

Modernización del Puerto de Buenos Aires: “Si este sería el Plan Final, se cometería un grave error”

Entrevista al experto en Logística y Puertos, Antonio Zuidwijk sobre el plan para el nuevo Puerto de Buenos Aires, y su incidencia en un Plan nacional de Transporte y Puertos.

FNM: Para los que no lo conocen, ¿Usted nos puede responder algunas preguntas sobre el Transporte Fluvial y Marítimo y como se considera "habilitado" para hacerlo?

A.Z.: Puedo responder sus preguntas, y creo que por mis experiencias estoy "habilitado" para hacerlo. Puedo demostrar que participé en varios "grupos de trabajo" que estudiaron planes similares: En 2010 el Subsecretario de Puertos y Vías Navegables (S.S.P.y V.N.) Ricardo Lujan me invitó a participar en su importante "grupo de trabajo" cuando estaba haciendo su Plan Director del Sistema de Navegación Troncal y durante el 2011, 2013 y 2014 y principio del 2015 participé en PENSAR. Y en Enero 2016 me invitó Jorge Metz, el primer Subsecretario de Puertos y Vías Navegables del gobierno de Macri, para participar en su Consejo Consultivo.

FNM: ¿Qué opinión le merece el Plan Final de Modernización del Puerto de Buenos Aires hecho por la A.G.P. que se ha publicado el 8 de abril 2018 en un informe de Emiliano Galli en Trade News?

A.Z.: Eso no es el Plan Final que ha hecho la A.G.P. Es una publicación de una licitación de impacto ambiental (EIA) en medio de una nueva Política Portuaria Nacional, que demuestra datos de un Plan. Pero no es un Informe del Plan.

Por eso sigue la confusión que reina durante más de un año. Algunos dicen que esto va a ser el "Plan definitivo", pero otros dicen que todavía no se ha decidido nada.

FNM: Pero en el artículo se dice textualmente que con este llamado a licitación para un estudio de impacto ambiental, se despejan las dudas respecto del plan de modernización del puerto federal.

A.Z.: Si este sería el Plan Final, se cometería un grave error.

FNM: ¿Por qué dice Usted esto?

A.Z.: Porque en ese artículo se puede leer que: "Es justo mencionar que no sólo están los trabajadores como factores de presión. Hay grupos de poder con intereses actuales o potenciales: depósitos fiscales, transportistas, los despachantes, los propios holdings portuarios internacionales en actividad (y agazapados) y las empresas de estiba de capitales nacionales. Y está la carga también, el atomizado pagador universal: el 60% de los contenedores de la Argentina entran/salen por Buenos Aires."

Para este Plan del Puerto de Buenos Aires que es un Puerto Federal, se tendría que haber estudiado primero estos “factores de presión”, para conocer los intereses de cada uno. Y recién después analizar correctamente, cómo el plan finalmente debe servir al interés general, que justamente es el interés de la carga.

Y para cumplir este muy necesario estudio, se deben hacer “Mesas Redondas”, como hicieron los puertos chilenos antes de formular sus planes para los puertos del futuro.

Para el caso del Puerto de Buenos Aires, esto fue recomendado por el señor OLAF MERK, experto de la O.C.D.E. El 22 de abril del año pasado, después de casi un año de preparativos por parte de la O.C.D.E. , se hizo un evento en la S.S.P.yV.N. El señor Olaf Merk cumplió y se hizo cargo de la organización de técnicos extranjeros, pero la parte “local” fue coordinada por la S.S.P.yV.N.

No resultó una Mesa Redonda, sino unas presentaciones aisladas, sin debate alguno. De esta forma fue un Total Fracaso y un memorándum de pedido de aclaraciones que hizo la O.C.D.E., todavía no ha recibido una respuesta de nuestras autoridades.

Por eso creo que todavía se debe hacer primero este importante paso, antes de definir el Plan de Modernización del Puerto de Buenos Aires que conviene al país.

FNM: ¿No considera que sus comentarios sobre éste Plan son demasiado incrédulos y negativos?

A.Z.: No soy negativo, soy objetivo, pues hay muchos factores que confirman que se debe tomar en cuenta lo que estoy diciendo.

FNM: Pero Ud. no toma en cuenta que la A.G.P. ha contratado una empresa para hacer los pliegos de la licitación, y que tiene convenios con 3 puertos importantes europeos, Valencia, Barcelona y Rotterdam.

A.Z.: El Plan publicado en líneas grandes en la licitación del Estudio de Impacto Ambiental es muy arriesgado, con enormes inversiones, que ninguna empresa privada va a tomar por su cuenta. El mundo del transporte marítimo, donde está insertado el Plan del Puerto de Buenos Aires, está en una grave crisis.

Y en toda la prensa internacional se puede leer que los principales puertos, incluyendo uno de los asesores de A.G.P., el Puerto de Rotterdam, hacen Planes “Flexibles”. Y aquí se haría un plan que de flexible no tiene nada y podría tener graves consecuencias negativas.

Se habla de inversiones que podrían llegar a mil millones de dólares estadounidenses. En un país con casi 30% de pobreza, se debe fijar prioridades y se debe estudiar las cosas con seriedad, con abiertos debates y hasta una mayor participación del Congreso, pues es una cuestión Federal.

FNM: ¿Pero que habrían aconsejado los técnicos de los puertos extranjeros?

A.Z.: Una muy buena pregunta, que Uds. deben hacer a la A.G.P., que nunca ha publicado nada sobre las tratativas con los técnicos extranjeros. Solo se han mencionado en algunos casos el puerto de Valencia, y hay “rumores” que ellos han aconsejado muchas cosas del plan para el cual se está licitando el estudio de impacto medioambiental.

Repito... es un Plan muy arriesgado, con enormes inversiones, que ninguna empresa privada va a tomar por su cuenta. El mundo del transporte marítimo, donde está insertado el Plan Puerto de Buenos Aires, está en una grave crisis no cabe duda que se debe enfocar el estudio de otra forma y hacer un Plan Flexible.

FNM: ¿Ud. está en condiciones de integrar alguna propuesta para un plan flexible?

A.Z.: Puedo cooperar con algunas ideas, que podrán encontrar en mi blog: www.antonioz.com.ar, pero lo primero que se debe hacer a mi entender, es parar todo y fijar el periodo que se necesita para discutir públicamente como deberá ser un “Plan Flexible”.

Creo que esto tomará por lo menos 3 años. Teniendo en cuenta esto, se deben tomar los pasos legales para poder prolongar las concesiones de los presentes 3 concesionarios por ese periodo, para asegurar una transición coordinada, lo cual es de suma importancia.

FNM: ¿Cómo influye a su parecer el tema de la actual jurisdicción Federal del Puerto?

A.Z.: Me imagino a éste respecto, que les podría hacer referencia al “pecado original” que llevan muchos argentinos: nacen con la idea que no se necesitan respetar las leyes...

En este caso el Presidente Macri tendría que haber bautizado sus Ministros en la Fe del PRO, que se deben respetar las leyes. En tal caso, probablemente se hubiera tomado en cuenta, que consta en la Ley 24.093, de Actividades Portuarias y su reglamento, que el S.S.P.yV.N. es la Autoridad de Aplicación de la Ley.

Y por eso, el Plan de Modernización del Puerto de Buenos Aires, tendría que haber sido Parte del Plan Nacional de Puertos, como consta en los planes de la Fundación PENSAR del 2014. Y no en la A.G.P. Y al respecto es importante leer la historia del fallido Consejo Consultivo del Subsecretario Metz, que empezó el 15 de enero 2016 y fue torpedeado en abril 2016.