

# PORTSTRATEGY

## Convocatorio para un debate en Buenos Aires 6 enero 2017.

El consultor marítimo Antonio Zuidwijk escribe una carta al Editor sobre la necesidad de una discusión abierta sobre la futura dirección del Puerto de Buenos Aires:

La semana pasada leí un artículo del señor Gonzalo Mórtoła, Interventor en la Administración General de Puertos de Argentina (AGP), en la que se refirió al **Plan Estratégico del Puerto de Buenos Aires para los próximos 50 años, con una inversión de US\$ 1000 millones**. Espero sinceramente que, antes de adoptar una decisión, se celebre un debate público sobre la cuestión. Sin duda, el Puerto de Buenos Aires será necesario para el Comercio Exterior de la Argentina durante varios años y desempeñará un importante papel como puerto de cruceros.

Todos los argentinos tienen derecho a un puerto competitivo y hay muchos puntos que deben ser analizados y planteados en un debate abierto con especialistas que entiendan las cuestiones más allá de las operaciones portuarias puras.

Un plan estratégico para cualquier puerto debe ser siempre analizado dentro del plan de transporte de un país. Y en los países que "progresan", las políticas de transporte son siempre POLÍTICAS DE TRANSPORTE INTERMODAL, donde los modos de transporte se utilizan en una combinación que dará el MENOR COSTO FINAL para mover una carga desde "origen" a "destino".

Pero estos costos no son sólo LAS TARIFAS cobradas por los transportistas, como camioneros, compañías ferroviarias o compañías de transporte de agua. Deben incluir los costes de construcción y mantenimiento de la necesaria infraestructura, y costos producidos por la congestión y los accidentes, y el efecto sobre el medio ambiente de cada modo.

El Puerto de Buenos Aires está situado dentro del Río de la Plata, a más de 220 kilómetros de aguas profundas naturales de 12 metros, la profundidad mínima requerida para un puerto de cualquier importancia. Los canales son largos y estrechos y el dragado es muy costoso. Además debemos tener en cuenta que el Puerto de Buenos Aires se encuentra detrás de un área urbana donde viven 12 millones de personas. Esos habitantes requieren que se tomen todas las medidas posibles para mitigar los inevitables efectos negativos que un puerto siempre tiene sobre el tráfico de la ciudad. Y para eso se deben hacer minuciosos estudios de los flujos de carga que el puerto genera. El Puerto de Buenos Aires ya tiene serios problemas de acceso para camiones y ferrocarriles, lo que costará mucho resolver. La modernización del puerto de los "muelles de los 6 espigones" a "muelles lineales largos", para atender las actuales operaciones, solo de contenedores, también tendrá un costo muy alto. Esos costos son mucho mayores que los que serán necesarios, si se harían muelles nuevos en lugares alternativos.

Los que hacen planes para el futuro del Puerto de Buenos Aires, deben considerar también la crisis en el Transporte Marítimo Mundial y la evolución del futuro comercio mundial. Hay quienes temen una contracción del comercio mundial debido al aumento del proteccionismo global.

La actual crisis del transporte marítimo, que comenzó en 2009 y causó el colapso del séptimo mayor armador del mundo en septiembre pasado, Hanjin, ha causado caos en las cadenas logísticas en Europa y Estados Unidos. Este año, se estima que los armadores perderán colectivamente US \$ 5.000 millones, y varios astilleros mundiales ya han entrado en suspensión de pagos.

Los transportistas marítimos están hoy obligados a reducir sus costos y han finalizado los 3 acuerdos "Alianzas", con reparto de buques para disminuir los riesgos. Pronto tendremos tres alianzas importantes para las principales rutas comerciales de Asia-Europa y Asia-Estados Unidos. Esos mismos armadores llaman a puertos de América del Sur. Esto también afectará a los operadores de terminales que ya no pueden contar con un alto retorno de la inversión. Parece que los operadores portuarios también tienen que unir fuerzas para sobrevivir.

Una última cuestión que planteo al artículo del Sr. Mórtoła, que siempre dice que varios antes contribuyeron al "Plan Estratégico" y a las "condiciones de licitación" para el futuro proceso de licitación de dos terminales en el puerto, que son: Fundación Valencia Port, el Puerto de Rotterdam, el Puerto de Barcelona y la consultora ALG.

## LA PREGUNTA AQUÍ ES: ¿CUÁL FUE LA CONTRIBUCIÓN DE CADA UNO?

- Estos son sólo algunos de los puntos que deben ser analizados en la elaboración de un plan estratégico para el Puerto de Buenos Aires. Especialistas, no sólo especialistas portuarios, deben ser consultados al establecer el plan estratégico hasta 2019.
  - Antonio Zuidwijk, consultor marítimo, ha abordado este tema con mayor detalle en su página web en [www.antonioz.com.ar](http://www.antonioz.com.ar).
  - ENLACES A EMPRESAS RELACIONADAS Y ARTÍCULOS RECIENTES DE PORTSTRATEGY SOBRE EL PUERTO BUENOS AIRES: (abrir en link ([http://www.portstrategy.com/news101/world/south-america/call-for-buenos-aires-debate/\\_nocache](http://www.portstrategy.com/news101/world/south-america/call-for-buenos-aires-debate/_nocache)))
  - ITF ofrece sugerencias de políticas para Buenos Aires
  - Argentina discute futuro desarrollo portuario
  - Convocatoria para debate en Buenos Aires
  - Buenos Aires licitará dos terminales de caja
  - DP World busca renovaciones de terminales BA
-