multimodal . "

Muchos hablan de Transporte Multimodal , sin embargo son pocos los que realmente saben lo que significa.

GH: ¿Y qué significa todo esto en realidad en su opinión ?

AJZ: Leyendo atentamente algunos de estos estudios internacionales, uno puede concluir que , en general , los líderes de muchos países emergentes han prestado poca atención a lo que ocurrió durante esta evolución. No se han fijado en los beneficios que traía , sin duda, a casi todo el mundo después de 1990. Los continuos esfuerzos de la UNCTAD , creada en 1964 para fomentar nuevos conocimientos entre los países en desarrollo, sólo fueron leídos por un pequeño grupo de personas que se vieron afectados directamente en su trabajo diario por los cambios. Mientras tanto, en los EE.UU. , Europa y Japón , los principales grupos de reflexión analizaron cómo podrían avanzar después de cada paso dado . Hasta hoy, los efectos del progreso son estudiados cuidadosamente en un " Esquema de Comercio Internacional y Transporte " , donde cada gasto que se genere para llevar una mercancía o una persona, se toma rigurosamente en cuenta .

Dentro de este esquema evalúan cómo pueden obtener el sistema más eficiente y cómo pueden reducir los costos generales al mínimo . Repito , todos los gastos están incluidos , directos e indirectos , incluidos los costos de infraestructura . Un ejemplo de tal sistema se puede encontrar en la presentación CPIC en www.antonioz.com.ar)

GH: ¿Cómo ve que las naves gigantes encajan en este esquema ?

AJZ: Otro resultado del uso masivo de contenedores es el avance de las economías de escala, con el uso de buques cada vez más grandes que " explotó " después de 2000 y alcanzó su punto culminante en julio de 2013 , cuando barcos de 18.000 TEU entraron en el tráfico de mayor actividad del mundo, que es entre Asia y Europa , y de 9.600 TEU entre América del Sur y Asia. (TEU significa unidades equivalentes a contenedores de 20 pies , donde uno de 40 pies cuenta para 2 TUE) .

Esto tendrá un gran impacto en el sistema de navegación y de los puertos de la Costa Este de América del Sur, que se extiende desde el puerto de Pecém / Fortaleza , en el norte de Brasil, hasta el Río de la Plata.

Esta tendencia podría verse venir ya en 2001, cuando escribí un libro : Contenedores, Buques y Puertos , partes de un sistema de transporte . Su último capítulo se llama : la necesidad de elaborar un Plan Estratégico de Puertos Argentinos 2030 .

En el foro CPIC hubo menciones a un Plan Director 2030 : Desarrollo del Puerto de Buenos Aires ...

Tenemos que abrir un debate público para juzgar si es o no necesaria para finalmente elaborar un Plan Estratégico de Puertos Argentinos 2030 y no sólo para el Puerto de Buenos Aires. Todos los estudios internacionales , sin excepción, nos enseñan que la base de un plan estratégico para un puerto debe comenzar por el estudio de la conectividad con la red ferroviaria . Debemos estudiar con todas las partes interesadas cómo nuestro sistema de puerto debe servir a los intereses de nuestro comercio exterior y la forma en que debe beneficiar a los consumidores y productores. No hay duda que ellos son los más interesados y son ellos los que deben tomar la iniciativa.