

# **Notas entregadas al sr. Mortola en la reunión del 23 de noviembre de 2016**

**Estas notas fueron repetidas por email el 23 de noviembre del 2017**

De azuidwijk@yahoo.com.ar>

Para:Gonzalo Mórtoła,Gonzalo Osvaldo Mortola,Jorge Metz,Jorge Metz

CC:Anabella Cussini, Gustavo Deleersnyder.

**Estimado señor Mortola,**

**Hace un año, después de su presentación en el Centro de Navegación, el señor Patrick Campbell lo aconsejó recibirme en una reunión, lo que fue aceptado. Aquella reunión se hizo el día 23 de noviembre, junto con el señor Lopez Saubidet.**

**Para esa reunión yo había preparado las 3 notas escritas que siguen:**

**Una introducción, una copia de mi email del 7 de abril 2016 al señor Jorge Metz y una corta nota con mis “inquietudes”.**

**Considerando que estas notas mantienen plena vigencia, me permito repetirlas en este mensaje, copiando esta vez al señor Jorge Metz.**

**Saludo atentamente,**

**Antonio Zuidwijk**

---

Notas de la reunión con el sr. Mortola del 23 de noviembre de 2016

## **1) INTRODUCCIÓN**

Agradezco la posibilidad que me han brindado para conversar sobre los planes que se han trazado para la licitación PBA y la forma en que se están preparando los pliegos.

Quiero aclarar que no represento ningún otro interés que el del país y en esta nota confidencial quiero reflejar por qué opino que se debe hacer un PLAN FLEXIBLE, que a mi modo de ver solo es posible con una sola terminal.

En este sentido se debe tomar en cuenta que se acabó la carrera para “cazar concesiones”, porque se terminó la época que una concesión de un puerto tenía la garantía de un buen R.O.I.

Las dificultades que tienen los armadores, les está obligando a bajar sus costos al mínimo posible y los grandes tiene sus propias participaciones en terminales y van a presionar para bajar tarifas. (En el caso del PBA, hay 2 armadores con sus propias empresas portuarias, que no son como antes, independientes, pero ahora se van a integrar al negocio del ARMADOR). Los problemas, que van a durar varios años más, se pueden leer todos los días en la prensa especializada. Probablemente habrá puertos que han hecho grandes inversiones y verán que no van a usar sus instalaciones.

Hay una duda muy grande sobre las futuras demandas de terminales. La forma de proyectar el crecimiento del comercio, multiplicando por 3 o 2 el incremento del PBI, no existe más y ahora es apenas un poco arriba del 1 a 1.

Solamente esto es suficiente razón para COMPROBAR que el plan que se haga, DEBE SER FLEXIBLE.

**Pero además se podrá leer en el pequeño relato que viene, que Argentina ha hecho graves errores en su política para el puerto de Buenos Aires, por falta de abiertos debates, y se ha creado una situación muy complicada.**

**Además de esto, ahora se debe tener sumo cuidado, que lo que manifestaron los concesionarios todavía en el 2015, podrá ser totalmente distinto en el 2018 cuando se va a licitar.**

#### **ANTECEDENTES:**

**1° Primer proyecto** de la "MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE B.A." se hizo en **1978: J.I.C.E.F.A.** Junta de Investigaciones de Fuerzas Armadas. Hicieron "planes" para P.B.A. y La Plata.

Consultores de primer nivel mundial de EEUU.

Punto de mayor importancia: Para adecuar el Puerto de Buenos Aires a futuras operaciones con contenedores, (que en ese momento fueron esporádicos, pero ya estaban avanzando en el mundo entero), se recomendó **modificar el sistema de muelles con espigones y depósitos, a muelles largos para contenedores.**

**¡Comenzar tapando Dársena A!** y hacer un muelle de unos 460m/500m de largo, abarcando el primer y segundo espigón.

#### **2° Plan: 1986, con ayuda Gobierno alemán (G.T.Z.)**

Plan de Rogge Marine Consultants de Bremen.

Mismo Plan que el de 1978: para adecuar P.B.A. para operaciones con contenedores se debe **tapar la dársena A.**

#### **1992/4 Licitación de Terminales Portuarias:**

Había una gran cantidad (35) de pequeñas compañías de estibaje, algunos que no tenían ni lingas para bultos de más de 3 toneladas. Habían pocas empresas que operaban con contenedores. Las únicas empresas que habían hecho inversiones que se podían considerar como muy grandes para la situación de aquel momento, fueron Murchison, que compró una grúa pórtico en 1980 y Román junto con Platestiba que compraron una grúa pórtico 6 años más tarde. Los **armadores** presionaron a **Murchison y Román** para formar una UTE, para poder operar con las dos grúas y esta **UTE** tenía prácticamente el **monopolio**. Conociendo la necesidad de las grandes inversiones que tendrían que hacerse en las nuevas

terminales la UTE Murchison-Román aconsejó hacer 2 o máximo 3 terminales. Pero la decisión fue que debía haber mucha competencia y que licitarían 6 terminales.

Finalmente entendieron que el primer espigón solo no serviría para nada y se incluyó una clausula en los pliegos, que si había una oferta para las terminales 1 y 2 juntas, que superaba las ofertas individuales del 1 y del 2, se daría al postor que quería operar las 2 terminales juntas. **(Nota: Aconsejé por escrito a la S.S.P. y V.N., que se use la misma clausula si se insiste ahora en licitar 2 terminales.)** Por haber en 1994 una oferta mayor para la T1 y T2 juntas, se concesionaron en 1994 5 terminales, que no podrían fusionarse, con "estrictas reglas de competencia".

Pero nadie podía hacer ganancias con una base tan pequeña y la **terminal 6 quebró en poco tiempo.**

Todavía se están pagando las consecuencias de este enorme error.

### **RECLAMOS PARA DEBATES:**

En 1998 AG.P. comenzó a hablar de un "Plan estratégico para el P.B.A". Comenzaron los reclamos para abrir debates.

2006: Anuncio de Jorge Telerman, a cargo de Jefe de Gobierno C.A.B.A. Buenos Aires tendrá un nuevo puerto.

Nuevamente AGP negó hacer un debate público.

**3º Plan para tapar Dna A de TRP 2010.** Después de comprar T3, TRP hizo el primer proyecto para tapar la Dársena A, para formar un muelle lineal abarcando el primer y segundo espigón.

No solo se pensó en muelles mas largos, también en muelles para **MAYOR CALADO**. Los muros de gravedad del PBA de 10 m, permiten máximo 30 pies de calado (+-) y por eso se preparó un sobre-muelle en el 2º espigón para permitir mas calado en el futuro.

"**Ante-proyecto**" de TRP para hacer un muelle en el antepuerto.

**2013/4:** El Interventor de AGP Diez anunció una exposición para explicar en público el nuevo PLAN del P.B.A., que fue "suspendida" y nunca se realizó.

### **Este relato muestra la total falta de PLANIFICACIÓN que ha tenido la A.G.P. para el Puerto de Buenos Aires.**

Ahora se preparan pliegos de una licitación para entregar en el 2019, cuando terminan las concesiones, el puerto a dos concesionarios.

¿Pero cuando y cómo se van a hacer las muy necesarias adecuaciones?

¿Cómo podrán seguir operando los 2 concesionarios mientras, se hacen las modificaciones?

El grave problema no es solo la falta de muelles para operar con los barcos más largos: también hay un grave problema para satisfacer las necesidades de mayor calado.

Solo los muelles del tercer espigón y C sur, que se repararon después que se cayeron los muelles al final de los años 80 al agua por falta de mantenimiento, permiten más calado que los muelles originales, con muros de gravedad de 10m.

Los concesionarios han advertido este problema a la AGP en las discusiones del 2014 sobre posibles prórrogas de las concesiones y deben haber registros de esto.

Por eso hay que estudiar muy bien cómo se puede poner el “PLAN” en la práctica, sin correr el riesgo que los dos concesionarios y finalmente el P.B.A., pierden sus clientes, por no poder atender sus necesidades y obligarlos a buscar un puerto que sí lo podrá hacer.

El puerto que resultará favorecido con eventuales errores que se podrán cometer, probablemente será Montevideo.

## **2) E-MAIL ENVIADO EL 07/04/2016 AL SR. JORGE METZ**

----- Mensaje reenviado -----

**De:** Antonio Zuidwijk <azuidwijk@yahoo.com.ar>

**Para:** "metzjorge@gmail.com" <metzjorge@gmail.com>

**CC:** "abarletti@trading-news.com" <abarletti@trading-news.com>

**Enviado:** jueves, 7 de abril de 2016 17:58:09 ART

**Asunto:** Consejo consultivo

Jorge

Como invitado a participar en el Consejo Consultivo y considerando que todos debemos cooperar con tu tarea tan difícil, te quiero hacer llegar unas reflexiones que podrán servir para facilitar el “arranque”.

En la primera reunión del 15 de enero, vos S.S.P. y V.N. pintaste la dramática situación en que se ha encontrado el ente, que es la AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, según el artículo 22 de la Ley de Actividades Portuarias nro. 24093 y el Decreto Nacional 769/93 Reglamentario de la ley.

En esa primera reunión “preparatoria” del Consejo Consultivo, con pocos invitados, se trataron en forma superficial, como es natural, algunos temas, pero con bastante énfasis en el tema del Puerto de Buenos Aires. De esta reunión no se hizo ningún informe.

La segunda reunión que habías preparada para el 24 de febrero, fue suspendida y ese mismo día se hizo una invitación para una reunión para el día 3 de marzo.

La lista de invitados es muy larga y se espera la lista de quienes van a participar realmente.

Me permito hacer algunas sugerencias.

La segunda reunión se hizo efectivamente el 3 de marzo. Una buena parte se dedicó a la forma de organización y de un posible reglamento interno. Se acordó que en el futuro se hará una agenda previa y después de cada reunión un informe de la misma. Al cierre de la reunión se informó que la idea es hacer una reunión del CC cada 15 días y en principio se fijaba el 17 de marzo como la próxima reunión, que todavía no se concretó.

El informe de la reunión del 3 de marzo no se hizo todavía; sin embargo opino que es conducente que en la invitación con la agenda de la próxima reunión, se haga mención de un par de importantes puntos tratados el 24 de febrero, por ejemplo:

1) La entrega de la nota con sus 5 anexos que entregué a vos, los señores Rodolfo Huici, G. Mortola, D.Zanetti y Almirante Martin.

2) Un pedido del sr. Daniel Caso para información sobre el Túnel de Agua Negra.

3) La referencia del sr. Mortola que la AGP es un ente autárquico.

Este tema es especialmente importante, pues nuevamente se dedicó mucha atención a los problemas del Puerto de Buenos Aires.

Cabe recordar que el artículo 22 de la Ley 24093 arriba citada, dice en su inciso d) que la autoridad de aplicación de la presente ley, SSP y VN, tendrá las siguientes funciones y atribuciones, sin que esta enunciación pueda considerarse taxativo: **Promover y hacer efectiva la modernización, eficacia y economicidad de cada uno de los puertos de Estado nacional.**

Esperando que estas sugerencias serán entendidas como posibles aportes para la organización, te saludo atentamente. Antonio

#### **07.04.2016 Propuesta para el CC:**

De figurar el tema del “Plan Estratégico” o “Plan de Modernización” del P.B.A. en la agenda de una de las próximas reuniones del C.C. propongo que se hagan algunas consideraciones sobre la preparación del Plan.

Por ejemplo:

1) La responsabilidad de la S.S.P. y V.N. en la formulación de tal “Plan”.

Al respecto ya se citó la AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, es el SS P y VN según el artículo 22 de la Ley de Actividades Portuarias nro. 24093 y el Decreto Nacional 769/93 Reglamentario de la ley.

La Ley 24093 dice en el artículo 22 inciso d) que la autoridad de aplicación de la presente ley tendrá las siguientes funciones y atribuciones, sin que esta enunciación pueda considerarse taxativo: **Promover y hacer efectiva la modernización, eficacia y economicidad de cada uno de los puertos de Estado nacional. (¿A completar?)**

2) Grupos o entes que se están ocupando de la

Para nombrar los dos principales: (a completar)

2.1 La C.A.B.A.

2.2. A.G.P.

3) En reuniones de PENSAR se hicieron aportes para la preparación de los que ahora son funcionarios del gobierno.

Ver PPT Pensar.

4) Son muchos los puntos que se deben considerar en la preparación del Plan, que según entendemos será finalmente aprobado por la S.S.P. y V.N.

Se propone hacer un análisis de los siguientes puntos:

a) Derechos de los ciudadanos de la C.A.B.A.

Se debe controlar que este derecho se podrá aplicar en el Plan y que nada se haga ahora que podrá impedir o disminuir su efectiva ejecución en el Plan final.

- b) Derechos de todos los ciudadanos argentinos de tener puertos modernos, eficientes y competitivos, que la economía del país necesita.
- c) Se debe tener presente que muchas veces la “modernización de antiguas infraestructuras portuarias” es menos eficiente y más costosa que hacer las nuevas en otros lugares. Esto se debe evitar en el caso de este Plan.
- d) Se debe tomar en cuenta que en la modernización y el reemplazo de muelles en espigones (“finger-piers”) a muelles lineares, se presentarán grandes problemas para seguir operando normalmente, cómo ya se notó en los años 90.
- e) El estudio de la mejor capacidad total del modernizado P.B.A. En este estudio se debe tomar en cuenta el equilibrio que se debe buscar para “ventajas” y “desventajas” de tener operaciones portuarias en el centro de la mayor ciudad del país. Al respecto se podrán encontrar muchos ejemplos y consejos en informes de otras “ciudades-puertos” que están disponibles en la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos, A.I.V.P. [www.citiesandports2016.com](http://www.citiesandports2016.com).
- f) Se debe decidir el nivel de competencia que se considere adecuado y el más eficiente para los puertos del “Área Metropolitana de B.A” ( desde Zarate-Lima hasta La Plata).

5) Hay varias “Corrientes” que opinan lo que hay que hacer con el puerto de Buenos Aires. Aunque no hay estudios que han demostrado con argumentos sus razones, se puede decir que hay que 3 posiciones, de las cuales 2 son extremos:

- a) Mantener toda el área del puerto actual para operaciones portuarias. Aunque no hay detalles, parece ser el Plan en que estaba trabajando Sergio Borrelli antes de su pase a la esfera de la C.A.B.A. Se necesitan saber detalles de éste plan.
- b) Sacar todas las operaciones de carga del Puerto y pasar todo para uso urbano de la Ciudad.
- c) Otras propuestas para pasar una parte a la Ciudad, que van desde el 10% hasta el 50%%.

Debates que conviene hacer en el C.C.:

Creo que en un debate en el C.C. todos van a estar de acuerdo que se debe elegir la OPCIÓN 5-c, haciendo un Plan para la licitación de 2018 o 2019 donde pasará una parte del área a la C.A.B.A.

Este punto se debe vigilar desde este mismo momento y controlar que los proyectos en ejecución que tiene la A.G.P. no interferirán con este objetivo.

El Plan debe permitir que en caso que en el futuro se podrán pasar mayores áreas a la ciudad, esto se podrá realizar sin mayores problemas.

Dentro de estos debates en el CC, quiero exponer mis argumentos, por qué creo que es aconsejable hacer una sola **terminal eficiente, para contenedores y cruceros. (Todo en uno)**.

Aunque Tecplata ahora está cerrando, va a volver cuando se mejore la situación del país se hayan completado los caminos de acceso que se prometieron en el 2009 y el creciente volumen de nuestro Comercio Exterior va a necesitar esta moderna terminal.

Con competencia entre Tecplata, Exolgan y una sola terminal de PBA hay más que suficiente competencia.

**Ventajas de una sola terminal:**

Si se quieren hacer 2 terminales, se presentarán grandes problemas, de cómo podrán funcionar las dos, mientras se hagan las tan necesarias transformaciones. Con una sola terminal estos problemas se podrán solucionar mejor y mucho más rápido.

Después de haber decidido que se haga una sola terminal, se puede analizar mucho más fácil que áreas se van a necesitar para tener un PBA eficiente y qué diseño será el mejor.

Cómo una simple propuesta, pero que después de profundos estudios tendrá grandes posibilidades de ser la correcta elección, se podrá pensar en una terminal que abarca hasta la parte principal que ahora tiene la Terminal 5, hasta el antepuerto.

Sus posibles límites se podrían formar en el norte por la calle 12, la avenida Ericson, la Avenida Edison y la central eléctrica, la avenida Ramon Castillo desde el cruce del acceso del ferrocarril y de allí siguiendo la línea del cerco del puerto hasta los límites de TRP en el sur.

En este plan con una sola terminal de cruceros y contenedores, se podrá hacer un eficiente sistema de gates en la zona de las avenidas Edison y Ericson.

Esto es de suma importancia como se explicará a continuación.

Tener una sola terminal tiene grandes ventajas para la Aduana y para las Autoridades de la C.A.B.A.

Teniendo una sola terminal se podrán hacer los trasbordos de contenedores que vendrán con uso de transporte por agua, (que en un país bien organizado es lo más eficiente y más barato para una gran parte de las cargas), a elección del operador de la terminal. Este podrá decidir hacerlos en una sola dársena o en varios lugares según su propia conveniencia y con el menor costo adicional.

También es conveniente para las operaciones ferroviarias tener un lugar de transferencia principal en la parilla al lado de lo que ahora es la Terminal 5, pero con posibilidad de ir hasta otros lugares, pero sin pases por Gates con aduana etc etc.

Este sistema aduanero y de operaciones va a garantizar los menores costos operativos.

Además un solo "Gate" en el lado norte, que se podrá dar el mejor tamaño posible, conviene porque el norte es la dirección del mayor tráfico de entrada y de salida. (+/- 70%).

Un solo sistema de gate en el norte, tiene grandes ventajas.

Cuando uno ve los desastres de tránsito ahora, que parece que a nadie le preocupa, se puede notar claramente que los mayores inconvenientes para todo el tránsito de la zona de Retiro son causados por camiones en espera para ir a los "gates" de TRP en el extremo sur. (Avenida Antártida Argentina/Comodoro Py) / de la ex Terminal 3 en Ramon Castillo y Av. Inmigrantes / y en Ramon Castillo y la entrada Wilson, donde está la PNA.

Con una sola terminal, se puede utilizar mejor los espacios que se deben mantener para operaciones portuarias de apoyo, fuera de la terminal, para lugares de espera de camiones, almacenar contenedores vacíos, depósitos fiscales, etc..

Hay grandes zonas disponibles, donde pueden estar los camiones sin molestar a nadie, los que se podrán ir achicando eventualmente en el futuro, si es que no se necesitan. (Zona de transición de reservas).

Con una sola terminal, se puede hacer un diseño que tome en cuenta la necesaria separación de los caminos para el tránsito que requiere la ciudad, de los caminos que requieren los camiones para el puerto.

Se debe evitar que se mueven contenedores con destino al norte, que vayan primero a un depósito fiscal al lado sur, para pasar después de nuevo desde el sur al norte, se soluciona el mayor problema de tránsito en la zona de Retiro.

De la misma forma se debe buscar una solución para los camiones con destino y origen en Exolgan y hay que pensar también para Exolgan en una nueva circunvalación, que se analizó hace años.

Allí se pueden hacer todas las actividades para que la terminal opere con eficiencia y ya se puede empezar a ceder importantes lugares para uso urbana en la zona del relleno.

Se podría tapar toda la dársena F, que con este plan no tiene ningún sentido de ser en el futuro.

De esta forma, se podrá dar con seguridad ya una parte de los terrenos portuarios a la ciudad para permitir el “acceso de los ciudadanos al río”, no para emprendimientos inmobiliarios que muchos pretenden. Estas zonas están entre la Dársena F, la punta de Costa Salguero y lo que ahora es el relleno de 16 hectáreas. Fue en este punto donde comenzó en 1986/7 el Capitán Manfred Menzel de Rogge Marin Consultants su “Primer Plan Maestro para el PBA” que posiblemente se podrá encontrar, sin haber sido leído, en algún cajón en la AGP. Cuando el Capitán Menzel estaba haciendo este primer recorrido, se dio cuenta cómo se puede observar la costa hasta Vicente López desde estos puntos, pero **ADEMÁS NOTÓ QUE HAY DOS IMPORTANTES MONUMENTOS QUE EL PAÍS DEBIERA MANTENER: LA USINA DEL 6º ESPIGON Y LOS ELEVADORES DE GRANOS DEL 4º ESPIGON.**

A todo esto, conviene que la S.S.P. y V.N. haga algunas averiguaciones:

Según se sabe, hay un Grupo de Trabajo del Puerto en la C.A.B.A.

¿Quiénes forman parte?

¿Van a pedir reuniones con estas personas?

¿La CABA piensa hacer alguna Audiencia Pública?

---

Estos argumentos influyen también en las discusiones sobre la "Autopista Ribereña", que merece otro amplio debate.

Antes de hacer una gigantesca Autopista Ribereña, hay que sacar tráfico pasante.



Nuevos accesos por una circunvalación para el tráfico pasante de Exolgán.

Ver en qué quedaron antiguos proyectos para hacer una entrada desde un punto de la General Paz, que va paralelo al Riachuelo. Esto tendría que tener un acceso que no pasa por la Gral. Paz desde el Acceso Norte a la Panamericana y necesitaría otra solución.

Evitar que contenedores llenos y vacíos van desde la parte norte al sur y después de nuevo del sur al norte.

Esto es mucho más importante que hacer ahora una enorme Autopista Ribereña, como estaría en los anuncios del Gobierno de la CABA.

Si ahora se haría una gran Autopista Ribereña y se haría más fácil cruzar la ciudad, habrá en el futuro muchos camiones y otros vehículos que preferirán cruzar la ciudad en vez de usar una de las circunvalaciones que se deben hacer.

Comentario:

Esto va a impactar las políticas de puertos desde el centro de Brasil, hasta puertos fluviales en el interior de nuestro país.

Se puede comprobar, que es aconsejable hacer “mesas redondas” para analizar los problemas. Los puertos chilenos de Valparaíso y San Antonio han comprobado que tales “mesas redondas” bien formadas, con técnicos con diferentes conocimientos pueden hacer un “FLEXIBLE Plan de Modernización del Puerto de Buenos Aires”.

---

### 3) NOTA ENTREGADA AL FINAL DE LA REUNIÓN.

#### INQUIETUDES 23.11.2016

¿Qué merece prioridad?

¿El Puerto o la Ciudad?

O ¿UN EQUILIBRIO DE LO QUE ES EN EL INTERÉS NACIONAL?

Paseo del Bajo.

¿Qué problemas debe solucionar?

¿Cuáles son los tráficos que generan (y generarán en el futuro) los problemas que se pretenden solucionar CON ESTA “AUTOPISTA RIBEREÑA??

¿O hay además otras razones para su construcción?

¿Se han evaluado los cambios que habrá en los flujos de tránsito con un “Nuevo P.B.A.?

¿ Y de las rutas de circunvalación que están programadas?

¿Se evaluó bien el tránsito que generan los ómnibus de larga distancia?

¿Hay otras soluciones para ese tránsito?

¿Qué interferencia causará la obra (durante las construcciones) a todo el transporte =

**PROYECTOS INMOBILIARIOS.** Terrenos FFCC Empalme Norte detrás del Sheraton /Zona Dársena Norte.

Zona del Hospital Ferroviario

Zona cedida a la Ciudad.

Zonas que influyen en el tránsito pasante y tráfico portuario.

¿Qué interferencia causarán las obras (durante las construcciones) a estos rubros del transporte, especialmente el de tráfico portuario?)

Mayor preocupación: Ver tema de calado permitido en el P.B.A. en otra nota.

---

ADEMAS SE ENTREGÓ EL ARTICULO DEL 5 DE ENERO 2016, QUE PUBLICÓ LA NACION CON EL TÍTULO: **TRANSPORTE INTERMODAL.**

**Poniendo el título en Google agregando La Nacion, se abre la publicación misma.**

Antonio Zuidwijk  
5 de enero de 2016

Hace décadas que la Argentina no le presta atención a verdaderos planes de transporte, de puertos y vías navegables. Y en los pocos casos que se hizo algo al respecto, trataron ambos temas como compartimientos estancos en lugar de hacerlo como vasos comunicantes, es decir, transporte "junto con" puertos y vías navegables.

El transporte, por un lado, y los puertos y las vías navegables, por el otro, son de suma importancia para la economía de un país. Esto quedó demostrado en muchos estudios internacionales, donde sobran pruebas de que la competitividad de un país (y las posibilidades de crear puestos de trabajo) depende de la eficiencia del sistema de transporte y puertos.

Lamentablemente, esta cuestión no recibió ninguna atención durante muchas décadas en el país. Las innegables consecuencias negativas están a la vista. Sin embargo, se dio un muy buen primer paso con la conformación de un ministerio donde la principal función es el transporte.

A los nuevos funcionarios les espera una larga y muy difícil tarea, porque el deterioro es tan grande que es sumamente difícil realizar ahora un "plan de transporte", incluso para el corto plazo.

Un primer paso para arrancar con la planificación es leer algunos estudios internacionales, muy bien documentados. Así lo hicieron varios países en los años 80 y 90 y, a la vez, encararon sus propios estudios para mejorar la eficiencia del transporte.

En principio, comenzaron a prestar mucha atención a la formación de buenas cadenas de suministro ( /supply chains/). Fue cuando apareció el término "logística" que reemplazó al concepto de "distribución física internacional". Descartamos la importancia de la logística en la formación de las políticas de transporte. Pero los estudios también demostraron que hay muchos diferentes intereses -incluso encontrados- en las áreas de transporte y de logística.

Entendemos que, por esa razón, deberían tratarse en ministerios diferentes.

El abordaje apropiado de la eficiencia en la logística debería partir de otros ministerios, como Economía o Hacienda, por ejemplo, porque una parte fundamental de esa eficiencia se vincula a cuestiones impositivas y a la Aduana.

Y aunque el Ministerio de Transporte no sea quien efectúe estos trabajos de investigación, sí debería ser el que "adopte" los resultados para generar el mejor sistema posible de transporte.

Los nuevos funcionarios encontrarán que la causa de los grandes problemas internos reside en los avances constantes de "fallas" que se acumularon por años y que se podrían haber evitado si se hubiera realizado algún plan de transporte.

Deficiencias:

Tenemos ahora un sistema muy deficiente, tal como advierten las economías regionales. Pero se nota una tendencia mayoritaria a reclamar nuevos subsidios en lugar de soluciones. Las serias fallas en el sistema de transporte y sus graves consecuencias deben corregirse, y éste debe ser el primer punto que se debe estudiar muy en serio, tal como realizaron otros países con muy buenos resultados.

Por eso decimos que no hay que empezar pensando en subsidios, porque después desaparece la necesidad de generar una eficiencia real. En un país como la Argentina, con sus grandes ríos, el transporte por agua (el más barato de por sí) prácticamente no tiene participación y es algo que hay que reconstruir desde cero.

Y no usar el transporte por agua de manera eficiente es justamente lo que provoca que el usuario de este modo pague un costo muy abultado por usarlo, sin poder beneficiarse de las ventajas naturales. El transporte por agua ya no puede ni competir con el camión, ni siquiera en largas distancias. Casi dejó de existir. Y la comunidad paga por esta falla un costo enorme.

Mientras en la Argentina el transporte por agua no recibió ninguna atención, muchos otros países comenzaron a explotar sus vías navegables al máximo y exitosamente, sentando las bases de sus "políticas de transporte intermodal", es decir, la política que promueve el uso de los modos de transporte de la forma más eficiente posible. Esta política ha comprobado sus grandes ventajas y se debe seguir los buenos ejemplos dentro del siguiente precepto: la política de transporte intermodal es una política de Estado, no una política de un Gobierno.

Muchos tienen responsabilidades en la creación de esta política de Estado. En primer lugar el Congreso: se deben estudiar en el recinto las leyes que tienen que ver con el transporte, recurriendo a asesores profesionales, que analicen los diferentes intereses y definan lo que es de interés general para todo el país.

No caben dudas de que el mayor interés del país en este momento es mejorar la competitividad, para volver a crecer y crear nuevos puestos de trabajo.

En segundo lugar deben participar todos los sindicatos, y deben recorrerse los mismos pasos que se mencionaron para el Congreso. La Argentina debe crear nuevos puestos de trabajo y evitar el desbalance que se produce cuando, por generar puestos en una actividad, se impide el crecimiento mayor en otra.

En tercer lugar, deben ser convocadas todas las cámaras empresarias que

tienen intereses en el buen funcionamiento del transporte. Sus informes deben ser sometidos al análisis del Gobierno, que deberá sopesar los diferentes intereses y fijar las políticas que respondan al interés general.

Muchos otros actores podrían o deberían ser partícipes también, como las universidades, que realicen una comparación de los sistemas de transporte en otras regiones para luego adaptarlos a nuestro país. Por ejemplo, en lo que hace al transporte por agua, hay grandes lecciones de colaboración y gerenciamiento en la hidrovía del Rin (compartido por cinco países) y en el sistema portuario del norte de Europa.

### Granero y transporte del mundo

La Argentina, en algún momento, fue ejemplo en temas de transporte para todo el mundo. Ahora debe volver a dar los primeros pasos.

Muchos creen que el transporte intermodal nació después del contenedor, y que surgió en Estados Unidos o Europa. Pero releendo nuestra propia historia encontramos que el transporte intermodal ya existía en la Argentina muchos años antes de la Segunda Guerra Mundial.

Entre 1870 y 1950, la Argentina construyó una excelente red de ferrocarriles y se hacía un extensivo uso de las vías navegables.

Tuvimos una de las mejores flotas fluviales del mundo y un excelente sistema de "puertos con ferrocarriles".

En las viejas fotos de las construcciones de los primeros grandes puertos se veía, en primer lugar, las vías férreas al costado de los muelles. Hasta los años 60, los transportes ferroviario y por agua tuvieron un alto porcentaje en la participación del total: se practicaba el más puro transporte intermodal en el país.

Esto fue en gran parte porque no había suficientes caminos. Pero como ocurrió en otras partes, también aquí hubo un gran avance del camión a partir de los años 50, que poco a poco fue absorbiendo la mayoría del tráfico. Actualmente ha llegado a un extremo donde más del 90% del transporte se hace por camión. Para el año pasado, es decir 2015, se estimó que el 93% de los contenedores se movieron por camión, un 6% por tren y 1% por agua.

El ferrocarril, como es bien sabido, es el segundo modo de transporte más barato. Sólo recibió un poco de atención en 1995, cuando se concesionaron partes del sistema de trocha ancha (1,676 metro, que ocupa el 20% del total disponible) y de trocha estándar. Pero sólo cubrieron una zona en el centro del país, sin alcanzar la periferia. Incluso el Ferrocarril Belgrano -con la mayor extensión y trocha de 1 metro, y clave para las economías regionales- se dio en concesión al gremio Unión Ferroviaria, con un resultado no satisfactorio.

En la última etapa del gobierno anterior comenzó la recuperación del sistema de 1 metro de trocha y ahora parece aconsejable comenzar con un exhaustivo estudio del estado en que se encuentra cada tramo de los viejos ferrocarriles, que permitieron aplicar el transporte intermodal en el país cuando el término no existía todavía.

Deberemos buscar de qué forma combinar el uso de las tres trochas. Algo ya se hacía en los años 80, con los ferrocarriles del Estado. El problema era que en las estaciones de intercambio, donde se juntan dos trochas, el transbordo se hacía con bultos sueltos (mucho manipuleo, muchas averías y muchos costos). Ahora, con el uso de contenedores (o "cajas móviles", como se usan en Estados Unidos y Europa) esto mejoró muchísimo. En los 80, Ferrocarriles Argentinos inició un estudio de transbordos entre trochas con contenedores domésticos, que debería retomarse para los planes de mediano plazo.

A partir de lo realizado en los 90, el sistema de trocha de 1,676 metro en general está en condiciones razonables de uso y es el más apto para empezar a explotarse en su totalidad en forma inmediata.

La recuperación del otro sistema de trochas (de 1 y 1,35 metro, en condiciones deplorables a grandes rasgos) debe darse por etapas. En primer lugar debe alimentar al sistema de 1,676 m en los trayectos largos. Para lograrlo hay que empezar a reparar las otras trochas en los trayectos más cortos posibles para que puedan funcionar como líneas de alimentación (así se hace en Estados Unidos, donde los ferrocarriles clase 2 alimentan a los de clase 1). Es un primer paso hacia el moderno transporte intermodal.

#### Tres áreas temáticas

Los análisis que reclamamos deben centrarse en tres grandes áreas: el transporte interno de cargas domésticas; el transporte de cargas de exportación, y el de cargas de importación. El estudio del transporte para el comercio exterior está muy relacionado con la investigación que debe realizarse en puertos y vías navegables.

A propósito, sería además interesante prestarles atención a los trabajos realizados al respecto por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) sobre las consecuencias de la enorme crisis en el transporte marítimo internacional, que comenzó en 2009 y que va a continuar por varios años más.

Como resultado de aquella crisis se ha creado una feroz competencia en el sistema: con los buques de mayor tamaño se puede bajar el costo por contenedor transportado, siempre y cuando se pueda llenar tal buque mayor. Pero el tema es que no hay suficientes carga para llenar los nuevos monstruos.

Así, los armadores llevaron al sistema a un círculo vicioso que se caracteriza por la tendencia general a usar buques cada vez más grandes (para mejorar su posición en la competencia) y por la falta de carga para llenarlos. Ante esta situación, comenzaron a bajar los fletes a niveles que, a menudo, están por debajo de los costos operativos.

Algunos ya comienzan a hablar de autodestrucción porque, mientras sobran buques, o bodega, se siguen construyendo cada vez más buques (y de mayor tamaño), y el único resultado es que el final de la crisis se aleja cada vez más.

Sólo un gran crecimiento en el volumen de las cargas podría ayudar, pero las economías están débiles, con lo cual tampoco esto es una opción en el corto plazo.

La OCDE advierte sobre los graves problemas que acarrea el uso de estos enormes buques en las líneas de mayor tráfico, es decir Asia y Europa: esos problemas ya se notan en Estados Unidos y en los mercados emergentes, entre los que nos encontramos.

Con la entrada en servicio de un megabuque se quedan afuera los de menor tamaño, que van a servir a otros tráficos. Este efecto "cascada" hace que muchas veces esos buques sean demasiado grandes para el comercio que requiere la zona (quedaron chicos en un tráfico, y son todavía muy grandes para otro), por lo que requieren infraestructuras mayores. Como pretende demostrar la OCDE, este tipo de "economía de escala" no es algo realizado por el interés general.

#### Implicancia local

Estas nociones son imprescindibles para los planes aplicados a nuestros puertos y vías navegables, por ejemplo, a la hora de analizar los canales de acceso de los buques a los puertos.

Se necesitan estudios serios de costos y beneficios, y comparar cuánto cuesta un dragado de apertura y mantenimiento para diferentes profundidades con los posibles beneficios que darán los fletes de los distintos buques (que eventualmente toquen puertos argentinos llegando a través de estos canales).

Son estudios sumamente difíciles de realizar, por eso hay que prestarle atención a lo realizado por la OCDE. Los planes que se leen ahora, y que son muchos, no demuestran en ningún lado los resultados de la ecuación entre costos y beneficios que mencionamos.

Reiteramos: un plan de transporte debe basarse en una política de transporte intermodal, que es la encargada de aprovechar cada modo de la manera más eficiente posible para obtener así el menor costo en el traslado de las mercaderías desde su origen hasta su destino.

Y un párrafo aparte para especificar qué debe abarcar el ítem costos: el estado de la infraestructura, los niveles de congestión, la cantidad de accidentes y los efectos negativos sobre el medio ambiente. Frecuentemente, en los debates locales, se toman en cuenta sólo los costos "directos", es decir, los que facturan los operadores de transporte. Y suele compararse sólo la tarifa de un camionero para mover una carga entre Córdoba y Buenos Aires con la que cobra el operador ferroviario NCA. Esto es un serio error.

#### El juego empresario

Para sortear la dificultad intrínseca de generar políticas de Estado de transporte intermodal es preciso un trabajo conjunto de muchos interesados. Hasta ahora, en la Argentina, se miró demasiado al gobierno para hacer planes de transporte.

Ahora es necesario que los diferentes sectores empresarios jueguen un rol mucho más directo y efectivo. Hay muchos intereses encontrados, por lo que el primer paso debe ser individualizarlos (porque suelen estar ocultos). Los participantes de las cadenas de suministro (los stakeholders) tienen un deber que pocas veces cumplen, razón por la que no hubo ningún tipo de plan de transporte por tanto tiempo.

Los principales interesados en una cadena logística eficiente son los productores, pero hay pocos indicios de que se hayan ocupado del tema. Las cámaras empresarias de productores, en varios países, suelen tener un departamento dedicado al estudio de las cadenas logísticas.

Venimos de años de falencias, y uno de los ejemplos más claros se notó en 2008 cuando se hizo la audiencia pública para la renegociación del contrato de la concesión para el dragado y balizamiento de la vía navegable desde Santa Fe al Océano.

Por esa vía se exporta alrededor del 75% de nuestros granos y subproductos. En ese momento ninguna organización de productores estuvo presente para apoyar un reclamo de los prácticos -los expertos que asesoran a los capitanes de los buques en la navegación en aguas restringidas- que se necesitaban canales no solamente más profundos, sino también más anchos. Esta desatención en su momento causó y sigue causando grandes extracostos por las grandes demoras que existen en la navegación.

Por eso, siendo los productores los principales interesados, deberían prestar más atención al hecho de que los valores de los granos se forman en los mercados externos y que ellos reciben la suma de este valor en destino, menos todos los gastos que se han estimado en las negociaciones, entre el origen y el destino final del producto.

De esta manera, un plan posible debe comenzar con la participación de los más interesados en la formación de un plan eficiente: los productores agrícolas y otros industriales.

\*El autor es especialista en puertos y transporte. Más información: \*

[www.antonioz.com.ar](http://www.antonioz.com.ar)

Por: Antonio Zuidwijk