

Ampliaciones de los artículos del 8 y 15 de enero

Los espacios del diario no alcanzan para dar ciertos detalles. Por eso se aconseja a interesados en el tema, que lean el amplio documento con que se comenzó este website en el año 2007: La Función de los Puertos en la Cadena Logística y el Cambio en la relación CIUDAD-PUERTO. Allí encontrarán muchos datos sobre los estudios que se hicieron en otros países cuando formaron los “Planes Maestros” para los puertos. Este primer artículo comienza con una referencia a una serie de vagos anuncios de “Planes Portuarios”, que son únicamente para el puerto de Buenos Aires y un Puerto de Aguas Profundas. Referente a los grandes “planes” para el puerto de Buenos Aires, se plantea la pregunta si se ha prestado atención a las lecciones que se pueden encontrar en recientes estudios de la OECD. Como segundo punto, se menciona una falla muy seria cometida entre 2009 y 2013: Cuando comenzó el proyecto de Tecplata, se anunció que simultáneamente se harían los caminos de acceso. Pero la nueva terminal en La Plata que va a abrir en abril y que es muy necesario para asegurar suficiente capacidad a nuestro Comercio Exterior, no tendrá la prometida Ruta 6 y ahora los ciudadanos de Buenos Aires y La Plata (y lógicamente el Operador de la nueva terminal) van a tener serios problemas, por no haberse hecho la ruta de acceso y obligar al tráfico a cruzar la ciudad de Buenos Aires.

El segundo artículo del 15 de enero es: *Economía de escala como fórmula para bajar costos.*

Aquí podemos leer las razones que tienen los armadores para construir buques cada vez mayores, que pueden bajar el costo por contenedor transportado. Esto podrá resultar beneficioso para los usuarios, siempre y cuando se cumplen varios requisitos. Uno de los mayores problemas son las enormes inversiones que casi siempre hay que hacer en los puertos y sus accesos por agua, que deben adecuarse para poder prestar un adecuado servicio a estos buques. Es imprescindible que se hagan “Planes” para preparar las mejores soluciones posibles a los complicados problemas. En el artículo se indica, que se podía prever hace muchos años, que ciertas mejoras serían absolutamente necesarias y se planteó la pregunta: **¿Fue inesperada la llegada de buques tan grandes y se hizo suficiente para que nuestros canales y puertos podrían “atender esos buques adecuadamente”**? Por falta de espacio no se dio una respuesta completa en el artículo y en este sitio de la web, se intentará dar una **muy necesaria ampliación:**

Cuando comenzaron a entrar en el 2013 en el tráfico Asia-Europa buques de 15.000 y 16.000 TEU, sobraban buques de 8.500 TEU que debían pasar a otros mercados, entre otros a la C.E.S.A. En junio del 2013 se comenzaron a usar buques de 18.000 TEU entre Asia y Europa y pronto van a sobrar buques de 10.000 TEU, que deberán buscar otros mercados y muchos vendrán otra vez a la C.E.S.A. **Ente 2007 y 2009, se han presentado evidentes fallas de planificación y se puede decir con certeza que no se ha hecho suficiente para adecuar nuestros canales y puertos a los crecientes requerimientos.** Los canales no

ofrecen suficiente seguridad y esto ha obligado a la Prefectura a restringir el tráfico y permitir la navegación en una sola dirección para el pase de grandes cruceros, buques con Gas Natural Licuado etc. (“cierre de canales”). Esto está causando muy grandes demoras, especialmente a los buques graneleros que bajan cargados por el Paraná de las Palmas al Océano, pero también a buques porta-contenedores que salen del puerto de Buenos Aires/Dock Sud. Ahora se puede probar que en **el 2009, cuando se renegoció el contrato, se debería haber adaptado primero el buque de diseño, que es la base de las condiciones de seguridad para el dragado de los canales, que se mantuvo en 32,2 m de ancho para un contrato hasta el 2021.** Pero ya se sabía en el 2006 que se ampliaría el C.de Panamá que impacta en el ancho de los buques que se iban a construir a partir del momento del anuncio en el 2006. **Posiblemente habrá lectores que están de acuerdo que hay que buscar formas para evitar que se cometan nuevamente errores del pasado.** A ellos les **aconsejo ver** en otra parte de este sitio <http://www.antonioz.com.ar>, **3** **IMPORTANTES PPTS, que se hicieron en la Bolsa de Comercio de Rosario en Mayo del 2008, en el Timon Club en Agosto del 2008 y finalmente en Febrero 2009 durante la Audiencia Pública sobre la renegociación del contrato del dragado desde S.Fe al Océano.**

Se ha aconsejado repetidamente que se debiera terminar primero el Plan Maestro del Sistema de Navegación Troncal SNT y recién después hacer el nuevo contrato. Pero el contrato se firmó en el 2009 y el PLAN SNT está ahora (2014) prácticamente igual que en el 2009.

Nuevamente se deben tomar importantes decisiones y para evitar que ahora se repitan los mismos tipos de errores, parece aconsejable que se hagan los debidos estudios previos, con abiertos debates de los puntos que se deben considerar.

Es que ahora se anunciaron “Planes” a que me referí en el primer artículo, donde hay indicios que ahora hay intenciones de ir a otro extremo, con ciertas grandes proyecciones para el Puerto de Buenos Aires, que deben ser sometidas a un buen análisis. Un punto a ser tomado en cuenta, es que mientras los mega-buques portacontenedores bajan el costo por contenedor transportado en los largos trayectos marítimos, aumentan significativamente sus costos cuando llegan a nuestro sistema portuario. Debemos suponer que los funcionarios que están desarrollando estos planes, habrán prestado atención a los puntos fundamentales que se menciona en la propagando de un instituto que se llama “Port Finance” y que se podrá encontrar también en la columna a la izquierda, que debe ser parte de este debate.