

Importantes reflexiones en el III Congreso del GCBA, Ciudad-Puerto "Una oportunidad histórica para la integración".

Roberto Murchison (Grupo Murchison), Roberto Negro (Exolgan), y Eduardo Zabalza (Tecplata), interactuaron junto al Ing. Gustavo Anschütz como moderador, entre otros, sobre los problemas de accesos terrestres que tienen todas las instalaciones portuarias. También fue estimulante la charla de Ana Rey, Presidente del **Instituto Nacional de Logística de Uruguay (INALOG), sobre el trabajo conjunto de muchos actores gubernamentales y privados en la vecina nación para el desarrollo del transporte.**

Organizado por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, y el Centro de Estudios para el Desarrollo Portuario Logístico Avanzado (CEDPLA) de la Asociación Internacional de Profesionales en Puertos y Costas (AIPPYC), el mismo tuvo lugar el pasado 14 de noviembre en el Edificio del Centro Cívico del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Como nunca se había dado antes en Argentina, existe hoy una oportunidad histórica para el trabajo conjunto y colaborativo en la Ciudad Puerto y en especial en el marco del Área Metropolitana Buenos Aires. Aspectos logísticos, portuarios, urbanísticos y tecnológicos confluyen para poder realizar una planificación integral que tenga en cuenta la "movilidad urbana" y la logística de cargas en el Área Metropolitana Buenos Aires.

El Congreso se organizó en dos partes, por la mañana con paneles técnicos y disertaciones de funcionarios del sector, y por la tarde, un Taller de Participación, sobre la temática "Área Metropolitana Buenos Aires" con la elaboración final de **documento elaborado por organizaciones no gubernamentales, asociaciones profesionales y funcionarios invitados** del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, de la Nación y de la Provincia de Buenos Aires.

El primer Panel con Directores de Empresas Operadoras Portuarias, con la consigna "**Cuál sería un crecimiento sustentable para el desarrollo portuario-logístico del AMBA al 2030?**", moderado por el Ing. Gustavo Anschütz, Director del CEDPLA y Presidente de AIPPYC. A su vez, participaron como panelistas: Roberto Murchison (Grupo Murchison), Roberto Negro (Grupo ITL), y Eduardo Zabalza (Tecplata).

Interactuaron, entre otros, sobre su visión del futuro de sus puertos y el comercio exterior, los problemas de accesos terrestres que tienen todas las instalaciones portuarias con sus distintos escenarios, las acciones de

responsabilidad social empresaria en sus localidades, la integración ciudad-puerto, y sus visiones sobre que no sería necesario a corto plazo cambios en la ley de actividades portuarias, ni una nueva Autoridad Portuaria Nacional, y si un mayor desarrollo de la industria, el agro, etc. para generar mayor carga. Posteriormente, Florencia Scavino, Vicepresidente de la **Corporación Antiguo Puerto Madero por el Gobierno Nacional, explicó el desarrollo urbanístico y social de la zona**, el modelo institucional de la Corporación y sus ventajas, la integración con la población, el mantenimiento y ampliación de espacios verdes, acciones sociales y deportivas, etc. A continuación, el Ing. Gustavo Anschütz, también **presentó la investigación "Proyectos Estratégicos Logísticos del AMBA al 2030", en donde se estudia el comercio exterior a través de los puertos del área metropolitana ampliada (el AMBA desde Zárate hasta La Plata)**, y se proponen acciones para el desarrollo logístico y económico de la zona, se estudia el comercio exterior a través de los puertos del área metropolitana ampliada (el AMBA desde Zárate hasta La Plata), y se proponen acciones para el desarrollo logístico y económico, como el perfeccionamiento de la red ferroviaria, la instalación de áreas logísticas extra-portuarias estratégicas como en el corredor de la ruta 6, etc. que pueden devenir en un ahorro logístico de US\$ 700 millones por año, y rediseños de las zonas portuarias desde el aspecto físico, funcional y tecnológico.

En el siguiente Panel de "Caso de Reconversiones Portuarias-Logísticas en el Mundo", Ana Rey, Presidente del Instituto Nacional de Logística de Uruguay (INALOG), realizó un inspirador diálogo sobre el trabajo conjunto de muchos actores gubernamentales y privados en la vecina nación para el desarrollo del transporte, la experiencia de Montevideo y otros puertos, la estrategia de Logística de Uruguay para su desarrollo, el análisis de la fundamental "última milla" en la entrega comerciantes y consumidor final, y el esfuerzo gubernamental por captar y desarrollar carga en Paraguay, Bolivia, y el Sur de Brasil.

Por la tarde se realizó un Taller de Trabajo Ciudad-Puerto, en el que interactuaron diferentes aspectos de Logística Portuaria, la Movilidad Urbana, y el Desarrollo Urbano. (NUESTROMAR)

Comentario:

¿Por qué opino que este artículo es mucho más importante que muchos creen? Porque este informe del evento demostró que el país necesita **CON URGENCIA un VERDADERO DEBATE, QUE DEBE SER MUCHO MÁS AMPLIO QUE EL QUE SE HIZO EN ESTE EVENTO.**

Estamos todos convencidos que el país tiene un gran potencial, pero ningún gobierno ha podido hacerlo realidad.

Nunca se terminan las graves crisis que se presentan cada 15 años y que son una característica de Argentina.

Los gráficos de "resultados de eficiencias del país" parecen serruchos.

SE DEBE ORGANIZAR UNA VERDADERA MESA REDONDA, como la que intentó organizar el señor Olaf Merk de la OCDE/ITF el 10 y 11 de abril 2017 en la S.S.P. y V.N., QUE FUE UN FRACASO TOTAL por fallas de la organización local.

Para dejar en claro su opinión, la OCDE/ITF publicó en Octubre 2018 un documento: **The Container Port of Buenos Aires in the Mega-Ship Era.** (<http://webpicking.com/documento-de-la-ocde-objeta-proyecto-para-puerto-buenos-aires>)

**EN LOS DEBATES DEBEN PARTICIPAR TODOS LOS "INTERESADOS EN LAS CADENAS DE SUMINISTRO", LOS "STAKEHOLDERS".
EL PAÍS DEBE FORMAR POLITICAS DE TRANSPORTE.**

El Presidente Macri dijo que NO SE HAN HECHO EN LOS ÚLTIMOS 70 AÑOS.

¿PERO QUÉ SE HA HECHO EN LOS ÚLTIMOS 3 AÑOS?

Entre 2013 y 2015 trabajó un Grupo de Trabajo (G.T.PENSAR del PRO), para preparar algunas ideas básicas para Mauricio Macri, **el candidato a presidente.**

Ya en Mayo y Noviembre 2014, formularon documentos con ideas básicas.

El Memorando y el PPT se pueden encontrar en este sitio

www.antonioz.com.ar.

Este grupo de PENSAR aconsejó hacer un Ministerio de Transporte, algo que se hizo.

Jorge Metz, que fue candidato a Sub-Secretario de Puertos y Vías Navegables, había participado en ese grupo de trabajo.

Antes de asumir escribió en sus "intenciones", que retomaría como primer paso en el nuevo gobierno, un trabajo que había empezado el Sub-Secretario de Puertos y Vías Navegables, Ricardo Lujan en el 2007.

R. Lujan comenzó **UNA EXCELENTE INICIATIVA: HACER UN MASTERPLAN DE VIAS NAVEGABLES Y PUERTOS.**

La muy buena base de este Plan se había publicado en el 2008, pero lamentablemente la funesta guerra con Uruguay en temas de canales compartidos, causada por la planta de BOTNIA, se interpuso y pronto se terminó la buena iniciativa.

Pero la nec0 G(0)-8Ae0000 792 re(0)0pegabjais qiso3(r)3n(f)-6ave(a)3(b)-60 G(0)0JETQ6

ESTAS SON LAS LECCIONES QUE SE PUEDEN ENCONTRAR EN UNA ENTRADA EN EL PUNTO 5 DE ESTE SITIO. **¿SE PODRÁN SACAR LECCIONES DE LA FRACASADA INICIATIVA DEL EX –SUBSECRETARIO DE PUERTOS J.METZ de Enero 2016 PARA FORMAR SU CONSEJO CONSULTIVO?**

Lo que no se menciona para nada en este artículo y que posiblemente está en el “**documento elaborado por los organizadores**”, son las trabas que se han plantado desde el 2008 para el normal desarrollo de Terminal Zarate, que ofrece grandes ventajas que nunca se publican.

Sobre este tema se puede encontrar muchos datos en un documento que se hizo sobre los estudios de las esloras que se podrán permitir en el Rio Paraná de las Palmas, que se podrá encontrar en un segundo comentario.

Segundo comentario

UN EJEMPLO DE FALLAS QUE SE HAN COMETIDO:

ESTUDIOS DE POSIBLES ESLORAS PERMITIDAS EN EL PARANÁ DE LAS PALMAS.

El 23 de octubre 2002 se formó por iniciativa del S.S.P. y V.N. una comisión de estudio al respecto de posibles esloras permitidas en el Rio Paraná.

Hidrovia S.A., el concesionario del dragado y balizamiento, informó por escrito a la Comisión, que el buque de diseño del contrato de concesión es de **230m eslora entre perpendiculares y 242m de eslora total.**

Hidrografía Naval encargó el primer estudio, siguiendo los manuales de P.I.A.N.C. (Asociación Internacional Permanente de Congresos de Navegación) Informó que sus estudios concluyeron que es factible navegar con buques de 270 m de eslora total y con 41m de manga, con 32 pies de calado, cumpliendo normas de P.I.A.N.C.

A base de estos buenos resultados del estudio de Hidrografía Naval, la empresa **Hidrovia S.A.** preparó en marzo 2003 un “simulador”, según un modelo usado en Rotterdam, Holanda, llamado “toolbox”.

Se cargó en ese modelo matemático los datos del rio, profundidades, bancos, perfiles de costa etc. Este modelo permite variables de la corriente y viento. Durante marzo 2003 un grupo de prácticos trabajó con este simulador para hacerse familiar con su uso y comparar los resultados con sus experiencias en la práctica. Después se usaron modelos de buques de 271 m de eslora, 41 m de manga y 32´ calado

El 3 de abril 2003 Hidrovia S.A. presentó oficialmente el “toolbox” y los prácticos informaron los resultados satisfactorios de sus simulaciones.

Del 2 al 6 de junio 2003 y del 30 junio al 4 de julio 03 se hicieron oficialmente las pruebas en este modelo matemático del rio, con participación de prácticos, Hidrografía Naval y S.S.P. y V.N. (Por razones que no fueron explicadas, no participó la P.N.A.)

Se usaron un granelero de 273 m eslora, 43 m manga y un “containero” de 262m de eslora y 37 m de manga, CON RESULTADOS SATISFACTORIOS.

Del 8 al 11 sept. 2003 se hicieron **por iniciativa y a cargo de Hidrovia S.A. simulaciones en uno de los mejores simuladores del mundo, del Instituto Hidraulico Marin en Wageningen, Holanda.**

Participaron:

- 9 prácticos representando 5 empresas,
- 2 oficiales de Prefectura,
- 1 oficial de Hidrografía Naval,
- 1 rep.de Hidrovia S.A. + 2 invitados.

Se usaron graneleros de 270 m y containeros hasta 265 m y mangas hasta 43m, con simulaciones de navegación diurna y nocturna.

(Nota: Hidrovía invitó también a la S.S.P.y V.N., que no quiso participar).

CONCLUSIONES del Instituto MARIN:

No existen inconvenientes para navegar con buques-porta-contenedores de 265m de eslora y 43 m manga con 32´ de calado hasta Terminal Zarate.

Esta conclusión fue confirmada por carta de la Cámara de Practicaje y Pilotaje.

Para navegación de graneleros se recomendaron más estudios.

SE HIZO UNA PRUEBA REAL:

CON UN BUQUE DE 243,3m de ESLORA TOTAL y 32,2 m de MANGA.

Esta prueba se realizó el 17 de julio 2004 con el **TMM COLIMA**, un buque de uno de los clientes de TERMINAL ZARATE. (CP-SHIPS, que ahora es parte de Hapag-Lloyd operó junto con otros armadores en un Servicio Conjunto, el V.S.A 4.)

En **Mayo 2004, en una época de fuertes subas de alquileres de buques, el cliente de T.Z., CP-SHIPS, decidió introducir cambios en las esquemas de sus diferentes líneas para usar menos barcos**, como hicieron muchos armadores en ese momento.

Para eso debió hacer nuevas combinaciones, eliminando escalas directas en algunos puertos, que serviría con trasbordos.

En esta re-programación debió pasar su línea a Norte Europa que tocaba Terminal Zarate con buques de 225 m de eslora máxima, a la Terminal 5 (Bactssa) en Buenos Aires.

En cambio ofreció a T.Z. la línea al Golfo de Méjico con cantidades mayores.

Pero los buques de esta línea tenían 243,3 metros de eslora, mientras la Ordenanza 04/2000 permitía 230 m eslora máxima, pero con un permiso especial según la nota S.N.A.V. 118/2003 se podía permitir 241,5 m.

(Nota: Aunque Hidrovía S.A. había informado que el buque de diseño del contrato de concesión tiene 242m de eslora total, la P.N.A. tomó 230m eslora total cuando fijó la Ordenanza 04/2000)

Así que los buques excedían tan solo 1,80 m el largo para poder pedir la autorización para navegar con permiso especial.

Aunque PNA había participado de las simulaciones en Marin, no reconoció sus buenos resultados y ofreció al armador que haga una prueba real, algo sumamente difícil y cara.

Sin embargo el armador tenía tanto interés en continuar operando en T.Z. que aceptó este reto, con una sola condición: el texto del permiso para realizar la prueba debería estipular en forma clara, que si saldría bien, se le permitiría **establecer la línea regular a TZ. con buques de 243,3 m eslora.**

El 8 de junio 2004 se otorgó el permiso para realizar la prueba con ese texto y la misma se realizó el 17 de julio 2004 con el buque TMM Colima, que resultó totalmente satisfactoria para todos, capitán buque, prácticos y P.N.A. Nuevamente los informes escritos del oficial de Prefectura y de los prácticos confirmaron que no existen impedimentos para navegar con buques de 243,3 m de eslora hasta T.Z.. (día + noche).

Para confirmar que no habría problemas ambientales, el Subsecretario de Puertos y Vías Navegables encargó en agosto 2004 un estudio de impacto ambiental a la Universidad de Buenos Aires U.B.A., que usó 5 diferentes buques con esloras de hasta 270 m. El resultado fue que los buques mayores de 230 metros no producen mayor efecto negativo que los buques actualmente permitidos y en muchos casos es inferior.

Finalmente el 10 de agosto 2004 la Prefectura dio una clara autorización escrita, permitiendo al armador establecer una línea regular con buques de 243,3 m a Terminal Zarate, con la condición que los primeros 4 buques tendrían un control con un oficial de Prefectura. Si no se producirían problemas en esos 4 viajes, la P.N.A. cambiaría las normas de navegación.

También la CÁMARA DE PUERTOS PRIV. COMERCIALES decidió en Sept. 2004 encargar un estudio para comparar los efectos sobre el medio-ambiente y la seguridad de la navegación entre el Paraná de las Palmas, entrando por el Canal Mitre, con la del Paraná Inferior entrando por el Canal Martín García, donde se permite hasta 280 metros de eslora.

Este estudio fue realizado por el sr. Claudio Daniele, conocido consultor y profesor en temas de medio-ambiente, junto con prácticos expertos en la navegación en ambos brazos del Río Paraná.

En la parte medio ambiente, el estudio confirmó los resultados a que había llegado la U.B.A. y los prácticos demostraron que contrario a lo que muchos creen, los riesgos de la navegación no son menores en el brazo con entrada por Canal Martín García.

El día 13 de octubre llegó el primer barco de 243,3 m en la rada de Recalada y pidió permiso para avanzar a Terminal Zarate bajo control de la P.N.A., de acuerdo a la clara autorización del 10 agosto 2004.

Sin embargo sorpresivamente la P.N.A. negó el permiso, alegando una "orden superior", lo que es totalmente contrario a ley de la Prefectura que establece que en temas de seguridad de la navegación, la P.N.A. es la autoridad exclusiva y excluyente

De inmediato se produjeron reacciones y protestas de Cámaras que se sentían afectados: El 22.10.04 la Comisión de Usuarios del Transporte, que agrupa los entes del Comercio Exterior, envió una nota a las autoridades pidiendo una revisión de las prohibiciones.

El 25 de Oct. apareció un artículo en la revista Megatrade con el título: Terminal Zarate luchando con fantasmas.

El 4 de Diciembre la Cámara de Comercio Exterior de Salta envió una carta al Senador López Arias, solicitando su intervención.

También tomaron acciones los exportadores de maní. Todos esos cargadores manifestaron que con el puerto de Zarate podrían usar nuevamente el Ferrocarril, con importantes reducciones de costos de transporte. **(40% de la exportación de Terminal Zarate llegaba por Ferrocarril).**

En los años 2005 y 2006 se hicieron varios seminarios dedicados al tema.

En Abril 2006 un congreso de expertos en el Centro Arg. de Ingenieros C.A.I. dedicó tres días al tema y como conclusión reclamó a las autoridades que revoquen la prohibición.

Según consta en la prensa, hubo un consenso total al respecto.

Las consecuencias de esta eliminación de Terminal Zarate de la competencia con el puerto de Buenos Aires, fueron serias. Mientras se profundizaba la congestión en los accesos terrestres al puerto de Buenos Aires, las modernas instalaciones de Terminal Zarate con inversiones millonarias quedaron ociosas.

Entre el 2004 y 2008 sus costosas grúas pórticos se usaron para operar barcasas. Para colmo, en Noviembre del 2006 el armador M.S.C. hizo una seria denuncia en la Comisión de Defensa de la Competencia sobre falta de competencia en Buenos Aires y Dock Sud.

De estas anomalías, la principal víctima fue la economía del país.

CON ESTAS REGLAS, UN PAÍS NO PUEDE SER COMPETITIVO.