

Olaf Merk, experto en puertos y transporte marítimo del Foro Internacional de Transporte (ITF) en la OCDE, dijo:

Si el tamaño de los buques portacontenedores sigue creciendo, es difícil ver cómo Buenos Aires puede en 35 a 50 años seguir siendo un efectivo puerto de contenedores.

Podría haber opciones a largo plazo que serían más atractivas para los operadores de terminales, ya sea más “downstream” o más “upstream”.

Al igual que con casi todos los puertos “no alimentadores” en el mundo, el futuro a largo plazo del puerto de Buenos Aires dependerá en gran medida de su capacidad para manejar buques portacontenedores más grandes.

Un informe reciente de la ITF después de una mesa redonda a principios de este año señaló que para 2025, la capacidad promedio de los buques de contenedores que lleguen al puerto podría ser de alrededor de 12.000 TEUs para la ruta comercial con el Lejano Oriente y de 6.500 TEUs para el comercio con Europa del norte y Norteamérica. En teoría, esto significa que los buques más grandes que llegarán al puerto tendrán una capacidad de 14.000 TEUs en 2020 y 18.000 TEUs en 2025.

Satisfacer las estrictas demandas de la industria del transporte de contenedores simplemente no parece factible.

El plan de AGP prevé la profundización de los canales de acceso en el Río de la Plata a 11 m, una profundidad que impondría severas limitaciones de carga en los barcos.

Según la ITF, los barcos de hasta 10.000 TEUs solo podrían llamar al puerto si se cargan al 25% de su capacidad y cualquier barco más grande tendría que reducir aún más la capacidad de carga.

Hasta el momento, la embarcación más grande manejada en Buenos Aires tenía una capacidad de 10.600 TEUs, mientras que la cantidad media de contenedores por cada “llamada” era de 2.220 TEU en 2015.

La profundidad máxima actual en Puerto Nuevo es de 36 pies, lo que permite aproximadamente 10.36 m de calado para la navegación, pero los operadores han solucionado el problema al realizar una "doble llamada" en Santos.

Esto implica que descargan primero la carga de importación en Santos, luego llaman a Buenos Aires con el barco más ligero, antes de regresar a los puertos Brasil, incluyendo una segunda escala en Santos para cargar allí la carga de exportación.

Hamburg Süd y Maersk también han construido barcos especiales con bajos calados, con diseños de mayores mangas, aunque el informe de la ITF señala que la proporción de estos probablemente caerá.

Si la molestia de traer grandes barcos a Buenos Aires en el futuro vale la pena, será tema de debate.

El interés de los operadores privados en la inversión de U\$S 800.000.000 seguramente se basará en saber que el puerto tendrá llamadas directas en las operaciones al Lejano Oriente, Europa y América del Norte durante los próximos 50 años. Si no, el puerto se convertirá efectivamente en un puerto alimentador glorificado, que probablemente no atraerá a ninguna parte cerca de la misma inversión.

Merk declaró: Una de las opciones posibles podría ser confiar en puertos extranjeros para las conexiones intercontinentales y construir una red efectiva de puertos de contenedores de alimentación en Argentina.

Esto podría significar el transbordo de carga argentina en puertos como Santos o Montevideo.

En opinión de Sharma, los volúmenes que se manejan en Buenos Aires son lo suficientemente grandes como para justificar una llamada directa de los transportistas a pesar de los costosos costos debido a las restricciones preliminares. El costo del transbordo a través de otros puertos sería significativamente alto en comparación con las llamadas directas, señaló.

Antonio Zuidwijk, que tiene 50 años de experiencia en asuntos portuarios, por haber trabajado en empresas como Dodero, Moore McCormack de EEUU y empresas del grupo Murchison/Terminal Zarate, declaró:

Los grandes barcos de Asia a la costa este de Sudamérica (ECSA) irán a Brasil y no creo que vayan más al sur que Itajai y Itapoa.

Dudo que vengán a Argentina porque Argentina tiene menos del 20% de la cantidad total de movimiento de carga en el Costa Este de S.A. y es muy costoso mantener un calado profundo. En su opinión, Buenos Aires debería buscar atraer el tamaño de ex Panamax de 4.500 a 5000 TEUs que pueden dirigirse a EEUU y Europa en líneas directas porque hay suficiente carga y gran parte de ella está refrigerada.

Si las proyecciones de la ITF sobre el tamaño del barco resultan ser ciertas, no hay duda de que los puertos cercanos buscarán arrebatar la carga desde Buenos Aires.

Zárate seguirá siendo un puerto de alimentación, señaló Sharma.

Montevideo, por otro lado, se ha beneficiado en los últimos años con un cierto rendimiento argentino en el transbordo a través de Montevideo. Es capaz de manejar los barcos más grandes y por lo tanto, es probable que continúe siendo competitivo a medida que Buenos Aires se desarrolle aún más para acomodar barcos más grandes.

Otra posible eventualidad podría ser una mayor cantidad de operadores que opten por llamar a La Plata. Cuenta con una nueva terminal con capacidad para 450.000 TEUs, llamada TecPlata, donde ICTSI tiene una concesión a 30 años. Con una superficie de 40 ha, cuenta con un muelle de 600 m en la primera fase de desarrollo, que utiliza 4 grúas de muelle y nueve grúas de pórtico de caucho (RTG).

La terminal estaba lista para comenzar las operaciones desde enero de 2016, pero la falta de caminos de acceso ha impedido que esto suceda. Las obras viales están actualmente en curso y se espera que se completen para la segunda mitad de 2019. El problema de conectividad se amplifica porque La Plata está más lejos que el puerto de Buenos Aires de las principales áreas de producción y consumo de Argentina.

Para Zuidwijk, el problema de carreteras de acceso en La Plata tipifica todos los errores cometidos en el sistema portuario de Argentina en su conjunto. Preguntó: Si no hay carreteras, ¿cómo se puede llegar a una terminal”?

La Plata estaba destinada a ser el nuevo puerto que quitaría algo de carga de Buenos Aires, pero faltaba planificación.

En cuanto al panorama general, se siente frustrado por lo que considera un enfoque deficiente de la planificación por parte del Ministerio de Transporte. Gonzalo Mortola, interventor de AGP, debería hacer un estudio de costo-beneficio.

No se puede hacer un plan portuario para Buenos Aires sin hacer un plan de transporte por 70 años.

Han pasado 70 años desde que se hizo el último plan integral. Los puertos nunca fueron el problema. Los canales de acceso y las vías de acceso fueron el problema.

Más específicamente, le gustaría ver el factor de estudios en el río Paraná y sus salidas al Río de la Plata a través del Canal Martín García, que se comparte con Uruguay y el Canal Mitre, que se encuentra en Argentina.

En lugar de usar la salida secundaria a través del canal E. Mitre, se debe usar la salida naturalmente más amplia y profunda que se conecta con el canal Martín García, agregó Zuidwijk.

En opinión de Merk, la discusión fundamental sobre el futuro de los puertos de contenedores en Argentina debe ser dirigida por el Ministerio de Transporte. Es comprensible que el AGP vea un papel importante para el Puerto de Buenos Aires en el futuro, afirmó.

Sin embargo, lo que está en juego son los intereses de los exportadores y consumidores de todo el país y podrían ser mejor atendidos por un sistema diferente de puertos de contenedores.

Fuente: Container-Management.C.M, 26/11/18

Este artículo de Container-Management merece mis siguientes comentarios:

Los realmente interesados deben leer este artículo junto con otros, especialmente éste: [*Gestión portuaria de la Nación en el marco de un Estado quebrado \(Daniel Caso\)*](#).
Ver entrada en el campo anterior.

También se deben leer muchas críticas anteriores que se pueden encontrar en este sitio y en el sitio www.nuestromar.org.

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, donde es de suma importancia el acceso ferroviario, que en el caso de Buenos Aires es malísimo.

Y un Plan del P.B.A. DEBE INSERTARSE EN UN PLAN DE TODOS LOS PUERTOS, ESPECIALMENTE LOS PUERTOS METROPOLITANOS, ENTRE LA PLATA Y ZARATE.

Se deben leer en este sitio la **entrada sobre 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 experimentado consultor 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 460m.

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 sí 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 de Drewry que “Zarate seguirá siendo un puerto de alimentación”**. Los que pueden leer los comentarios en el campo anterior, con artículos de Nuestromar, 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.

En la historia del Puerto de Amberes se puede leer, como la Autoridad Portuaria, junto con los prácticos y las simulaciones hechas en un instituto hidraulico, técnicaron la navegación del rio Escalda, que es uno de los ríos más complicados de Norte Europa.

En los años 90 se pronosticaba que Amberes perdería terreno al frente de Rotterdam, pero en vez de agrandarse la brecha, ésta se achica todos los años todavía, aun con buques de 21.000 TEU.