

Unidad de Coordinación
del Plan Estratégico



Buenos Aires Ciudad

Buenos
Aires
Ciudad



Plan
Estratégico
para el
Puerto de Buenos Aires



Consejo de Planeamiento Estratégico
de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Plan
Estratégico
para el
Puerto de Buenos Aires



Plan Estratégico para el Puerto de Buenos Aires

© 2013 Unidad de Coordinación del Plan Estratégico
© 2013 fotografías, Dirección General de Planeamiento, del Ministerio
de Desarrollo Urbano del Gobierno de la Ciudad

Edición y Diseño Editorial
ED Rosanna Cabrera | DG Pablo De Ferrari

Noviembre de 2013
Impreso en Argentina

Impreso en Cooperativa de Trabajo Editorial del Pilar Ltda, Buenos Aires.

La reproducción total o parcial de este libro, en cualquier forma, idéntica o modificada,
no autorizada por las autoridades de la Entidad, viola los derechos reservados, cualquier
utilización debe ser previamente solicitada.

Nota: los textos aquí presentes son el resultado del Seminario CoPE - CPIC “Visiones
estratégicas sobre el Puerto de Buenos Aires”, y en el afán de convertir todas las ponencias
y conclusiones a las que se arribaron en un formato integral de lectura se ha procedido a
ajustar los textos y la cronología en la cuál fueron expuestas las ponencias.

Consejo de Planeamiento Estratégico

Presidente - Jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Mauricio Macri

Subsecretaria de la Unidad de Coordinación del Plan Estratégico
Silvana Giudici

Vicepresidente 1° del Consejo de Planeamiento Estratégico
Norberto Pazos

Vicepresidente 2° del Consejo de Planeamiento Estratégico
José Claveria

Director Ejecutivo del Consejo de Planeamiento Estratégico
Andrés Borthagaray

Organizaciones del CoPE

Acción Católica Argentina - Consejo Arquidiocesano de Buenos Aires - ACA-ACBA
Aguas Argentinas SA - AYSA
Asociación Civil Asamblea Permanente por los Derechos Humanos - APDH
Asociación Civil de Mujeres Arquitectas e Ingenieras - AMAI
Asociación “Los amigos de la Ciudad”
Asociación Amigos del Museo de Arte Moderno - As. Amigos del MAMBA
Asociación Amigos del Río de la Plata
Asociación Argentina de Ingeniería Sanitaria y Ciencias del Ambiente - AIDIS Argentina
Asociación Argentina de Logística Empresaria - ARLOG
Asociación Argentina de Planificadores Urbanos y Regionales - AAPUR
Asociación Argentina de Presupuesto y Administración Financiera Pública - ASAP
Asociación Argentina y Latinoamericana de Eutonia - AALE
Asociación Ciudadana por los Derechos Humanos - ACDH
Asociación Civil “Amigos del Lago Palermo”
Asociación Civil “Foro de mujeres” (del Mercosur)
Asociación Civil Agrupación de Arquitectos de Empresas y Organismos del Estado - ANAE
Asociación Civil Centro de Estudios Legales y Sociales - CELS
Asociación Civil Emigrantes y Refugiados de Europa Oriental - ORANTA
Asociación Civil Gestión y Administración Responsable para Gobiernos
Asociación Cristiana de Jóvenes de la República Argentina - YMCA
Asociación de Abogados de Buenos Aires - AABA
Asociación de Bancos de la Argentina - ABA
Asociación de Bancos Públicos y Privados de la República Argentina - ABAPPRA
Asociación de Ciclistas Urbanos - ACU
Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina - ACARA
Asociación de Entidades de Educación a Distancia y Tecnologías Educativas de la República Argentina EDUTIC
Asociación de Hoteles de Turismo de la República Argentina - AHTRA
Asociación de Hoteles, Restaurantes, Confeiterías y Cafés - AHRCC
Asociación de Organizadores de Congresos, Ferias, Exposiciones y Afines de la República Argentina - AOCA
Asociación de Psicólogos de Buenos Aires - APBA
Asociación de Supervisores de la Industria Metalmeccánica de la República Argentina - ASIMRA
Asociación de Trabajadores de la Sanidad Argentina - Filial Buenos Aires - ATSA
Asociación del Personal del Organismo de Control - APOC
Asociación Iberoamericana de Mujeres Empresarias - AIME
Asociación Internacional de Presupuesto Público - ASIP
Asociación Mutual de Mujeres Trabajadoras del Estado - AMMUTE
Asociación Usuarios de Servicios Públicos
Autopistas Urbanas SA - AUSA

Cámara Argentina de Comercio - CAC
Cámara Argentina de la Construcción - CAMARCO
Cámara Argentina - Armenia para la Industria, el Comercio y las demás Actividades Económicas
Cámara de Empresas Líderes de Seguridad e Investigaciones - CELSI
Cámara de Instituciones de Diagnóstico Médico - CADIME
Cámara Empresaria de Medio Ambiente - CEMA
Centro Argentino de Arquitectos Paisajistas - CAAP
Centro Argentino de Ingenieros - CAI
Centro de Estudios Urbanos y Regionales - CEUR
Círculo de Intendentes, Secretarios y Subsecretarios de la Ciudad de Buenos Aires
Club de Amigos
Colegio de Escribanos de la Ciudad de Buenos Aires
Colegio de Graduados en Ciencias Económicas
Colegio Público de Abogados de la Capital Federal - CPACF
Confederación General Económica de la Ciudad de Buenos Aires - CGE
Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales - CARI
Consejo de Profesionales en Sociología - CPS
Consejo de Rectores de Universidades Privadas - CRUP
Consejo Profesional de Agrimensura - CPA
Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo - CPAU
Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires - CPCECABA
Consejo Profesional de Graduados en Servicio Social o Trabajo Social - CPGSS o TS
Consejo Profesional de Ingeniería Civil - CPIC
Consejo Profesional de Ingeniería Industrial - CPII
Consejo Profesional de Ingeniería Mecánica y Electricista - COPIME
Consejo Profesional en Ciencias Informáticas - CPCI
Consumidores Libres - Cooperativa Limitada de Provisión de Servicios
Coordinación Ecológica Área Metropolitana Sociedad del Estado - CEAMSE
Coordinadora de Entidades Profesionales Universitarias de la Ciudad de Buenos Aires - CEPUC
Coordinadora de Industrias de Productos Alimenticios - COPAL
Corporación del Mercado Central de Buenos Aires
Ejército de Salvación - The Salvation Army
Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales Argentina - FLACSO
Federación Alianza Cristiana de Iglesias Evangélicas de la República Argentina - FACIERA
Federación del Comercio de la Ciudad de Buenos Aires - FECOBA
Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina - FEMPIRA
Federación Odontológica de la Ciudad de Buenos Aires - FOCIBA
Foro Republicano
Fundación “Senderos Ambientales” - Centro de Investigación y Docencia de Educación Ambiental - FUSAM
Fundación Ambiente y Recursos Naturales - FARN
Fundación Argentina Ciudadana
Fundación Argentina de Afasia “Charlotte Schwarz” - FAA
Fundación Argentina para los Espacios Verdes
Fundación Campos del Psicoanálisis
Fundación Centro de Estudios Psicoanalíticos - CEP
Fundación Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento - CIPPEC
Fundación Ciudad
Fundación Ciudadanía Plena
Fundación Contemporánea
Fundación Defensalud
Fundación Eduardo F. Costantini - MALBA
Fundación El Libro
Fundación Generación de Estudio y Opinión - GEO

Fundación Grupo Sophia
Fundación Instituto Argentino de Ferrocarriles - FIAF
Fundación Judaica
Fundación Konex
Fundación Metropolitana
Fundación para el Cambio Democrático
Fundación para el Desarrollo del Conocimiento Suma Veritas
Fundación para Estudio e Investigación de la Mujer - FEIM
Fundación Poder Ciudadano
Fundación por Buenos Aires
Fundación Taller de Investigación y Acción Urbana - TIAU
Fundación Unión
Fundación X La Boca
Grupo de Análisis y Desarrollo Institucional y Social - GADIS
ICW Latina Comunidad Internacional de Mujeres Viviendo con VIH-SIDA - ICW Global
Instituto Argentino de la Energía General Mosconi
Instituto Argentino de Servicios Públicos
Instituto Social y Político de la Mujer
Mujeres en Acción - Asociación Civil
Organización Islámica Argentina
Partido de la Ciudad
Partido de la Generación Intermedia
Partido Demócrata Cristiano
Partido Demócrata Progresista - Junta Ejecutiva Capital Federal
Partido Frente Grande
Partido Nacionalista Constitucional - Distrito Capital Federal
Partido Socialista - Ciudad de Buenos Aires
Partido Unión Cívica Radical - Comité Capital - UCR
Partido Unión por Todos
Propuesta Republicana - PRO
Scouts de Argentina - Asociación Civil - S. COUTS
Sindicato Argentino de Docentes Particulares - SADOP
Sindicato de Empleados de Comercio de la Capital Federal - SEC
Sindicato de Luz y Fuerza de Capital
Sindicato Único de Trabajadores de Edificios de Renta y Horizontal - SUTEH
Sindicato Único de Trabajadores del Estado de la Ciudad de Buenos Aires - SUTECBA
Sociedad Argentina de Ortodoncia - SAO
Sociedad Central de Arquitectos - SCA
Soldar, Solidaridad entre Argentinos
Taller Internacional de Urbanística Latinoamericana - TIUL
Unión Argentina de Asociaciones de Ingenieros - UADI
Unión Argentina para la Defensa del Consumo - UNADEC
Unión del Personal Civil de la Nación - UPCN
Unión Obrera de la Construcción de la República Argentina - UOCRA
Unión Obrera Metalúrgica de la República Argentina - UOM
Universidad Abierta Interamericana - Fundación Iberoamericana de Estudios Superiores - UAI
Universidad CAECE
Universidad de Belgrano - UB
Universidad de Buenos Aires - UBA
Universidad de Flores - UFLO
Universidad del Salvador - USAL
Universidad Nacional de General San Martín - UNSAM
Universidad Tecnológica Nacional - Facultad Regional Buenos Aires - UTN

Índice

Presentación - 13

Un lugar estratégico | Ing. Mauricio Macri

El Plan Estratégico Buenos Aires 2016 | Silvana Giudici

Plan Estratégico para el Puerto de Buenos Aires - 17

Introducción - 19

Ejes y lineamientos - 33

Ejes estratégicos

Eje Estratégico 1 | Un puerto de administración local

Eje Estratégico 2 | Un puerto de alcance global

Eje Estratégico 3 | Un puerto con visión metropolitana

Eje Estratégico 4 | Un puerto integrado al Mercosur

Eje Estratégico 5 | Un puerto de áreas logísticas

Eje Estratégico 6 | Un puerto más accesible

Eje Estratégico 7 | Un puerto inclusivo

Eje Estratégico 8 | Un puerto sustentable

Tabla general - 51

Anexo - 55

El Puerto de Buenos Aires según la visión del Gobierno de la Ciudad | Arq. Daniel Chain

El Puerto de la Ciudad, "nuestro puerto" | Lic. Horacio Rodríguez Larreta

La necesidad de un Plan Estratégico | Silvana Giudici

Necesidad del puerto y conflictos puerto-ciudad | Ing. Jorge Abramian

Visión de los sindicatos portuarios | Abog. Juan Manuel Martínez Chas y Sr. José Giancaspro

Los accesos ferroviarios al Puerto de Buenos Aires y el Área Metropolitana

| Ings. Roberto Carretero y Juan Basadonna

Logística del transporte en el Área Metropolitana | Ing. Jorge Tesler

La vinculación del puerto con el turismo | Dr. Juan Carlos Chervatin

La administración del puerto y su futuro | Cap. Juan Corujo

Las líneas navieras | Ing. Rodolfo García Piñeiro

Los dueños de las cargas del puerto | Ing. Diego Pérez Santisteban





Un lugar estratégico

Ing. Mauricio Macri

Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires



Buenos Aires es una Ciudad abierta, reconocida en todo el mundo por su riqueza cultural, su historia y la diversidad de las actividades que dan sustento a su economía. El Puerto de la Ciudad es un espacio fundamental para entender cómo llegamos a ser lo que somos, y queremos que sea un protagonista en nuestro desafío de proyectarnos para hacer un futuro mejor. Por eso, como Presidente del Consejo de Planeamiento Estratégico, es un orgullo presentar el Plan Estratégico para el Puerto de Buenos Aires.

A principio de este año, cuando iniciamos la tarea de desarrollar el Plan, el objetivo parecía lejano y difícil de alcanzar. Pero con trabajo, apostando al valor de la participación ciudadana y la búsqueda de consensos, logramos el objetivo.

Todos los actores involucrados en la elaboración de este Plan consideramos que el Puerto es parte de la Ciudad y, por eso, es necesario que Buenos Aires sea responsable de su administración, al igual que lo hacen todas las provincias de la Nación. Coincidir en este aspecto fue un elemento clave en la elaboración de este proyecto.

A partir de este denominador común, pudimos delinear los ejes y lineamientos funda-

Presentación

mentales para trabajar a futuro. Queremos que nuestro puerto se desarrolle, se integre a la región y al mundo, y se organice física e institucionalmente de manera armónica con la Ciudad, la Provincia de Buenos Aires y la Nación.

La Ciudad de Buenos Aires ha manifestado en muchas ocasiones su interés por el Puerto. Los procesos institucionales son complejos y lleva tiempo alcanzar los acuerdos necesarios. Hoy, con la presentación de este Plan, estamos dando un paso muy importante en la consolidación de la autonomía de nuestra Ciudad.

A partir del Plan Estratégico, todos los porteños y los argentinos sabemos qué visión tenemos en la Ciudad de una parte fundamental de nuestra historia, nuestro espacio y nuestra economía. Queremos nuestro puerto y este plan expresa los objetivos que esperamos alcanzar en esta materia.

La amplitud de ideas y posiciones que refleja la integración del Consejo es la mayor garantía de que el Plan Estratégico representa a los porteños en su totalidad y esa es la fortaleza principal de este documento.

Nuevamente, quiero agradecer a todas las organizaciones que participaron en la elaboración

del mismo. Este acuerdo es una clara demostración de que los mecanismos de participación que incorporó la Constitución de nuestra Ciudad son una valiosa herramienta y que tenemos la responsabilidad de aprovecharlos al máximo.

A partir de ahora, vamos a seguir trabajando

para que lo que hoy es un proyecto, en poco tiempo se transforme en acción, una acción que nos ayude a mejorar la vida de todos. Juntos, queremos seguir creciendo para hacer una Ciudad y un país en el que cada vez tengamos más oportunidades para desarrollarnos y hacer realidad nuestros sueños.



El Plan Estratégico Buenos Aires 2016

Silvana Giudici

Subsecretaria de la Unidad de Coordinación del Plan Estratégico



El Puerto de Buenos Aires es un rasgo identitario y definitivo de nuestra Ciudad. Así lo expresa con claridad la Constitución de Buenos Aires.

Durante el año 2013 el Consejo de Planeamiento Estratégico (CoPE) se ha abocado a la formulación de un Plan Estratégico para el Puerto de Buenos Aires que de sustento y respaldo a una política de estado de la Ciudad en materia portuaria, integrando la visión metropolitana y respetando los aspectos federales involucrados.

El Plan Estratégico para el Puerto de Buenos Aires, fue analizado y debatido por todas las dimensiones de trabajo del CoPE, incorporando para su elaboración los resultados de seminarios y actividades de campo que comprendieron los diversos aspectos de esta problemática tan importante y compleja.

El plan aborda cuestiones institucionales y jurisdiccionales, atiende la problemática social y analiza las implicancias culturales, contempla y proyecta los distintos escenarios económicos y por supuesto como todo trabajo del Consejo tiene como principal característica la visión metropolitana.

Durante el 2013 el CoPE encaró distintos desafíos, la elaboración de una iniciativa legislativa para dotar a la ciudad de un marco normativo para las Asociaciones Público Privadas (APP)

o el análisis de la evolución de la densidad poblacional en la Ciudad son algunos ejemplos concretos de ello.

Pero claramente el objetivo más importante y el que involucró de manera directa a todas las instancias de trabajo del Consejo ha sido este Plan Estratégico para el Puerto de Buenos Aires.

En el mes de marzo el Comité Ejecutivo aprobó la agenda de trabajo para el año 2013, tras ello todas las dimensiones y el grupo de género comenzaron a estudiar en detalle los distintos aspectos de la problemática portuaria que hacen a sus respectivas incumbencias. En abril se organizó un seminario con trabajadores, académicos, empresarios y funcionarios que permitió a las organizaciones tener un panorama acabado de las opiniones y proyectos que existen respecto al Puerto de Buenos Aires.

Fueron consultados especialistas en los distintos aspectos de la cuestión portuaria, como la logística, el transporte de cargas, el turismo, el impacto ambiental, quienes aportaron información y contribuyeron con sus opiniones a dar forma a este Plan.

La primer Asamblea Anual Ordinaria declaró el interés estratégico del Puerto de la Ciudad y encomendó a las organizaciones elaborar

un Plan Estratégico durante el segundo semestre del año.

Con este mandato, en el mes de octubre y luego de una intensa labor, el Comité Ejecutivo aprobó los Ejes y Lineamientos del Plan Estratégico para el Puerto de Buenos Aires.

Ahora, luego de esta intensa labor, la pluralidad de organizaciones que integran el Consejo de Planeamiento Estratégico de la Ciudad propone un curso de acción concreto para el Puerto de Buenos Aires.

El trabajo llevado adelante ha sido minucioso, y el resultado es la consecuencia de un debate intenso pero sumamente constructivo. Cada uno de los ejes y lineamientos responde a las inquietudes y expectativas de las organizaciones que representan a la sociedad de nuestra Ciudad en los más diversos espacios.

Los sectores del trabajo y la producción, los académicos y los culturales, los preocupados por el ambiente y los interesados en la defensa de los usuarios, han dejado su impronta en este documento.

Un agradecimiento especial merece el apoyo de Jefe de Gobierno de la Ciudad, que en su función de Presidente del Consejo ha respaldado en el proceso de elaboración de este Plan desde su inicio, acompañándonos y realizando importantes aportes al intercambio de ideas sobre el tema.

Finalmente mi agradecimiento y el de todo el equipo de la Unidad de Coordinación para las organizaciones que con su aporte han permitido que la Ciudad establezca el rol estratégico del Puerto y avance en el camino de la autonomía plena.



Plan Estratégico para el Puerto de Buenos Aires

El presente texto introductorio al Plan Estratégico para el Puerto de Buenos Aires busca definir el contexto histórico, económico e institucional a partir del cual se deben interpretar los ejes y lineamientos establecidos.

La Ciudad de Buenos Aires y su puerto son una unidad. La presencia de un puerto que genera actividad económica y puestos de trabajo¹ y vincula con el mundo es inescindible de la identidad “porteña”.

La relación con el Puerto ha sufrido vaivenes a lo largo de los siglos y ha sido a su vez motivo de conflictos. Muchos de ellos se resolvieron de forma cruenta y forman parte de las páginas más trágicas de nuestra historia.

Buenos Aires nació como una Ciudad y un Puerto que estaban en los remotos confines del imperio español. Sus actividades eran casi marginales y la presencia de autoridades tenía más que ver con evitar cierta informalidad que permitían las costas del Río de la Plata, que con la tradicional búsqueda de riquezas que caracterizó la expansión colonial.

Lo que importaba de Buenos Aires era su Aduana, que garantizaba o tenía que garantizar el cumplimiento de las normas que imponía la metrópolis para el comercio exterior de estas tierras, monopolizando la actividad y alejando la competencia de otras potencias coloniales de

la época.

Esta Aduana, ha sido el nudo gordiano de gran parte de nuestra historia, en las invasiones inglesas, la Revolución de Mayo y las luchas intestinas. La disputa política y económica entre unitarios y federales giró alrededor del control de los recursos y la distribución de los beneficios que la Aduana generaba.

Aquel que controlaba la Ciudad controlaba el Puerto, quien controlaba el Puerto ejercía el control aduanero y por lo tanto disponía de los recursos de acuerdo a sus necesidades y objetivos, que no siempre eran los de todas las Provincias Unidas.

En la actualidad esto ya no es así. Luego de la organización institucional de nuestro país, tanto las competencias nacionales como las de las provincias han quedado claramente delimitadas y nadie discute que el gobierno nacional ejerce la autoridad aduanera en cualquier parte del territorio nacional e independientemente de cuál sea la vía que se utiliza para el comercio exterior.

En efecto existen en la actualidad aduanas en pasos fronterizos, puertos y otras locaciones de todo el país, sin que ello

impida a las autoridades de las provincias ejercer el control y la administración de sus puertos o sus territorios.

La única excepción es el Puerto de Buenos Aires. Es por ello que uno de los objetivos de este Plan Estratégico es lograr la equiparación en el tratamiento con las otras jurisdicciones.

En 1992 se sancionó la Ley de Puertos (N° 24.093) que establece la descentralización de la actividad portuaria y transfiere a las provincias la administración de los puertos.

Esta norma incluía a la Ciudad de Buenos Aires entre las jurisdicciones con capacidad de solicitar la transferencia a título gratuito del “dominio y administración” de los puertos situados en su territorio.

Sin embargo, mediante el Decreto 1.029/92 el Poder Ejecutivo Nacional vetó parte del Artículo 11 de la Ley de Puertos, excluyendo a la Ciudad de Buenos Aires del derecho que se otorgaba a las provincias. La fundamentación del decreto expresaba que, a la sazón, la Ciudad era un ente descentralizado dentro de la órbita del Gobierno Nacional, razón por la cual la privatización de las actividades del Puerto de Buenos Aires sería asumida por el Ejecutivo Nacional de forma directa.

Ese mismo año y mediante el Decreto 817/92 se ordenó la disolución de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado (AGPSE) y la creación, en el ámbito del Puerto de Buenos Aires, de la Sociedad Administradora Portuaria

(SAP). Es importante destacar que este último organismo creado para reemplazar a la Administración General de Puertos AGP contemplaba la participación de todos los sectores involucrados en la actividad portuaria, incluida expresamente la Ciudad de Buenos Aires.

Esta Sociedad Administradora nunca llegó a ejercer sus funciones, ya que a pesar de ser un ente en disolución, la AGP continuó a cargo de la administración del Puerto de Buenos Aires. En 2003, mediante el Decreto 19 se eliminó el agregado “en liquidación” de la denominación del organismo y éste recuperó plenamente las facultades que nunca había dejado de desempeñar.

Queda aquí un punto que debe ser aclarado, el Decreto 19/03 nada dice sobre la situación de la Sociedad Administradora Portuaria, que si bien nunca fue constituida tampoco ha sido eliminada de la normativa vigente.

A partir de la Reforma Constitucional de 1994 la situación institucional de la Ciudad se modifica radicalmente.

Con el reconocimiento de la autonomía de la Ciudad se inicia el proceso para ejercer en su territorio las mismas atribuciones que las provincias, respetando al igual que ellas las materias que son de competencia federal.

El argumento central del veto a la Ley de Puertos ha dejado de existir, ya que hoy la Ciudad no es un organismo dependiente del Poder Ejecutivo Nacional

y tiene plenas facultades para ejercer las atribuciones que prevé la norma. No existen entonces fundamentos de orden jurídico, institucional o económico que justifiquen la diferencia con los demás estados provinciales.

El Artículo 8 de la Constitución de la Ciudad declara que “El Puerto de Buenos Aires es de dominio público de la Ciudad, que ejerce el control de sus instalaciones, se encuentren o no concesionadas”. El Artículo 80, que enumera las atribuciones de la Legislatura de la CABA, en su inciso 6 dice: “dicta la Ley de Puertos de la Ciudad” y el Artículo 104, entre las atribuciones y facultades del Jefe de Gobierno, enumera en el inciso 20: “Administra el Puerto de Buenos Aires.”

Esta norma no ha recibido objeción alguna por parte de la Nación, por lo cual se interpreta su conformidad y aceptación, las cuales ratifican la jurisdicción de la Ciudad sobre su puerto.

Avanzar de manera gradual en la transferencia del dominio y la administración del Puerto será una forma de consolidar el proceso de autonomía de la Ciudad y representará un gran desafío para la administración local.

La operación del puerto de Buenos Aires, como la de cualquier otro, requiere una estructura ágil, con un proceso de decisión expeditivo, con independencia y con una coherencia que se mantenga a través del tiempo. Se deben tomar decisiones rápidas para responder a situaciones

tales como el dragado de un canal que se colmató² por una tormenta, o la reconstrucción de una estructura.

La dependencia de una administración centralizada cercena las posibilidades de un manejo adecuado de prioridades y de los recursos.

Las reflexiones desarrolladas en los párrafos precedentes llevan a proponer una organización autárquica y con una estructura profesionalizada.

Esa administración debe quedar sujeta a controles claros, para que responda a las requisitorias legales y judiciales y debe manejarse con transparencia, haciendo públicos sus actos y manejos financieros. Hemos considerado la posición de quienes sostienen la inconveniencia de que el Puerto de la Ciudad mantenga su actual localización [Figuras 1 y 2].

No hemos hallado en el mundo antecedentes de puertos que hayan sido relocalizados o reconvertidos mientras se encontraban operativos. Todas las experiencias muestran que el traslado de los puertos solo se produce cuando las áreas quedan obsoletas, abandonadas y degradadas.³ En la Argentina, un país con un déficit de infraestructura millonario y con una capacidad de ejecución de proyectos limitada y lenta, la mudanza del puerto aparece como un proyecto inviable.

En la actualidad, el Puerto de Buenos Aires es competitivo y seguirá siéndolo en algunos rubros para los que demostró eficiencia: contenedores y pasajeros (ya



Imágenes elaboradas por la UCPE, sobre mapas de la Unidad de Sistemas de Inteligencia Territorial, Subsecretaría de Planeamiento, Ministerio de Desarrollo Urbano, GCBA.

sean fluviales o de cruceros).

El Puerto de Buenos Aires tiene muchas características que lo favorecen:

a. Es un puerto terminal donde se concentra, como en una cabecera, la carga de exportación industrializada que en su mayoría proviene desde el norte de la ciudad.

b. Concentra la demanda de cargas de importación que se distribuyen alrededor de la ciudad.

c. Es un puerto cabecera, donde desemboca la carga del litoral fluvial.

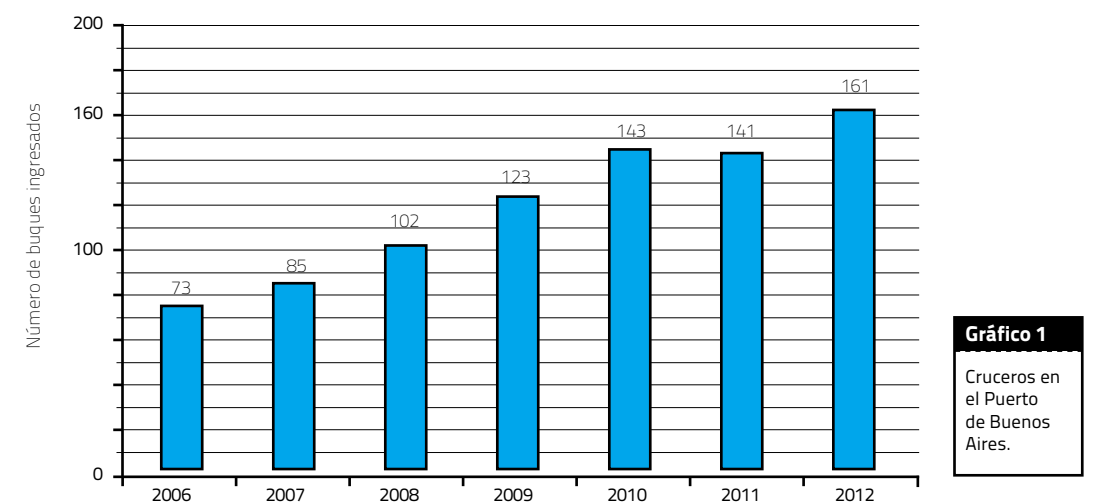
Esta ¿última? característica será más atractiva en el futuro. Dados los problemas de congestionamiento y falta de capacidad de los accesos terrestres resultará más importante el acceso fluvial.

El Puerto de Buenos Aires se convertirá

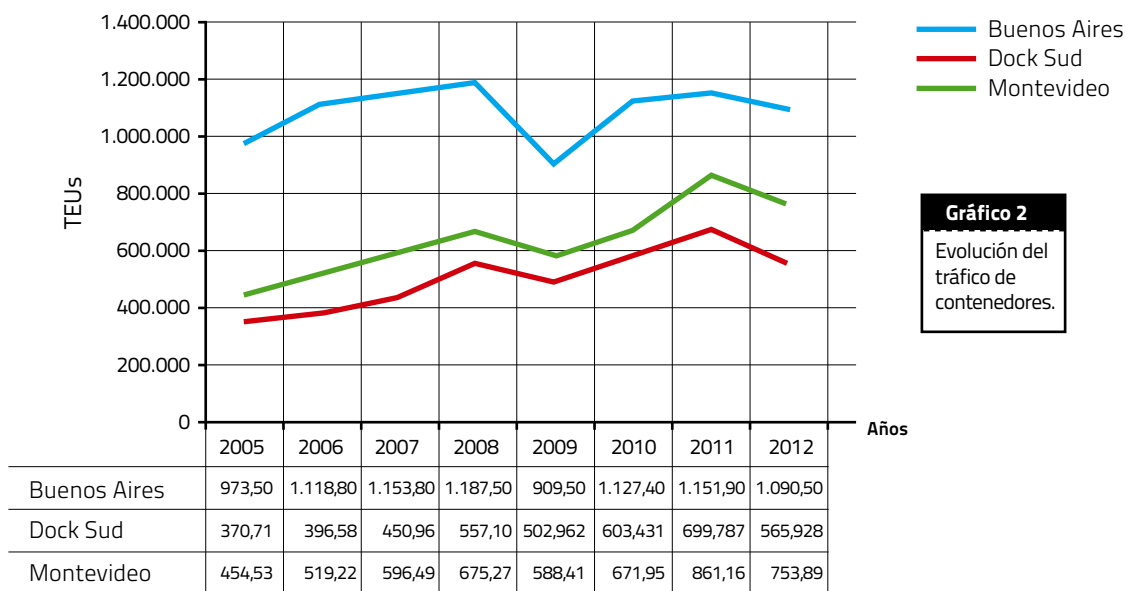
entonces en un elemento integrador de los puertos fluviales y la red de puertos internos [Gráfico 1].

La valorización del Puerto de Buenos Aires no implica restringir el desarrollo de otros puertos vecinos. La oferta de servicios portuarios en la región es limitada y la capacidad se encuentra cercana a su techo. La desaceleración económica y las medidas para restringir el déficit comercial resultaron ser limitaciones impuestas al comercio exterior que evitaron que se manifestara de manera más aguda la falta de capacidad portuaria regional.

El Puerto de Buenos Aires mantiene aproximadamente un mismo nivel de cargas desde el año 2008. Dock Sud sigue aproximadamente la misma tendencia. Su nivel de cargas creció un 1,6% en el período 2008-



Fuente: Instituto del Transporte de la Academia Nacional de Ingeniería y Administración General de Puertos.



2012. Montevideo creció entre 2007 y 2011 un 44%, pero el movimiento de 2011 fue un 14% mayor al de 2012 [Gráfico 2]. En un marco de crecimiento normal, todos estos puertos verían superada su capacidad. Su ampliación y la creación de nuevas terminales será un requisito para posibilitar el crecimiento del país. En 2008, cuando se alcanzó el máximo movimiento de Buenos Aires, Dock Sud y Montevideo actuaron como puertos complementarios para permitir el desarrollo del comercio exterior. Sin la existencia de los mismos, los “cuellos de botella” hubieran reducido la capacidad del sistema para responder a la demanda. Para un escenario de contracción económica,

la capacidad sería excedente y los puertos tendrían que disputarse la carga. Es lo que puede suceder en el corto plazo cuando comiencen a operar las nuevas terminales en desarrollo si a esa fecha no se registra un marcado crecimiento de la actividad económica. Los especialistas coinciden en que los puertos argentinos enfrentan dificultades que no derivan de la competencia entre puertos. Se deben a: la aduana, la ley de cabotaje, la multiplicidad de organismos intervinientes en los despachos portuarios, los costos del canal navegable y el practicaje y los costos de una infraestructura vial y ferroviaria obsoleta, que aumentan los costos de los fletes



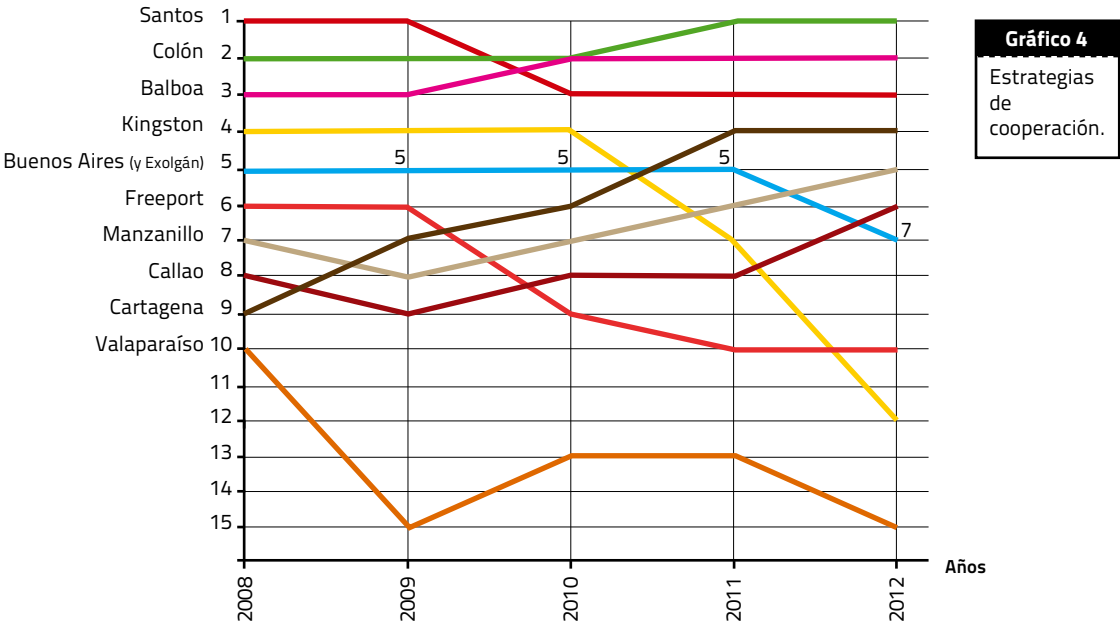
internos. Las deficiencias en infraestructura de transporte terrestre representan un problema que exceden al Puerto de Buenos Aires. La captación de cargas de los puertos periféricos del área metropolitana gravita también sobre el tránsito del área central de la Ciudad de Buenos Aires [Gráfico 3]. Existen caminos para la integración

regional del Puerto de Buenos Aires que obligarían a los organismos que intervienen a adecuarse a la realidad internacional. La aceptación de estándares de facilitación portuaria de todos los puertos argentinos, los criterios internacionales de controles aduaneros, la integración de plataformas digitales comunes para compartir información y los protocolos de seguridad comunes, obligan a que a nivel nacional se adopten decisiones que de otra manera serían difíciles de abordar. Estos estándares comunes colocan a un puerto en una lista de elegibilidad, pero también acercan al puerto a la red de un sistema portuario mundial permitiendo que ocupe un lugar en ella. El Puerto de Buenos Aires ocupa hoy un lugar en esa red, pero la evolución de los estándares, que no espera a las decisiones nacionales, podría relegarlo. Este no sólo es un problema para Buenos Aires si no para todos los puertos del país. Con 1.8 MM de TEUs en conjunto con Dock Sud, Buenos Aires es un puerto de poco tamaño que no figura en el ranking de los 50 puertos más importantes de contenedores a escala mundial. En el ámbito latinoamericano, en el último ranking, Buenos Aires figura en la séptima posición, cuando en 2008 figuraba quinto. Por cierto el movimiento de un puerto no solo es función de su capacidad sino también de la economía [Tabla 1]. Mientras haya cargas el puerto seguirá existiendo, pero las condiciones son cambiantes y las exigencias mayores.

Tabla 1

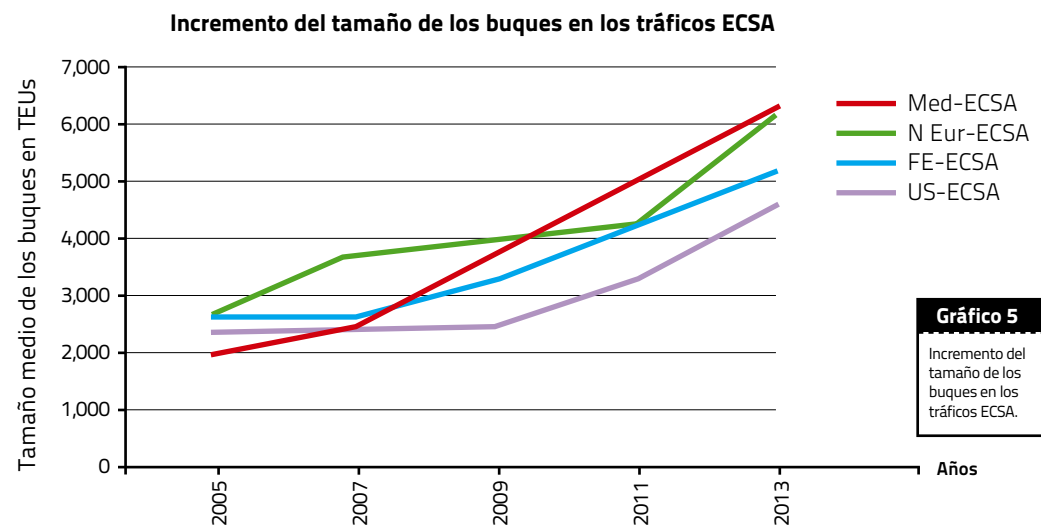
Ranking 2012	Puerto	País	2008	2009	2010	2011	2012
1	Colón	Panamá	2.468.520	2.210.720	2.810.657	3.371.714	3.518.672
2	Balboa	Panamá	2.167.977	2.011.778	2.758.506	3.232.265	3.304.599
3	Santos	Brasil	2.677.839	2.255.862	2.715.568	2.985.922	2.961.4426
4	Cartagena	Colombia	1.064.105	1.237.873	1.581.401	1.853.342	2.205.948
5	Manzanillo	México	1.409.782	1.110.350	1.511.378	1.762.508	1.930.893
6	Callao	Perú	1.203.315	1.089.838	1.346.186	1.616.165	1.817.663
7	Buenos Aires (y Exolgán)	Argentina	1.781.100	1.412.462	1.730.831	1.851.687	1.656.428
8	Guayaquil	Ecuador	874.955	884.100	1.123.098	1.405.762	1.448.687
9	Lázaro Cárdenas	México	524.791	585.449	796.023	953.497	1.242.777
10	Freeport	Bahamas	1.702.000	1.323.000	1.125.000	1.116.272	1.202.000
11	Caucedo	Rep. Dominicana	736.879	906.279	1.004.901	993.561	1.153.787
12	Kingston	Jamaica	1.915.951	1.728.042	1.891.770	1.756.832	1.139.418
13	San Antonio	Chile	687.864	729.033	870.719	928.432	1.069.271
14	Limón-Moin	Costa Rica	835.143	748.029	858.176	901.330	1.045.215
15	Valparaíso	Chile	946.921	677.432	878.787	973.012	942.647
16	Buenaventura	Colombia	743.295	677.432	662.821	748.305	850.385
17	Puerto Cabello	Venezuela	809.454	790.000 (e)	629.895	721.500	845.917
18	Veracruz	México	716.046	564.315	662.537	729.622	799.389
19	Montevideo	Uruguay	675.273	588.410	671.952	861.164	753.889
20	Paranaguá	Brasil	595.729	588.410	546.564	681.678	743.830
21	Río Grande	Brasil	601.580	629.586	647.188	618.039	611.133

Fuente: CEPAL. <http://www.eclac.cl/cgibin/getProd.asp?xml=/Transporte/noticias/7/449997/P49997.xml&xs=/Transporte/tpl/p1f.xsl&base=/perfil/tpl/top-bottom.xsl>



Es muy probable que no solo el puerto de Buenos Aires, sino también los puertos fluviales de ultramar, Dock Sud, La Plata y Montevideo tengan problemas serios en el futuro, ya que el Río de la Plata mismo es de naturaleza limitada. Sus profundidades son naturalmente escasas y sus canales de navegación escasos y de poco ancho. Los puertos que ahora parecerían en competencia, tienen más problemas comunes que intereses contrapuestos. Existe, por lo tanto, más posibilidades de establecer estrategias de cooperación que escenarios de confrontación [Gráfico 4]. Las exigencias mayores están representadas por buques de mayor tamaño que necesitan grúas de mayor alcance

y espacios de maniobras y atraque más amplios. Ninguno de los puertos de la Cuenca del Río de la Plata está preparado. Todos deberán adecuarse, no por una necesidad de subsistencia individual, sino por la subsistencia del conjunto y del comercio exterior. Hasta ahora el buque más grande que ha llegado a Buenos Aires tenía 334 metros de eslora, exigiendo al límite la capacidad del puerto. La incorporación de los nuevos buques Triple E, con 400 metros de eslora y con capacidad para transportar 23 filas de contenedores, desplazará embarcaciones cada vez más grandes hacia nuestras costas y será indispensable contar con las facilidades necesarias para operarlos [Gráfico 5].⁴



Fuente: Alphaliner, incremento en el tamaño de los buques en los tráficos de la Costa Este Sudamericana.

Buenos Aires tiene asignaturas pendientes ya que sus recursos disponibles están subutilizados. El área portuaria está fragmentada. Hay lotes con usos ajenos a la función portuaria dentro del área portuaria y espacios desordenados que usa el puerto para satisfacer necesidades de la Ciudad y a los que la ciudad no alcanza con servicios básicos o regulaciones acordes a los usos.

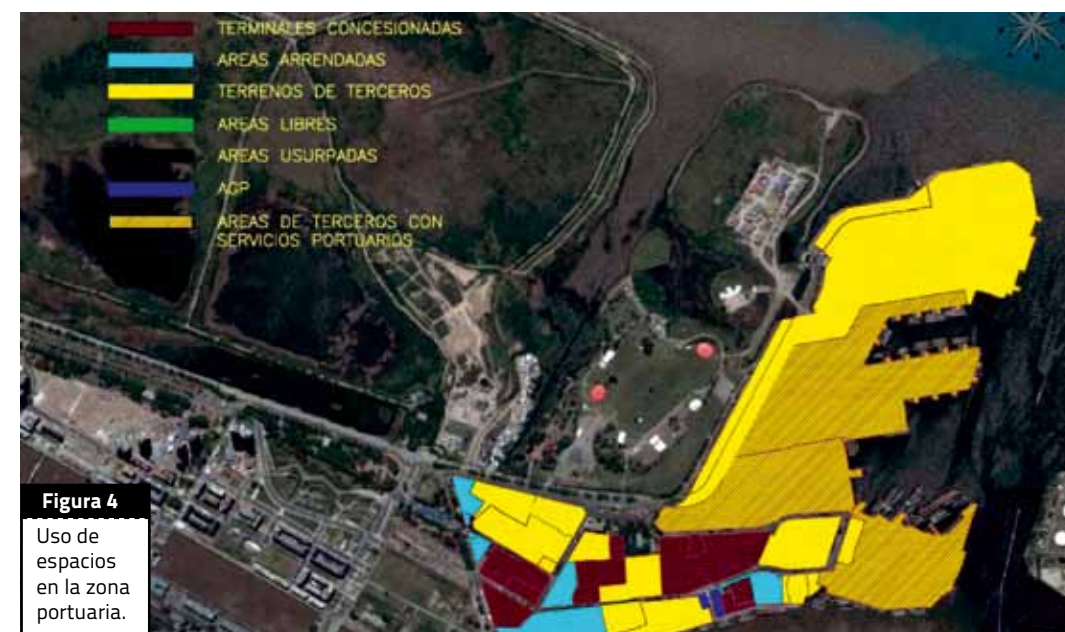
En el marco de un tránsito agobiante, en la ciudad y el área metropolitana, se mezclan operaciones del comercio exterior con distribución de cargas internas, sobre un territorio abandonado por el ferrocarril y donde imperan los camiones.

Sin cambiar el perfil del puerto, con la mejora del diseño de sus espacios, la reorganización de la distribución de cargas en el Área Metropolitana y el rediseño de una

red de tránsito pesado, la diferenciación y segregación del tránsito portuario, la creación de facilidades para que los camiones del puerto no ocupen la vía pública y la facilitación de la conexión norte-sur, los conflictos ciudad-puerto quedarían acotados a las dinámicas y lógicas de una ciudad integrada y moderna [Figuras 3 y 4].

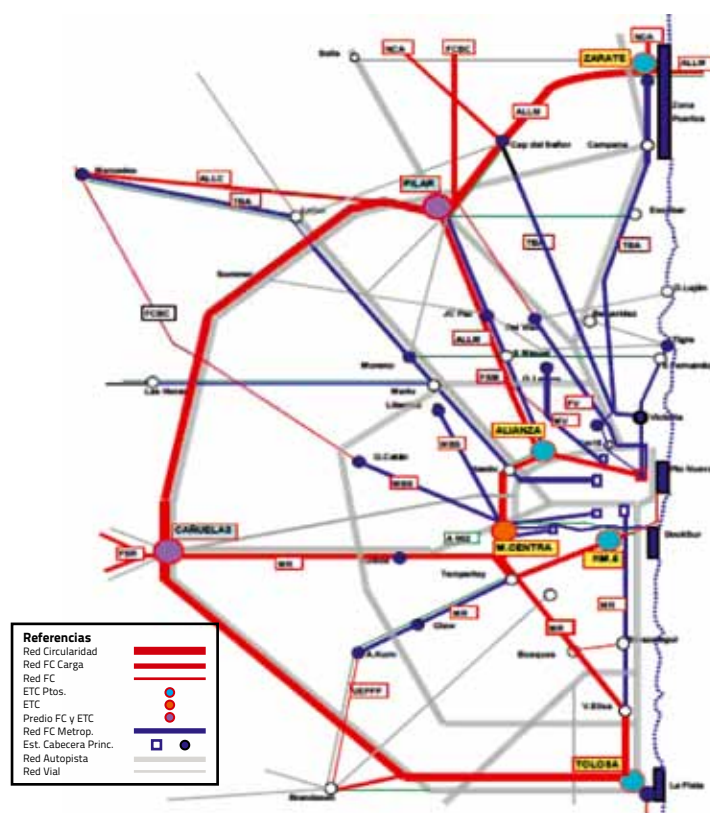
La escasa utilización del ferrocarril es un grave problema para la eficiencia del sistema de transporte de cargas del país, pero es aún más preocupante para el funcionamiento y desarrollo del Puerto de Buenos Aires y la Red de puertos metropolitanos en general.

Si se tiene en cuenta que en la Argentina existen 20.000 kilómetros de vías férreas operables y 2.800 kilómetros de autopistas y que, según datos de 2010, se



Plan Maestro 2030, Desarrollo del Puerto de Buenos Aires, Evaluación y Actualización, Administración General de Puertos (julio de 2009).

Accesos a las terminales portuarias (Basadona, ver pág. 91).



Existen distintos proyectos tendientes a revertir esta realidad, desde los menos ambiciosos y de aplicación relativamente rápida que proponen utilizar las ventanas de tiempo que provee la capacidad insta-

se planteen.

Con los dos esquemas mencionados la capacidad del puerto podría ser aumentada ya que esta depende de la posibilidad de establecer un flujo continuo de cargas y/o pasajeros entre los canales náuticos y las vías terrestres, pasando por los muelles y edificios portuarios. Cualquier plan estratégico para el Puerto debe contemplar el cuidado del ambiente y la integración con los vecinos. Para que la Ciudad y el Puerto convivan armoniosamente, éste último deberá respetar el ambiente e integrar a los habitantes de la Ciudad. El cuidado del ambiente puede parecer un tema menor en el marco de un Riachuelo contaminado y sin oxígeno disuelto en el agua, o una franja costera con concentraciones altas de coliformes hasta 2.000 metros de la costa.⁶

No obstante ello el puerto debe reducir sus contribuciones negativas, principalmente en lo referido a la calidad del agua y las emisiones gaseosas. Existen herramientas para hacerlo. Es más, el Puerto puede hacerse cargo de parte del tratamiento de los efluentes que el funcionamiento de la ciudad vuelca sobre el vaso portuario. Esta es otra área donde es necesario el trabajo coordinado y estrecho entre puerto y ciudad y que también justifica la transferencia de la jurisdicción del puerto.

La presencia del vecino en el puerto puede materializarse con ciertas restricciones, para no interferir con las operaciones y su eficiencia. Pero hay muchas y

variadas posibilidades para que acceda en algunas áreas para generar el sentido de pertenencia y comunión de intereses. La protección de espacios culturales y recreativos dentro del espacio portuario, la incorporación de criterios de diseño de nuevas estructuras para que se pueda acceder física y visualmente al río, la revisión de proyectos que no se ajustan a esos criterios, la recuperación de las áreas costeras adyacentes, son ejemplos de intervenciones donde convergen los intereses de los vecinos con las posibilidades de la autoridad portuaria.

A partir de estos conceptos básicos será necesario que la Ciudad defina el perfil de su Puerto, con la necesaria visión metropolitana y pensándolo inserto en el mundo y la región con especial atención a la relación con los socios comerciales del Mercosur.

El tipo de cargas, y el manejo que se haga de ellas determinarán las tecnologías a aplicar, los mecanismos necesarios para garantizar la accesibilidad a la zona portuaria y las políticas para mitigar el impacto de los desplazamientos logísticos en la Ciudad.

La presencia de actividades productivas en una Ciudad genera conflictos, pero estos pueden ser tratados de manera adecuada. Mediante una correcta planificación y adecuadas políticas públicas se pueden orientar las actividades de los privados de modo de garantizar la inclusión y la preservación del ambiente en cualquier proyecto que se desarrolle en

el área portuaria.

Con estos objetivos las 145 organizaciones que integran el Consejo de Planeamiento Estratégico de la Ciudad de Buenos Aires y el Gobierno de la Ciudad, representado en el Consejo por el Jefe de Gobierno, establecen la necesidad de elaborar un Plan Estratégico para el Puerto de Buenos Aires que defina las necesidades, plantee soluciones y se transforme en una política de estado a respetar por las jurisdicciones involucradas y los futuros gobiernos.

Notas

¹ Veinte mil puestos de trabajo en forma directa. Plan Maestro 2030, Desarrollo del Puerto de Buenos Aires, Evaluación y Actualización, Administración General de Puertos (julio de 2009).

² Colmatar: l. tr. Geol. Rellenar una hondonada o depresión del terreno mediante sedimentación de materiales transportados por el agua (*Diccionario de la Real Academia Española*, 21ª ed., 1992).

³ En Dubai se estaría planteando el primer caso de un puerto trasladado mientras que todavía está operativo.

Este proyecto respondería a una necesidad muy particular y en el contexto de un país con exceso de dinero disponible para inversiones, donde se construyeron islas representando a los continentes.

⁴ Exposición del Ing. Rodolfo García Piñeiro en el Seminario "Visiones Estratégicas sobre el Puerto de Buenos Aires", CoPE-CPIC (abril de 2013).

⁵ Exposición del Ing. Juan Basadona en el Seminario "Visiones Estratégicas sobre el Puerto de Buenos Aires", CoPE-CPIC (abril de 2013).

⁶ Programa Permanente de la Calidad del Agua superficial de la Ciudad, Agencia de Protección Ambiental, GCBA.

Ejes y lineamientos

Los siguientes ejes y lineamientos del Plan Estratégico para el Puerto de Buenos Aires fueron aprobados por el Comité Ejecutivo del Consejo de Planeamiento Estratégico de la Ciudad en su reunión del 9 de octubre de 2013 y representan los consensos alcanzados por las organizaciones y han sido elaborados a partir de las conclusiones y objetivos a los que se arribara en los talleres de trabajo posteriores al seminario "Visiones Estratégicas sobre el Puerto de Buenos Aires" del mes de abril de 2013.



Ejes estratégicos

EJE ESTRATÉGICO 1 UN PUERTO DE ADMINISTRACIÓN LOCAL

Un puerto de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, bajo administración local, que articule coordinadamente con las administraciones nacional y provincial.

Fundamentación del enfoque

Propiciamos el traspaso del Puerto de Buenos Aires a la Ciudad Autónoma, con el fin de cumplir con lo establecido en los artículos 8, 80 inc. 6 y 104 inc. 20 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Es relevante que la Ciudad Autónoma ejerza la administración del Puerto, que responda a un estatuto y establezca como una de las cuestiones prioritarias la reinversión de las utilidades, y controle la gestión a través de un sistema de auditoría.

Es esencial establecer para la administración del puerto parámetros acordes a las nuevas formas de la gestión pública. Es decir, contar con los mecanismos para alcanzar una gestión por objetivos con evaluación de los resultados; donde la gestión quede registrada de forma clara y transparente mediante un tablero de control y que cuente con mecanismos

que faciliten el acceso a la información para todos los ciudadanos.

Es necesario que la gestión del Puerto de Buenos Aires cuente con un proceso continuo de capacitación y perfeccionamiento para sus recursos humanos con el objetivo de llevar adelante la planificación estratégica en el corto, mediano y largo plazo. Además, de poder contar con personal para realizar investigaciones y desarrollos con miras a establecer en un escenario cambiante las mejores oportunidades para el crecimiento del puerto, la navegación, el manejo de cargas y las operaciones de los buques.

Lineamientos estratégicos

En este marco se proponen los siguientes lineamientos estratégicos:

- Avanzar en la transferencia a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires del dominio y la administración del Puerto.
- Establecer una administración autárquica para el Puerto de Buenos Aires, con un modelo de gestión que garantice la eficiencia, la eficacia, la transparencia y la participación público privada.
- Lograr una administración del Puerto de Buenos Aires que trabaje coordinadamente con la administración nacional y provincial.

- Dotar a la administración del Puerto de Buenos Aires de capacidades para el desarrollo, la planificación, la investigación y la innovación tecnológica.

EJE ESTRATÉGICO 1	Un puerto de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, bajo administración local, que articule coordinadamente con las administraciones nacional y provincial.
Lineamientos	▪ Avanzar en la transferencia a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires del dominio y la administración del Puerto. ▪ Establecer una administración autárquica para el Puerto de Buenos Aires, con un modelo de gestión que garantice la eficiencia, la eficacia, la transparencia y la participación público privada. ▪ Lograr una administración del Puerto de Buenos Aires que trabaje coordinadamente con la administración nacional y provincial. ▪ Dotar a la administración del Puerto de Buenos Aires de capacidades para el desarrollo, la planificación, la investigación y la innovación tecnológica.

EJE ESTRATÉGICO 2

UN PUERTO DE ALCANCE GLOBAL

Un puerto competitivo, que cuente con la infraestructura portuaria necesaria que le permita su desarrollo, especializado en contenedores, en transporte de pasajeros y en provisión de servicios portuarios.

Fundamentación del enfoque

El Puerto de Buenos Aires se ha transformado, desde la concesión de sus terminales en un puerto orientado esencialmente al movimiento de contenedores y más recientemente de pasajeros. Históricamente el Puerto de Buenos Aires ha sido uno de los principales centros portuarios y logísticos de América Latina. El ranking de movimiento portuario elaborado por la CEPAL lo ubicaba en la cuarta posición entre los principales puertos de la región. Sin embargo, estos puertos se están adecuando a las nuevas tendencias del transporte marítimo, creando terminales con mayores profundidades y aptas para la maniobra de grandes buques. Sin duda, el Puerto de Buenos Aires está condicionado por sus canales de acceso, por la falta de inversiones en infraestructura de transporte, por las deficiencias en las conexiones multimodales, por ciertas características del régimen aduanero que lo hacen menos eficiente y más caro respecto de otros puertos y por la ocupación fragmentada en el territorio.

El Puerto de Buenos Aires requiere entonces para sostener su posición regional de inversiones en equipamiento e infraestructura, que formen parte de un plan de mediano y largo plazo y redefinir la utilización del área portuaria estableciendo el régimen de uso de sus terrenos y consolidando los espacios fragmentados. En este sentido es necesario actuar sobre las limitantes que tiene en la actualidad el Puerto, como la profundidad del canal de acceso, el largo de los muelles y otros aspectos vinculados a las operaciones logísticas. Habrá que generar la infraestructura para la operación de buques modernos y para procesar de manera ágil y eficiente las cargas terrestres, integrando las áreas logísticas y promoviendo la interconexión de las zonas de carga y descarga de buques, muelles, terminales, oficinas de aduana y sectores logísticos y de servicios complementarios como el dragado y los astilleros. Es por ello que se necesita atraer la participación privada en el financiamiento y la gestión de la infraestructura portuaria mediante esquemas de asociación público-privada.

Lineamientos estratégicos

En este marco se proponen los siguientes lineamientos estratégicos:

- Instrumentar un programa de inversión en infraestructura con recursos propios y aportes privados en el marco de un Plan

- Maestro de mediano y largo plazo.
- Crear muelles y espacios de maniobra para los buques de nueva generación.
 - Crear muelles y facilidades para las operaciones de transferencia fluvial-marítima.
 - Mejorar la productividad global de las operaciones portuarias mediante herramientas innovadoras de gestión.
 - Definir las áreas de uso exclusivo para la operación portuaria y establecer su régimen de usos, consolidando los espacios fragmentados, uniendo predios desde el punto de vista jurídico y operativo, y transformándolos en zonas de actividad logística.
- Aumentar los espacios portuarios a través del uso de terrenos subutilizados dentro de la jurisdicción portuaria o el rediseño del vaso portuario. Destinando áreas recuperadas al movimiento y atención de pasajeros y desarrollando terminales especializadas.

EJE ESTRATÉGICO 2	Un puerto competitivo, que cuente con la infraestructura portuaria necesaria que le permita su desarrollo, especializado en contenedores, en transporte de pasajeros y en provisión de servicios portuarios.
Lineamientos	▪ Instrumentar un programa de inversión en infraestructura con recursos propios y aportes privados en el marco de un Plan Maestro de mediano y largo plazo. ▪ Crear muelles y espacios de maniobra para los buques de nueva generación. ▪ Crear muelles y facilidades para las operaciones de transferencia fluvial-marítima. ▪ Mejorar la productividad global de las operaciones portuarias mediante herramientas innovadoras de gestión. ▪ Definir las áreas de uso exclusivo para la operación portuaria y establecer su régimen de usos, consolidando los espacios fragmentados, uniendo predios desde el punto de vista jurídico y operativo, y transformándolos en zonas de actividad logística. ▪ Aumentar los espacios portuarios a través del uso de terrenos subutilizados dentro de la jurisdicción portuaria o el rediseño del vaso portuario. Destinando áreas recuperadas al movimiento y atención de pasajeros y desarrollando terminales especializadas

EJE ESTRATÉGICO 3

UN PUERTO CON VISIÓN METROPOLITANA

Un puerto con visión metropolitana y con plena capacidad de articulación interjurisdiccional sobre el territorio.

Fundamentación del enfoque

Contemplar al Puerto de Buenos Aires, desde una perspectiva metropolitana, plantea la necesidad de establecer principios de reordenamiento que faciliten su articulación territorial.

Desde esta realidad resulta imprescindible impulsar la creación de mecanismos de cooperación, integración y desarrollo con los demás puertos de la región y, en especial con los de la región metropolitana, desarrollando junto a la Nación y la Provincia de Buenos Aires el abordaje interjurisdiccional sobre el territorio en las cuestiones portuarias comunes, como la uniformidad de estándares, la adopción de criterios de facilitación portuaria, la implementación de programas de capacitación para los diferentes operadores y el intercambio de experiencias, entre otras cuestiones. En todos los casos se ha de considerar la dinámica propia de la región metropolitana como un espacio particular y diferenciado.

En este contexto se ha de posibilitar la proyección funcional del Puerto de Buenos Aires con el Puerto de Dock Sud promoviendo planes de desarrollo en común. Junto a la actual especialización

de los principales puertos de la región, el Puerto de Buenos Aires, debe responder con calidad y eficiencia a los requerimientos del mercado desde una visión metropolitana.

Lineamientos estratégicos

En este marco se proponen los siguientes lineamientos estratégicos para potenciar la visión metropolitana del Puerto de Buenos Aires:

- Acordar con la Provincia de Buenos Aires y con la Nación políticas interjurisdiccionales para los puertos del área metropolitana con una visión integradora.
- Generar acuerdos para el establecimiento de estrategias de desarrollo en común para los puertos del área metropolitana, en especial con el de Dock Sud.
- Promover la integración territorial de las áreas de operación portuaria del ámbito metropolitano.
- Articular políticas de seguridad en la zona portuaria con la Nación y la Provincia de Buenos Aires.

EJE ESTRATÉGICO 3	Un puerto con visión metropolitana y con plena capacidad de articulación interjurisdiccional sobre el territorio.
Lineamientos	▪ Acordar con la Provincia de Buenos Aires y con la Nación políticas interjurisdiccionales para los puertos del área metropolitana con una visión integradora. ▪ Generar acuerdos para el establecimiento de estrategias de desarrollo en común para los puertos del área metropolitana, en especial con el de Dock Sud. ▪ Promover la integración territorial de las áreas de operación portuaria del ámbito metropolitano. ▪ Articular políticas de seguridad en la zona portuaria con la Nación y la Provincia de Buenos Aires.

EJE ESTRATÉGICO 4
UN PUERTO INTEGRADO AL MERCOSUR

Un puerto integrado al Mercosur, que funcione en red con los restantes puertos de la región.

Fundamentación del enfoque
En la actualidad la oferta portuaria regional, tanto fluvial como marítima, se encuentra muy diversificada. Esto está generando cierta competencia de los puertos por atraer las grandes líneas marítimas. Lo que se observa muy especialmente en los puertos polivalentes enclavados en las grandes metrópolis, como Buenos Aires o Montevideo. En estos casos, las diferencias y sus ventajas comparativas están asociadas por un lado a la eficiencia, calidad y confiabilidad de sus operaciones y, por el otro, a la oferta de servicios complementarios enfocados a la cadena logística. Se trata de potenciar el concepto de servicios globales e integrados conformado por el puerto, la logística portuaria y las redes de transporte. La integración regional y la creciente globalización de los flujos comerciales y de cargas en particular, exigen una perspectiva regional para analizar su potencial. El Puerto de Buenos Aires necesita mejorar su competitividad en términos de costos y calidad de sus servicios, y mejorar su complementación con otros puertos de la región a través de mayores

facilidades, integración administrativa así como estandarización de los procesos y la información para insertarse definitivamente en el marco de las cadenas logísticas de producción, transporte y distribución. Por ello, la Ciudad debe diseñar una política de complementariedad funcional y de posicionamiento geoestratégico con los otros puertos de la región, de manera de aprovechar sinergias asociadas a las nuevas plataformas logísticas y a las infraestructuras de transporte, principalmente las integradas a los principales circuitos comerciales del mundo. Esto requiere de una estrategia de modernización del Puerto de Buenos Aires de mediano y largo plazo, que priorice las principales áreas de negocio y los requerimientos de los exportadores e importadores de mercaderías que utilizan esta plataforma para sus actividades comerciales.

Lineamientos estratégicos
En este marco, se proponen los siguientes lineamientos estratégicos para potenciar la integración regional del Puerto de Buenos Aires:

- Fomentar una estrategia regional en materia de transporte de cargas y de pasajeros.
- Impulsar mecanismos de coordinación estratégica entre los diferentes puertos de la región.
- Potenciar la posición del Puerto de

Buenos Aires en relación a otros puertos de la región del Mercosur.

EJE ESTRATÉGICO 4	Un puerto integrado al Mercosur, que funcione en red con los restantes puertos de la región.
Lineamientos	▪ Fomentar una estrategia regional en materia de transporte de cargas y de pasajeros. ▪ Impulsar mecanismos de coordinación estratégica entre los diferentes puertos de la región. ▪ Potenciar la posición del Puerto de Buenos Aires en relación a otros puertos de la región del Mercosur

EJE ESTRATÉGICO 5
UN PUERTO DE ÁREAS LOGÍSTICAS

Un puerto que potencie el desarrollo de áreas logísticas y que contribuya al movimiento eficiente de cargas.

Fundamentación del enfoque
En el mundo acontecen cambios sustanciales respecto a los canales de comercialización. Los puntos de venta se diversifican; la población aumenta en los centros urbanos y existe un mayor interés por parte del Estado para el cumplimiento de las normativas vigentes en lo que hace al cuidado ambiental, seguridad vial, etc. También hay otros actores vinculados a la actividad portuaria tales como los dueños de las cargas, las infraestructuras, los almacenes y los depósitos, que abogan para mejorar el servicio y aumentar los procesos de consolidación de cargas. El Puerto en sí mismo no es un problema para la actividad comercial. Sin embargo por sus características actuales presenta una serie de restricciones como el espacio para el almacenamiento, el embotellamiento en los accesos, etc. Asimismo, para lograr estándares internacionales de funcionamiento se requiere mejorar el tráfico y la disminución de los tiempos de espera y los costos del transporte. Sin dudas, será necesario desarrollar espacios interjurisdiccionales para la conformación de un sistema logístico eficiente y económico, para mantener un flujo

constante en todas las áreas operativas, perfeccionando la respuesta del sistema y facilitando un mayor crecimiento de las cargas, mejorando las capacidades de almacenamiento, consolidado y desconsolidado de carga. Diferenciar el tratamiento de las cargas que requieren intervención aduanera de aquellas destinadas al comercio interior aparece como una de las necesidades más evidentes. Para todos estos objetivos la implementación intensiva de tecnología se convierte en un requisito indispensable.

Lineamientos estratégicos
En este marco, se proponen los siguientes lineamientos estratégicos para un puerto con áreas logísticas:

- Habilitar zonas logísticas exclusivas para las cargas provenientes del comercio exterior dentro de la zona portuaria.
- Ubicar las áreas de consolidación y desconsolidación de cargas que no requieran intervención aduanera fuera de la zona portuaria en la Ciudad y el área metropolitana.
- Generar sistemas físicos e informáticos para vincular estos centros de manera eficaz con el Puerto.
- Rediseñar la circulación de los camiones para evitar las esperas en las arterias urbanas.

EJE ESTRATÉGICO 5	Un puerto que potencie el desarrollo de áreas logísticas y que contribuya al movimiento eficiente de cargas.
Lineamientos	▪ Habilitar zonas logísticas exclusivas para las cargas provenientes del comercio exterior dentro de la zona portuaria. ▪ Ubicar las áreas de consolidación y desconsolidación de cargas que no requieran intervención aduanera fuera de la zona portuaria en la Ciudad y el área metropolitana. ▪ Generar sistemas físicos e informáticos para vincular estos centros de manera eficaz con el Puerto. ▪ Rediseñar la circulación de los camiones para evitar las esperas en las arterias urbanas.

EJE ESTRATÉGICO 6
UN PUERTO MÁS ACCESIBLE

Un puerto más accesible e interconectado, con una estructura de transporte integrada al área metropolitana.

Fundamentación del enfoque

La actividad portuaria está intrínsecamente vinculada al sistema de transporte. A la hora de considerar la eficacia del funcionamiento del puerto y su impacto en las áreas de influencia, que se propagan hacia el interior de la Ciudad y al área metropolitana, resulta esencial contar un sistema de transporte que pueda dar respuesta a los requerimientos de la actividad y, a su vez, contemple la dinámica propia de la ciudad y sus habitantes procurando la convivencia ordenada y equilibrada.

La planificación interjurisdiccional posibilitará el buen desarrollo de la actividad logística propia del intercambio comercial que surge del puerto y el desenvolvimiento del transporte en el ámbito de la región. En este sentido, resulta imprescindible promover la modificación de las actuales condiciones de accesibilidad al área “Aeroparque-Puerto-Retiro”, encarrando un nuevo esquema de movilidad y de ordenamiento territorial en el sector, que vincule al puerto con la Ciudad y a ésta con las localidades del área metropolitana.

Asimismo, mediante el monitoreo y la

participación activa en la planificación y coordinación de la modernización de la infraestructura marítima, fluvial, vial y ferroviaria vinculada al puerto se posibilitará la optimización de las actividades portuarias en un marco de integración y ordenamiento del territorio.

Lineamientos estratégicos

En este marco se proponen los siguientes lineamientos estratégicos:

- Promover la accesibilidad plena al área “Aeroparque-Puerto-Retiro”, priorizando su valor estratégico como centro logístico y de transporte intermodal.
- Rediseñar la red de tránsito pesado con arterias exclusivas e inteligentes para camiones y alternativas de conexión nortesur.
- Refuncionalizar y ampliar la red de transporte ferroviario, mejorando sus accesos al puerto, aumentando la frecuencia de trenes a fin de disminuir el tránsito pesado.
- Implementar carriles separados para la circulación del tránsito portuario.

EJE ESTRATÉGICO 6	Un puerto más accesible e interconectado, con una estructura de transporte integrada al área metropolitana.
Lineamientos	▪ Promover la accesibilidad plena al área "Aeroparque-Puerto-Retiro", priorizando su valor estratégico como centro logístico y de transporte intermodal. ▪ Rediseñar la red de tránsito pesado con arterias exclusivas e inteligentes para camiones y alternativas de conexión norte-sur. ▪ Refuncionalizar y ampliar la red de transporte ferroviario, mejorando sus accesos al puerto, aumentando la frecuencia de trenes a fin de disminuir el tránsito pesado. ▪ Implementar carriles separados para la circulación del tránsito portuario.

EJE ESTRATÉGICO 7
UN PUERTO INCLUSIVO

Un puerto inclusivo que construya una relación amigable con la población.

Fundamentación del enfoque
El Puerto de Buenos Aires es colindante con el Área Central y con los barrios del sur de la Ciudad. Esta interfase Puerto-Ciudad ofrece una serie de problemas y conflictos sociourbanos de suma criticidad. Una nueva visión estratégica del Puerto de Buenos Aires implicará –sin dudas– una profunda transformación sobre los espacios adyacentes e impactará en la relación de la Ciudad con su río, potenciando su alcance metropolitano y regional.
Si bien la presencia de un puerto en un área urbanizada provoca efectos negativos de distinto carácter, estos pueden ser mitigados de diferentes maneras para evitar poner en tensión la evolución futura de las distintas actividades y la capacidad de utilizar el suelo para usos específicos.
Esta nueva visión estratégica del puerto de Buenos Aires implica una planificación inclusiva, equitativa y sustentable. Desde la perspectiva social y de género estas transformaciones deben redundar en beneficio de las y los habitantes e impactar positivamente en su calidad de vida. Para esto es indispensable contar con una adecuada organización de los

espacios de convivencia y de participación, que permitan generar ámbitos que articulen las diferencias sociales como valores humanos de una sociedad plural. Una ciudad productiva, con economía urbana eficiente y sostenible, requiere la combinación de estrategias múltiples que incorporen los diversos intereses, teniendo en cuenta cómo las políticas públicas y las cuestiones ambientales impactan diferencialmente en la población. Desde el punto de vista económico la influencia se verá, sin dudas reflejada en un incremento de la demanda de empleo, y en la posibilidad de programas de desarrollo sustentable de la zona de influencia, en el aumento de las compras de insumos y servicios locales, como así también en las externalidades generadas por el desarrollo del puerto, por ejemplo, las obras de infraestructura.
El desafío es, entonces, que las dinámicas sociales maten las físicas y se capitalicen las considerables potencialidades de este sector de la ciudad en términos de equidad y de equilibrio urbano, respondiendo a la diversidad de aspiraciones y respetando los diferentes impactos sobre los géneros.

Lineamientos estratégicos
En este marco, se proponen los siguientes lineamientos estratégicos:

- Realizar obras que aseguren el desarrollo de las actividades portuarias, mitigando efectos negativos sobre su

- entorno y los conflictos Ciudad-Puerto.
- Promover las actividades náuticas recreativas, deportivas y culturales.
 - Promover la inversión público-privada para el desarrollo de infraestructura y puesta en valor del espacio urbano e infraestructura vacante, preservando el patrimonio histórico del Puerto.
 - Promover oportunidades de trabajo,

- favoreciendo a los vecinos de las zonas adyacentes.
- Mejorar la infraestructura recreativa, social y sanitaria en las zonas adyacentes.
 - Articular física y funcionalmente espacios abiertos de escala urbana y metropolitana, destinados a la actividad turística, cultural, y recreativa.

EJE ESTRATÉGICO 7	Un puerto inclusivo que construya una relación amigable con la población.
Lineamientos	▪ Realizar obras que aseguren el desarrollo de las actividades portuarias, mitigando efectos negativos sobre su entorno y los conflictos Ciudad-Puerto. ▪ Promover las actividades náuticas recreativas, deportivas y culturales. ▪ Promover la inversión público-privada para el desarrollo de infraestructura y puesta en valor del espacio urbano e infraestructura vacante, preservando el patrimonio histórico del Puerto. ▪ Promover oportunidades de trabajo, favoreciendo a los vecinos de las zonas adyacentes. ▪ Mejorar la infraestructura recreativa, social y sanitaria en las zonas adyacentes. ▪ Articular física y funcionalmente espacios abiertos de escala urbana y metropolitana, destinados a la actividad turística, cultural, y recreativa.

EJE ESTRATÉGICO 8
UN PUERTO SUSTENTABLE

eficacia en situaciones similares a las de Buenos Aires.

Un puerto ambientalmente sustentable y que impacte positivamente en su entorno urbano.

Fundamentación del enfoque

Los puertos, como cualquier acción antrópica, pueden generar impactos ambientales adversos y no deseados si no se toman los recaudos necesarios para su prevención. En este sentido es necesario trabajar para controlar los posibles riesgos. Aprovechando esta situación es factible incorporar a la dinámica portuaria buenas prácticas en el consumo de energía reemplazando las no renovables por alternativas. La recuperación de áreas costeras y la creación de corredores para uso público son estrategias que han demostrado su

- Lineamientos estratégicos**
- En este marco, se plantean los siguientes lineamientos estratégicos:
- Proteger la calidad del agua para uso del río sin riesgos para la salud y la vida acuática.
 - Reducir la emisión de contaminantes y prevenir riesgos ambientales.
 - Reducir el consumo de energía no renovable y promover las energías alternativas.
 - Maximizar y mejorar las áreas de interfase (Dársena F, Dársena Norte, Puerto Sur, Antepuerto) creando corredores verdes y “patios urbanos”.
 - Recuperar las áreas costeras para el uso público, maximizando la accesibilidad y el ordenamiento del borde ribereño.
 - Planificar el paisaje urbano del Puerto y sus áreas de influencia.

EJE ESTRATÉGICO 8	Un puerto ambientalmente sustentable y que impacte positivamente en su entorno urbano.
Lineamientos	▪ Proteger la calidad del agua para uso del río sin riesgos para la salud y la vida acuática. ▪ Reducir la emisión de contaminantes y prevenir riesgos ambientales. ▪ Reducir el consumo de energía no renovable y promover las energías alternativas. ▪ Maximizar y mejorar las áreas de interfase (Dársena F, Dársena Norte, Puerto Sur, Antepuerto) creando corredores verdes y “patios urbanos”. ▪ Recuperar las áreas costeras para el uso público, maximizando la accesibilidad y el ordenamiento del borde ribereño. ▪ Planificar el paisaje urbano del Puerto y sus áreas de influencia.



EJE ESTRATÉGICO 1	Un puerto de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, bajo administración local, que articule coordinadamente con las administraciones nacional y provincial.
Lineamientos	■ Avanzar en la transferencia a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires del dominio y la administración del Puerto. ■ Establecer una administración autárquica para el Puerto de Buenos Aires, con un modelo de gestión que garantice la eficiencia, la eficacia, la transparencia y la participación público privada. ■ Lograr una administración del Puerto de Buenos Aires que trabaje coordinadamente con la administración nacional y provincial. ■ Dotar a la administración del Puerto de Buenos Aires de capacidades para el desarrollo, la planificación, la investigación y la innovación tecnológica.
EJE ESTRATÉGICO 2	Un puerto competitivo, que cuente con la infraestructura portuaria necesaria que le permita su desarrollo, especializado en contenedores, en transporte de pasajeros y en provisión de servicios portuarios.
Lineamientos	■ Instrumentar un programa de inversión en infraestructura con recursos propios y aportes privados en el marco de un Plan Maestro de mediano y largo plazo. ■ Crear muelles y espacios de maniobra para los buques de nueva generación. ■ Crear muelles y facilidades para las operaciones de transferencia fluvial-marítima. ■ Mejorar la productividad global de las operaciones portuarias mediante herramientas innovadoras de gestión. ■ Definir las áreas de uso exclusivo para la operación portuaria y establecer su régimen de usos, consolidando los espacios fragmentados, uniendo predios desde el punto de vista jurídico y operativo, y transformándolos en zonas de actividad logística. ■ Aumentar los espacios portuarios a través del uso de terrenos subutilizados dentro de la jurisdicción portuaria o el rediseño del vaso portuario. Destinando áreas recuperadas al movimiento y atención de pasajeros y desarrollando terminales especializadas.

EJE ESTRATÉGICO 3	Un puerto con visión metropolitana y con plena capacidad de articulación interjurisdiccional sobre el territorio.
Lineamientos	▪ Acordar con la Provincia de Buenos Aires y con la Nación políticas interjurisdiccionales para los puertos del área metropolitana con una visión integradora. ▪ Generar acuerdos para el establecimiento de estrategias de desarrollo en común para los puertos del área metropolitana, en especial con el de Dock Sud. ▪ Promover la integración territorial de las áreas de operación portuaria del ámbito metropolitano. ▪ Articular políticas de seguridad en la zona portuaria con la Nación y la Provincia de Buenos Aires.
EJE ESTRATÉGICO 4	Un puerto integrado al Mercosur, que funcione en red con los restantes puertos de la región.
Lineamientos	▪ Fomentar una estrategia regional en materia de transporte de cargas y de pasajeros. ▪ Impulsar mecanismos de coordinación estratégica entre los diferentes puertos de la región. ▪ Potenciar la posición del Puerto de Buenos Aires en relación a otros puertos de la región del Mercosur.
EJE ESTRATÉGICO 5	Un puerto que potencie el desarrollo de áreas logísticas y que contribuya al movimiento eficiente de cargas.
Lineamientos	▪ Habilitar zonas logísticas exclusivas para las cargas provenientes del comercio exterior dentro de la zona portuaria. ▪ Ubicar las áreas de consolidación y desconsolidación de cargas que no requieran intervención aduanera fuera de la zona portuaria en la Ciudad y el área metropolitana. ▪ Generar sistemas físicos e informáticos para vincular estos centros de manera eficaz con el Puerto. ▪ Rediseñar la circulación de los camiones para evitar las esperas en las arterias urbanas.

EJE ESTRATÉGICO 6	Un puerto más accesible e interconectado, con una estructura de transporte integrada al área metropolitana.
Lineamientos	▪ Promover la accesibilidad plena al área “Aeroparque-Puerto-Retiro”, priorizando su valor estratégico como centro logístico y de transporte intermodal. ▪ Rediseñar la red de tránsito pesado con arterias exclusivas e inteligentes para camiones y alternativas de conexión norte-sur. ▪ Refuncionalizar y ampliar la red de transporte ferroviario, mejorando sus accesos al puerto, aumentando la frecuencia de trenes a fin de disminuir el tránsito pesado. ▪ Implementar carriles separados para la circulación del tránsito portuario.
EJE ESTRATÉGICO 7	Un puerto inclusivo que construya una relación amigable con la población.
Lineamientos	▪ Realizar obras que aseguren el desarrollo de las actividades portuarias, mitigando efectos negativos sobre su entorno y los conflictos Ciudad-Puerto. ▪ Promover las actividades náuticas recreativas, deportivas y culturales. ▪ Promover la inversión público-privada para el desarrollo de infraestructura y puesta en valor del espacio urbano e infraestructura vacante, preservando el patrimonio histórico del Puerto. ▪ Promover oportunidades de trabajo, favoreciendo a los vecinos de las zonas adyacentes. ▪ Mejorar la infraestructura recreativa, social y sanitaria en las zonas adyacentes. ▪ Articular física y funcionalmente espacios abiertos de escala urbana y metropolitana, destinados a la actividad turística, cultural, y recreativa.
EJE ESTRATÉGICO 8	Un puerto ambientalmente sustentable y que impacte positivamente en su entorno urbano.
Lineamientos	▪ Proteger la calidad del agua para uso del río sin riesgos para la salud y la vida acuática. ▪ Reducir la emisión de contaminantes y prevenir riesgos ambientales. ▪ Reducir el consumo de energía no renovable y promover las energías alternativas. ▪ Maximizar y mejorar las áreas de interfase (Dársena F, Dársena Norte, Puerto Sur, Antepuerto) creando corredores verdes y “patios urbanos”. ▪ Recuperar las áreas costeras para el uso público, maximizando la accesibilidad y el ordenamiento del borde ribereño. ▪ Planificar el paisaje urbano del Puerto y sus áreas de influencia.



Las ponencias expuestas a continuación surgieron de las presentaciones realizadas durante el seminario “Visiones Estratégicas sobre el Puerto de Buenos Aires” organizado en forma conjunta por el Consejo de Planeamiento Estratégico y el Consejo Profesional de Ingeniería Civil, durante el mes de abril de 2013.

El Puerto de Buenos Aires según la visión del Gobierno de la Ciudad

Arq. Daniel Chain

Ministro de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Buenos Aires

Como se mencionó antes en la dimensión física, la Real Academia Española define al porteño como “*el natural de Buenos Aires, la capital de la Argentina*”. No se puede hablar entonces de la historia de Buenos Aires sin referirse a su puerto y, a una ciudad que se autodefine como “porteña”. Sin puerto no habría Buenos Aires, pues su funcionamiento a través de los ciclos económicos, políticos, históricos y sociales nos ayuda a explicar muchas de las características de la ciudad, y también algunos de sus problemas.

Sin embargo, a pesar de que al mismo tiempo Buenos Aires se presenta como la Reina del Plata, como la centralidad más dinámica de la Región Metropolitana, y su puerto como el principal de la Argentina, prácticamente desde la fundación de la Ciudad, la historia del planeamiento urbano nos cuenta que Buenos Aires parece todo el tiempo “darle la espalda al río”.

En las últimas décadas, sin embargo, los cambios acontecidos en la economía mundial impactaron de manera directa en la organización territorial de las ciudades portuarias, por los efectos del impacto causado por el incremento del comercio internacional favorecido por las últimas innovaciones en materia de transporte de cargas.

Para la administración pública es un reto aprovechar las ventajas comparativas de hoy implementando las medidas necesarias para evitar impactos indeseados. Las formas de intervención en el espacio deben tener en cuenta: la interacción entre el ambiente natural y el construido, la selección de las mejores alternativas arquitectónicas y de ingeniería, y los métodos para manejar el agua y las áreas verdes; lo que presenta un conjunto de desafíos adicionales que implican desarrollar un enfoque integral y multidisciplinario.

La historia del puerto o la historia de Buenos Aires

La Ciudad de Buenos Aires se desarrolló desde su misma fundación en íntima relación con su rol de puerto, el cual se transforma rápidamente en punto de concentración comercial y de vías de comunicación.

Ubicado en un lugar privilegiado, y pensado como el acceso al territorio desde la Conquista hasta la Revolución de Mayo, hacia fines del siglo XIX esta visión mudó de perspectiva. Surgió entonces la necesidad de idear un sistema capaz de trasladar las materias primas de la periferia del sistema económico mundial hacia los países más desarrollados de

la época. A partir del puerto se tendieron las vías ferroviarias y, ambas infraestructuras, le dieron a Buenos Aires la forma que presenta hoy en día.

La primera dársena fue inaugurada en 1889, pero el creciente tráfico marítimo obligó a ampliarlo con las obras del Puerto Nuevo y, a fines de la década de 1920, el Puerto de Buenos Aires era el mayor de América latina y de todo el hemisferio austral.

En este contexto comienzan a proponerse medidas para la reorganización de la Ciudad buscando la “Reconquista del río”. Se plantea la creación de paseos y parques con el fin de retornar a los usos recreativos de esa parte de la Ciudad y se postulaba la recuperación de los bordes fluviales. Sin embargo, los programas de gestión para la ribera se proyectaron de manera cuasi exclusiva sobre los espacios de ambas costaneras, sin considerar al puerto en su carácter específico como nodo de desarrollo.

El Plan Estratégico de Buenos Aires resume gran parte de esas históricas iniciativas haciendo especial hincapié en la necesidad del ordenamiento del transporte y el mejoramiento del área aeropuerto-puerto-Retiro, priorizando su valor estratégico como centro logístico y de transporte intermodal de importancia local, regional e internacional, como punto clave en la construcción de escenarios posibles y necesarios de crecimiento económico.

El puerto hoy

Actualmente, el Puerto de Buenos Aires es el principal puerto de la Argentina. Es significa-

tivo destacar que el puerto se inserta en el Área Central, donde se localiza el 28% de los 3.2 millones de puestos de trabajo que se verifican en la Ciudad de Buenos Aires. Además, en ella se localiza el 30% de las instituciones –tales como universidades, museos– y otras actividades culturales y de esparcimiento. El ingreso vehicular a la Ciudad es de 1.2 millones de vehículos diarios, el 40% con destino al Área Central, que concentra también el 75% de las líneas de transporte público.

Las exportaciones que salen del Puerto de Buenos Aires se reparten entre 115 países, colocándose parte de su producción en todos los continentes y regiones económicas.

La mayor parte de la producción de la Ciudad destinada al exterior está compuesta por manufacturas de origen industrial, llegando a representar el 64% de las mismas, mientras que les siguen en importancia las de origen agropecuario. Por otra parte, las participaciones respectivas en las exportaciones de Buenos Aires de los sectores vinculados a la energía y los combustibles, así como a la de productos primarios resultan mínimas.

Una de las características del comercio exterior de Buenos Aires radica en su creciente concentración, tanto en lo que respecta a los destinos de sus exportaciones como en lo que refiere a los productos que comercializa. En este sentido, es Alemania el país que mayor importancia tiene en el conjunto de los destinos, concentrando cerca del 20% de los productos exportados por la Ciudad. Le siguen en importancia Brasil y Uruguay, que en el 2008 fueron importadores del 10,9 y 6,6%

de las exportaciones de Buenos Aires.

Los principales movimientos y operatoria del puerto se da en el movimiento de carga a través de contenedores y de cruceros turísticos, que han incrementado su tráfico en forma sostenida desde el 2005.

Modelos de gestión portuaria: el caso de Rotterdam

Costa, ríos, un delta cercano, cercanía con la ciudad. El Puerto de Rotterdam presenta algunas características similares a nuestro puerto. En conjunto, esas características producen grandes problemas, pero también presentan oportunidades mayores para transformar y revitalizar la metrópolis.

Desde 1980 Rotterdam ha tratado de hacer dos importantes cambios en su área portuaria. En primer lugar, transformando su economía orientada al puerto en una más diversificada, con mixtura de industria portuaria, servicios e industrias creativas basadas en el conocimiento. En segundo lugar, ha tratado de borrar la fuerte división e inequidad entre las costas norte y sur del río.

El sur de Rotterdam se convirtió en una de las más problemáticas áreas urbanas en los Países Bajos, luego de que las industrias portuarias dejaran el Área Central durante las décadas de los 80 y 90. Había altas tasas de desempleo, pobreza, bajos niveles de educación, tensión racial y otros problemas sociales. Desde 2006, el Gobierno nacional incluyó al sur de Rotterdam como parte de un programa que trata de mejorar las condiciones sociales y económicas en áreas urbanas deprimidas.

La renovación de las áreas portuarias obsoletas se ha unido a la meta de mejorar las condiciones en el área a través del mejoramiento de la vivienda y la creación de mayor coherencia espacial entre las dos partes de la ciudad. Por ejemplo, el Proyecto Kop van Zuid transformó 200 hectáreas de muelles en un área urbana distintiva y promovió la idea de que el río fuese el corazón de los paisajes urbanos a lo largo de la Región Metropolitana.

El río como horizonte de desarrollo

El desarrollo urbano debe partir de la realidad y considerar diversas alternativas para implementar medidas de defensa, intervención y mitigación del riesgo en áreas urbanas costeras. La formulación de proyectos de intervención debe considerar esta clase de amenazas siempre de manera intrínseca a los objetivos de gestión, que involucran aspectos económicos, sociales y ambientales como elementos fundamentales básicos de toda política pública.

En el mundo existen varios modelos de funcionamiento que son posibles de considerar al momento de definir la política propia, pero en el caso de Buenos Aires es necesario tomar en consideración el modelo de ciudad-puerto en forma integral.

Este modelo está conformado por los puertos que funcionan dentro de una lógica de inserción territorial (local-regional) basada en la complementariedad que la infraestructura portuaria posee con la ciudad que la alberga. Se trata de ciudades portuarias en el sentido pleno del término; el puerto y la

ciudad conforman una “entidad económica territorialmente integrada”.

La función esencial de la ciudad portuaria es ligar su interior al proceso de circulación que se desarrolla en el puerto, incorporando valor agregado. La competitividad del puerto se plasma en la combinación de sus rasgos tecnológicos y económicos de funcionamiento con la dotación de recursos de la ciudad portuaria, como la oferta de servicios complementarios y aquellos ligados a la incorporación de otro tipo de valor agregado en la cadena de producción, circulación y comercialización de los productos.

El modelo de ciudad-puerto hace hincapié en las redes sociales y empresariales urbanas que se configuran en torno a la actividad portuaria, y el puerto es concebido como un instrumento importante en el proceso de desarrollo local y regional, que puede ser direccionado a través de una gestión de tipo municipal (por ejemplo Amberes y Rotterdam), regional (tipo Hamburgo) o en el marco de las ciudades-estado (como Singapur).

La planificación del área portuaria

El Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires señala una serie de objetivos y lineamientos de desarrollo urbano que son plasmados en el Modelo Territorial Buenos Aires 2010-2060. Se tomaron como ejes dos rasgos específicos: por un lado, el de *Ciudad integrada*:

En cuanto a la vinculación de todas sus zonas entre sí y, en especial, de la Zona Sur con

el resto de la Ciudad, de la Ciudad con los ríos que la rodean y de la Ciudad con el Conurbano con el que constituye una Área Metropolitana.

Y, por el otro, el de *Ciudad saludable*:

En cuanto a las condiciones de habitabilidad que garanticen la calidad ambiental y la sostenibilidad, a partir del uso de tecnologías apropiadas en las actividades productivas y en los sistemas de transporte, de provisión adecuada de infraestructura de saneamiento, de la prevención de inundaciones y de la resolución de la gestión de los residuos.

Las propuestas del Plan se organizan de acuerdo con una serie de ejes que constituyen el esquema conceptual aplicado a la construcción del Modelo Territorial. Las propuestas marcan políticas de uso de la franja costera del Río de la Plata conjugando la preservación ambiental, el desarrollo productivo y el uso recreativo. En relación con los aspectos de transporte y movilidad, se busca conformar un sistema regional de aeropuertos.

Otro de los objetivos refiere específicamente a la necesidad de conformar un sistema regional de puertos de carga, a partir de la identificación y consolidación de los roles diferenciales ya perfilados y acordar la constitución de un puerto de pasajeros con dársenas exclusivas que no interfiera en el resto de la operatoria portuaria. En este sentido, se deben acordar políticas de transporte de cargas que otorguen prioridad a los modos ferroviarios y fluviales por sobre los viales.

Este eje se relaciona además con la política establecida en términos de estructura y centralidades, para la cual se establece la necesidad de inducir la articulación del Área Central con el Área Multimodal de Retiro-Puerto Nuevo y resolver las relaciones del Área Central con el sector portuario-industrial de Dársena Sur.

Estos objetivos se logran promoviendo un sistema de transporte sustentable que potencie la intermodalidad, tienda a la expansión del uso de los medios públicos –en especial, de los medios guiados– mejorando la capacidad y calidad de los servicios, y desaliente el uso de los automotores privados, todo ello a efectos de mejorar las condiciones logísticas de movilidad, seguridad y calidad ambiental.

La Ciudad deseada: el puerto y Buenos Aires

Analizando históricamente el crecimiento de la Ciudad y teniendo en cuenta las características físico-naturales del estuario, puede esperarse que el futuro desarrollo de Buenos Aires se produzca hacia el este, sobre la ribera del Río de la Plata. Esta posibilidad requiere proyectar usos para esos nuevos territorios, lo cual supone, de por sí, un desafío al pensamiento que abre nuevas y enormes posibilidades a la gestión del Estado.

El Modelo Territorial de Buenos Aires plantea una serie de lineamientos al respecto. La movilidad es una característica fundamental que actualmente domina el mundo del intercambio, la producción y el consumo. A partir del crecimiento del comercio internacional los

sistemas de transporte tuvieron que tener una gran capacidad de adaptación para poder absorber la demanda creciente de flujos. Esto, a su vez, se combina con la necesidad de incorporar la perspectiva ambiental en el manejo y desarrollo de políticas económicas en virtud de los beneficios y externalidades positivas que genera para una ciudad la inserción directa en el sistema económico mundial.

En este sentido es que se formula, para el área ribereña de la Ciudad de Buenos Aires, la idea de desarrollar una serie de espacios públicos que combinen diversos usos, como el recreativo y la producción de energías renovables, con el desarrollo de actividades logísticas vinculadas a la movilidad portuaria, aeroportuaria y terrestre, y la generación de nuevas reservas que brinden servicios ambientales fundamentales para el avance hacia una ciudad más sustentable.

La creación de una nueva centralidad a escala regional hacia el norte está asociada al replanteo del rol del Puerto de Buenos Aires con la generación de un Nodo Polimodal complejo, que dotará gradualmente al sistema metropolitano y regional de una infraestructura especial dando respuesta a necesidades futuras de corto, mediano y largo plazo.

El Nodo Intermodal propone una posición central de la Ciudad extendida en la franja de crecimiento costero sobre el río. Esta condición geográfica y la disponibilidad de suelo garantizan su condición de centralidad traccionadora de actividades e intercambios a

partir de dos condiciones clave: la intermodalidad y el desarrollo de actividades y servicios ligado a este polo.

La intermodalidad se plantea para todas las formas de movilidad y transporte: fluvial de pasajeros, aéreo, ferrocarril nacional, regional y urbano, autobús urbano e interurbano, bicicletas, taxis. A partir de la consideración de las ventajas que representa la centralización de ciertos flujos (esencialmente cargas), se plantea responder al doble criterio de generar espacios públicos que admitan la combinación de usos y permitan el libre acceso a la ribera.

Para ello, se propone la resignificación del Aeroparque Metropolitano en un área de sustentabilidad a escala de biósfera, que es a la vez, una centralidad concentradora de infraestructura de transporte: la nueva terminal portuaria, terminales de transporte terrestre y el nuevo aeropuerto, con el objetivo expreso de optimizar la conectividad intermodal.

El Modelo Territorial propone también la extensión del frente costero que permita recrear, además, una relación más intensa y definida de la Ciudad con el río, a partir de las nuevas oportunidades de usos. Esto implica favorecer el acceso, el aprovechamiento y servicios brindados a las diferentes categorías y movimientos de pasajeros, pero, también a los vecinos de Buenos Aires.

Es posible y deseable desarrollar múltiples y variadas funciones sociales, urbanísticas y ambientales relacionadas con el agua. Por otro lado, la creación de áreas de reserva

de biósfera permite no solo la mitigación de riesgo hídrico sino, además, el incremento de los espacios públicos aprovechables para los habitantes y el establecimiento de áreas de producción de energías alternativas.

Conclusiones

Esta visión reformulada de la relación de Buenos Aires con el río requiere de manera necesaria el planteo de nuevas y mejores formas de interrelación de la Ciudad con su puerto. El modelo de ciudad portuaria que se mencionara anteriormente representa para el caso de la Ciudad un gran desafío a mediano y largo plazo.

El papel del puerto debe ser considerado desde una perspectiva integral, que parta de su inserción territorial, funcional, económica y social en las distintas escalas de pensamiento y acción que debe encarar la política y la gestión de Buenos Aires.

Es en este sentido que debe ser tenida en cuenta la noción de impacto, para no minimizarla en consideraciones ambiguas que resulten en posiciones enfrentadas y, frecuentemente, tomadas como irreconciliables posturas frente a la intervención posible. Nuestro puerto ocupa solo el 0,95% de la superficie total de la Ciudad, y la lectura debe ser que es posible, y necesario, lograr una armónica convivencia puerto-ciudad, porque explotar sus potencialidades y beneficios redundará en una mutua conveniencia.

Por todo esto es necesario que la planificación se desarrolle de manera seria y utilice la infinidad de herramientas disponibles para

resolver estas cuestiones maximizando los efectos positivos.

Numerosas e importantes ciudades portuarias redefinen contenidos y estilos de vinculación con sus puertos; la creación de los espacios requeridos por las modernas actividades logísticas, la cuestión medioambiental y, entre otros, la propia planificación y gestión del entorno portuario traducen este papel esencial de las relaciones puerto-ciudad y el desarrollo de diferentes tipos de representación y gestión política dentro del puerto.

Vivir en áreas costeras representa un riesgo, pero las personas continúan asentándose y ocupando estas áreas porque proveen abundantes oportunidades económicas, culturales, sociales y recreacionales. Londres, Yakarta, Ámsterdam, Nueva York, San Francisco, Guangzhou, Shanghai y Venecia, son ciudades icónicas e innovadoras, porque han explotado las abundantes riquezas de estas áreas para lograr avances en emprendimientos, comercio, conocimiento y cultura.

Estas experiencias muestran que el puerto puede y debe formar parte de las políticas de desarrollo económico de la Ciudad y constituir a la vez un instrumento de desarrollo local y regional. La relación de complementariedad resulta obvia: el puerto encuentra en las redes sociales urbanas, en los recursos empresariales y en las capacidades para satisfacer sus servicios y necesidades; y, por otro lado, la Ciudad tiene la posibilidad de recuperar su relación histórica con el frente de agua. Cuando un puerto es recuperado para el desarrollo local y regional, se transforma

en una verdadera ventaja competitiva de relevancia estratégica.

El Puerto de Buenos Aires está indisolublemente ligado a la Ciudad por lazos físicos y por la construcción de una identidad histórica, social y productiva común.

Las ciudades son a la vez problemas y oportunidades, tienen una complejidad singular, lo que no significa necesariamente que las resoluciones sean complicadas, sino que requieren un esfuerzo constante de gobernabilidad.

Establecer políticas comunes es el desafío. Acordar a través del consenso los objetivos principales es lo que nos permitirá avanzar desde las diferencias. Un Estado que promueve el diálogo y los acuerdos está utilizando la herramienta fundamental que permite que los proyectos sean viables, verdaderos y sustentables en el tiempo. Diseñar esa mirada estratégica sobre el futuro del puerto nos habilitará ese proyecto totalizador, armónico y potente, que será nuestra obligación hacerlo realidad.

El Puerto de la Ciudad, “nuestro puerto”

Lic. Horacio Rodríguez Larreta

Jefe de Gabinete de Ministros de la Ciudad de Buenos Aires

Es realmente bueno que se haya podido efectuar este ámbito de discusión y exposición para tratar un tema tan puntual y estratégico. A mí, en lo particular, me toca estar en la vorágine de la gestión de la Ciudad, siempre en lo urgente, lo que a veces empaña un poco la importancia de algunas cuestiones, y este es *un tema muy importante*.

En variadas oportunidades uno no tiene la capacidad para ponerle el análisis suficiente, es por ello que, considero que este hecho es bueno, es decir, el poder parar un poquito y generar ámbitos de discusión, análisis y propuestas como este.

Desarrollaré solo dos o tres conceptos básicos. Primero, obviamente, el puerto es fundamental para la Ciudad de Buenos Aires. La Ciudad se creó alrededor del puerto, por lo que tiene una importancia estratégica para la Argentina y para la Ciudad. Creemos, junto con el Gobierno de la Ciudad, que tiene un potencial de desarrollo enorme y no del todo explotado. No solo es preciso pensarlo como un nodo, como un puerto en sí mismo sino que, además, puede ser también una atracción turística; que de hecho hoy lentamente comienza a serlo. En numerosas ciudades del mundo el puerto es una de las grandes atracciones

turísticas, por lo que consideramos que existe un potencial de desarrollo del puerto como tal.

En una visión de una Argentina que tiene que exportar mucho más, y, sobre todo que tiene que exportar productos con un alto valor agregado, es imprescindible el tener un puerto muy competitivo, con alta tecnología y que, además, efectúe la inversión necesaria en términos tecnología de punta. Con respecto a esto, tengo la sensación –y aclaro que no soy un experto en el tema, pero por lo menos en lo que sé en términos de dragado–, todavía nos falta mucho, por lo que este es un desafío pendiente, y sobre todo en este caso para el Gobierno Nacional, que es quien hoy maneja el puerto. Aunque, insisto, nosotros que estamos convencidos en nuestra visión de construir una Ciudad Autónoma, este es uno de los temas que debiera pasar a la jurisdicción de la Ciudad. Así como a principios de los 90 todos los puertos pasaron a las provincias –menos uno, este– considero que es hora de concretar esto porque realmente es una cuestión que involucra un área específica, estratégica y muy céntrica de la Ciudad. Y, es estratégica no solo como un *nodo de desarrollo productivo*, como *atracción turística*

sino que, también, como un *nodo de transporte*, incluso en algunas zonas en cuanto al transporte interurbano.

El porcentaje de lo que viene e ingresa por el río es actualmente bastante bajo, pero tengo entendido que tiene un potencial muy grande, sobre todo en una ciudad que se va expandiendo hacia afuera cada vez más, donde las rutas y los trenes –como ustedes bien lo saben– están colapsados. Con lo cual pensar en un medio de transporte alternativo es una idea absolutamente válida, que crea una visión y uso adicional que se le puede dar al Puerto de la Ciudad de Buenos Aires.

Por tanto, el mensaje es claro, creemos que el puerto debe pasar al Gobierno de la Ciudad y reclamamos una mayor inversión en él, para ponerlo a la altura de los principales puertos del mundo, por lo que vamos a insistir sobre eso.

Creemos que el proceso de construcción de una Ciudad Autónoma es como la Ley de gravedad, tarde o temprano se va a dar. Tarde o temprano la policía va a pasar a la Ciudad, vamos a tener una Justicia mucho más abarcativa que la que tenemos hoy, vamos a poder regular el transporte, incluso el transporte urbano va a terminar pasando a la Ciudad como terminó pasando con el subte el año pasado. Y, tarde o temprano, el puerto va a terminar siendo de la Ciudad.

De este hecho se desprende que –y particularmente me parece bueno–, previendo que en algún momento esto suceda –ojala más temprano que tarde, porque es importante para la Ciudad–, debamos estar preparados para esto.

El tema “puerto”, que hoy no lo manejamos y que siempre lo dejamos para después, en el afán por resolver otros problemas también importantes, se constituye en relevante porque es bueno que lo empecemos a elaborar y que a partir de este encuentro podamos crear un ámbito de pensamiento, y que tengamos un verdadero Plan Estratégico para nuestro puerto, ya que –como he mencionado antes– insistimos en que la verdadera autonomía de la Ciudad también implica que ésta maneje su propio puerto.

La necesidad de un Plan Estratégico

Silvana Giudici

Subsecretaria de la Unidad de Coordinación del Plan Estratégico

El Consejo del Plan Estratégico (CoPE) es un ámbito que ha creado la *Constitución* de la Ciudad de Buenos Aires, y en el que se dan cita 144 organizaciones de la sociedad civil.

En el CoPE confluyen todos los actores sociales que tienen injerencia en la vida comunitaria local, desde el ámbito académico y sindical hasta los partidos políticos y las organizaciones sectoriales, todos los sectores están representados y debaten, piensan y proponen sobre el futuro de la Ciudad de Buenos Aires. Este año con el impulso del jefe de Gobierno, Mauricio Macri, que como presidente del Consejo del Plan Estratégico ha sugerido como parte de la Agenda del CoPE 2013, el abordaje de la problemática portuaria y la necesidad de proteger al Puerto de Buenos Aires como marca identitaria de nuestra Ciudad, trabajaremos en profundidad el tema que forma parte de este seminario "Visiones Estratégicas sobre el Puerto de Buenos Aires".

Es realmente muy auspicioso que en estas jornadas se cuente con la participación de tantas personas y tan calificadas. El debate sobre el futuro del puerto nos compete a todos y es muy importante el compromiso que todos demuestran con su asistencia y acompañamiento.

En primer término, deseo formular una breve contextualización del tema.

Los puertos en nuestro país fueron transferidos a las provincias a través de la Ley de Puertos N° 24.093, a excepción del Puerto de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que, por el Decreto N° 1.029/92, se mantuvo bajo la jurisdicción federal. Esta injusta discriminación le ha impedido a las distintas administraciones de la Ciudad Autónoma tomar decisiones en materia de urbanismo, calidad ambiental, tránsito o transporte sobre la jurisdicción portuaria. A pesar de estar expresamente considerada su competencia en la Constitución porteña que considera a la Ciudad coribereña, es decir, con jurisdicción plena desde la avenida General Paz hasta el borde de la costa con el espejo de agua del Río de la Plata y el Riachuelo, la Ciudad está privada de la toma de decisiones en torno al puerto.

En segundo lugar, existe una situación crítica en relación con los distintos emprendimientos en los cuales la urbanización ha avanzado hacia las áreas logísticas. La creación o el anuncio de una licitación para el Polo Audiovisual en la Isla de Marchi es un punto central a considerar si miramos al corto, mediano y largo plazo. Si tenemos en cuenta que

las terminales de contenedores ubicadas en Puerto Nuevo ocupan 93 hectáreas y el Puerto Sur, incluida la Isla de Marchi, ocupa 115 hectáreas, nos daremos cuenta del impacto que acarrearía el destino de esta tierra operativa a usos urbanos y comerciales. La ausencia de un Plan Estratégico o de un plan alternativo que reubique la actividad logística que se desarrolla en el Puerto Sur, se constituye en un factor de altísimo riesgo para la supervivencia de la operatoria portuaria y el comercio marítimo y fluvial en nuestra zona de influencia.

En tercer lugar, no se puede soslayar la actividad turística vinculada con el tráfico de cruceros y buques de lujo. De los 73 cruceros que llegaban en el 2006, en el 2011 se pasó a más de 145. Es decir que, unos 350 mil pasajeros llegaron a nuestra Ciudad por este medio de transporte, que actualmente al no contar con una terminal acorde al turismo internacional, arriban en la zona operativa de contenedores. Por todo esto, es necesaria una visión estratégica y de planificación consensuada sobre el futuro de nuestro puerto, una tarea a asumir por el Plan Estratégico, y no desde un área específica de la Ciudad de Buenos Aires o desde la jurisdicción nacional. El CoPE es la representación de todas las fuerzas políticas y sociales de la Ciudad de Buenos Aires y debemos lograr consensos para definir políticas públicas a largo plazo.

Quienes hemos vivido en la zona vimos como la disrupción de la actividad portuaria en el sector de La Boca ha hecho degradarse a todo un barrio. Hace algunos años Buenos

Aires estaba entre los principales puertos del mundo, hoy Singapur registra 31 millones de TEUs al año y el Puerto de Buenos Aires solo 1.1 millones de TEUs al año. Otros puertos del mundo y de la región –como el de Los Ángeles– movilizan ocho veces más carga que el Puerto de Buenos Aires. También los puertos de Santos y de Montevideo se han desarrollado muchísimo mientras que nuestro puerto se estancó y hoy está amenazado.

El conflicto existente entre lo urbano y lo logístico hace que la actividad vaya decayendo día a día y que las proyecciones de crecimiento sean muy limitadas. Si algunos emprendimientos como el de la Dársena F, el de Retiro, el del *shopping* en la terminal de cruceros o el Polo Audiovisual, se terminaran concretando, no habrá más lugar para la actividad logística. Y nuestro puerto, que es una marca distintiva, va desaparecer.

Por todas estas circunstancias se hace necesario consensuar un plan de largo plazo que incluya a todas las jurisdicciones involucradas. Sería óptima la posibilidad de integrar una autoridad portuaria que conjugue a la Ciudad y a la Provincia de Buenos Aires, esto agregaría la riqueza de pensar el puerto en su verdadera dimensión, que es metropolitana. Mejorar los accesos viales y ferroviarios, el dragado de canales, efectuar el refuerzo de los muelles, desarrollar una infraestructura portuaria moderna que posibilite la llegada de los buques que hoy protagonizan el comercio marítimo mundial, con más de 300 metros de eslora, hace necesario conjugar los esfuerzos entre todas las jurisdicciones. Es

innegable la dimensión federal que tiene que mantener alguno de los aspectos de la operatoria portuaria y, por eso, la Nación también debe estar representada en dicha autoridad portuaria.

La Ciudad reclama claramente el traspaso del puerto, para tener la posibilidad de opinar y definir toda acción que modifique la fisonomía de su territorio y que implique un impacto sobre su capacidad de operación.

Debemos tomar este encuentro como una oportunidad para impulsar el desarrollo de esta actividad, minimizando el conflicto ciudad-puerto y dotándolo de la infraestructura y la tecnología necesarias para afrontar los desafíos de los próximos años.

Al comienzo manifestábamos la complejidad de abordar un tema como el del puerto, el desafío se encuentra en la gran cantidad de cuestiones que hay por hacer y, nosotros, elegimos empezar por la construcción de los consensos para definir un Plan Estratégico del Puerto de Buenos Aires. Por lo que la invitación está dirigida a todos, a opinar y a comprometerse.

Necesidad del puerto y conflictos puerto-ciudad

Ing. Jorge Abramian

Especialista en puertos y representante del Consejo Profesional de Ingeniería Civil

Abordaré aquí temas que tienen mucho que ver con el Plan Estratégico sobre el desarrollo del puerto y los conflictos entre la ciudad y el puerto. Yo me pregunto *¿cuándo se plantean las cuestiones del cambio del puerto, es decir las reconversiones portuarias, qué es más obsoleto o anacrónico: tener contenedores en el puerto o tener centrales termoeléctricas?* Es

un tema complicado.

En la siguiente figura lo interesante de ver en colores es cómo están fragmentados los terrenos portuarios. Hay terrenos que son de Prefectura Naval, otros que son del Ministerio de Defensa –que los usan como depósito–, hay chatarra y espacios con distintos uso [ver Fig. 1].





En esta otra figura se puede ver una de las alternativas para el desarrollo del Puerto de Buenos Aires, ésta es una de las alternativas más optimistas o más ambiciosas, en donde las áreas operativas empiezan a ocupar un lugar mucho mayor [ver Fig. 2]. En donde los sectores amarillos serían las áreas de relleno. Hay un recorte del espigón número tres, que originalmente tenía forma trapezoidal, pero se lo recortó, desapareció una saliente y se creó otra, eso se hizo para alargar el muelle y que puedan entrar barcos de mayor eslora. Luego podemos encontrar una zona bastante interesante [ver Fig. 3, zonas marcadas en rojo], es un área que está reservada y en conflicto en cuanto a su jurisdicción, ya que pertenece a la jurisdicción nacional, pues son

terrenos ferroviarios, pero se encuentra dentro de la Ciudad. Por lo que se reserva –en lo posible– para convertirlo en un área de logística ferroportuaria, el problema aquí es que está pegada a esta otra zona que tiene un tramado muy pequeño –como si fuera un mosaico veneciano–, que es la Villa 31, que va empujando y se va extendiendo para todos lados. Quedan reservadas estas áreas de la termoeléctrica, se dio la orden de expandirlas por el problema de la crisis energética y de que había que traer fueloil. Por entonces se empezaba a utilizar y a quemar fueloil que venía en los buques; una operación que había sido descartada porque se habían convertido a gas.



Otra cuestión interesante es este detalle de la zona es la escollera, en realidad en esta visión ambiciosa hay un corrimiento de la escollera. Hay otras alternativas que no son tan ambiciosas pero ya se hicieron algunos proyectos y se está avanzando en este plan. Por ejemplo, se acortó la escollera para ensanchar el canal, esta es una obra que está prácticamente terminada que la hizo la Administración General de Aduanas (AGP), y también se concretaron otras zonas. Es decir que, se hicieron algunos avances, se dragó –era otra de las cuestiones del plan–; lo que pasa es que se hizo a un ritmo mucho más

lento de cómo van moviéndose las cargas en el mundo y cómo evolucionan las navieras, si se compara con los datos presentados por Rodolfo García Piñeiro. En la misma figura podemos ver una terminal de cruceros, también muy ambiciosa, está proyectada para seis cruceros, pero tal vez entren cuatro en realidad. Todas estas obras son de relleno, que ya están hechos, pero no son zonas que estén prolongándose o proyectándose sobre terrenos costeros que no tengan uso portuario actual. Es decir, que si uno mide sobre la costa la cantidad de relleno que se hace no va a

estar incrementando la cantidad de costa o el porcentaje de costa que se utiliza para uso el portuario. No existe un cambio de usos en estos espacios por los rellenos que se están planteando. Había una cuestión conceptual que tenía que ver con el cambio de la matriz de distribución de las cargas.

El tema es que lo que ingresa o egresa por el ferrocarril es ínfimo, actualmente está en el orden del 5%. El plan promovía que se cambie esta matriz y que del 5% se pase al 10%, que no es un gran cambio.

Parecería que más del 10% sería difícil por diferentes razones, pero fundamentalmente se planteaba disminuir la incidencia de los camiones que entran al puerto. Pasar del actual 84% a un 60%, la cuestión está en **¿cómo entraría la carga entonces?** La idea es que entrara por el río. Pero este tema es complicado porque –como se mencionó antes– el río está siendo muy usado. Estas cargas vendrían por el río en pequeños barcos que no inciden mucho sobre la capacidad de la vía navegable, ya que son de bajo calado, por lo que pueden ir por los veriles de los canales sin modificar mucho.

Otro tema conceptual del plan es promover muelles largos y fomentar el relleno para ganar 30 ha. Se estaban estableciendo nueve sitios de por lo menos de 300 metros de largo.

¿Cuáles son los conflictos de la ciudad y el puerto? Los conflictos urbanos-portuarios son los mismos que aparecen en todos los puertos urbanos del mundo: la accesibilidad, el tránsito y el uso del suelo, entre otros.

El acceso físico y visual tiene que ver porque

en muchos lugares las personas tienen dificultades para acceder a la costa. Este es un problema con el que los puertos deben lidiar, y es un conflicto que aparece siempre. Está la cuestión de los rellenos, que son resistidos como un asunto ambientalmente inaceptable por gran parte del público; y luego la cuestión de las contaminaciones debido a las emisiones o efluentes.

El puerto no puede ligarse la culpa por todos estos problemas. Sin embargo, algunos de los más serios están en la zona portuaria.

¿Cómo se trata? El ingeniero Tester plantea aquí el tema sobre la logística del transporte terrestre, yo traigo algunas cifras para poner en contexto.

De acuerdo a un censo que se realizó, el 27% de los vehículos que circulan por el eje Huelgo-Madero son camiones, del total de estos vehículos solo el 8% son camiones que entran en el Puerto de Buenos Aires. Los otros camiones no entran al puerto sino que son pasantes, van a La Plata, a Dock Sud o a Mar del Plata.

¿A qué conclusión se llega entonces? Si uno elimina los camiones pesados de ese eje se encuentra con que no habría conflictos. Ingeniero Huelgo sería casi una avenida rápida y si, además, se construye la autopista ribereña y se hace que los camiones vayan por allí, directamente estaría desierta. Con una autopista ribereña, en donde los vehículos pequeños circulen por arriba, se lograría que los camiones pasaran por la avenida Huelgo también sin problemas. Entonces, el tema no es nada más que el Puerto de Buenos Aires,

el problema es el tránsito pesado que está entrando a la Ciudad.

¿Cuál sería la estrategia? Un cambio en la matriz de distribución. Por un lado, bajando el porcentaje de camiones del total de la carga que van a llevar a carga al puerto, cambiando por barcas o por autopropulsados fluviales. Es preciso restringir el uso de las arterias urbanas a otro tipo de camiones que no sean los que van al puerto, por lo menos en alguna de las arterias. Y, por otro lado, es necesario crear una infraestructura, como por ejemplo, una autopista ribereña para reencauzar el tránsito. En el caso de Huelgo-Madero, circular por allí una gran cantidad de camiones, está semaforizada y es de dos manos. Los semáforos están sincronizados para los vehículos particulares, los camiones tardan mucho más tiempo en cruzar un semáforo, hay más tiempo de aceleración y de frenado.

¿Qué pasa con el uso de la costa? Su uso es conflictivo, porque hay una competencia en la demanda sobre la utilización de esos terrenos.

En 1905 es cuando se termina de rellenar Puerto Madero. Que es singular porque generó costa, se hizo un balneario. Puerto Madero tenía una concepción un poco obsoleta, ahora se generó un área de recreación para la Ciudad, lo que facilitó el uso de la costa.

En el siguiente gráfico, de forma más ilustrativa, se pueden observar las superficies que fueron rellenadas a lo largo de la historia. El relleno fue un recurso histórico que tuvo la Ciudad, también pueden verse la intensidad con la que rellenaron en las primeras décadas de lo que fue el siglo XX [ver gráfico 1].

El puerto ocupa el 28% de la costa (si uno traza una especie de envolvente de la costa se obtiene este número). A lo largo de la historia, desde 1925, el puerto ha ocupado un 28% de la costa y las demás zonas fueron variando. Cuando uno lo analiza desde la accesibilidad, debe decir que al principio toda costa era virgen, y estaba en ella el que quería y podía. Con el pasar de los años se fue perdiendo esa accesibilidad a la costa. Inclusive la Reserva

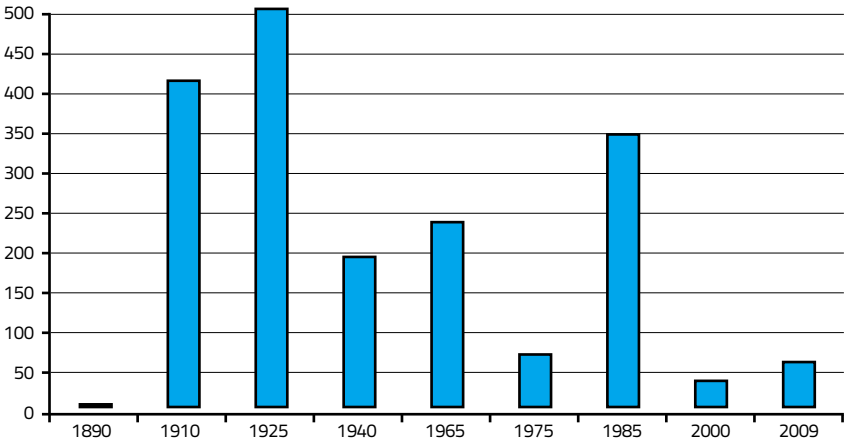
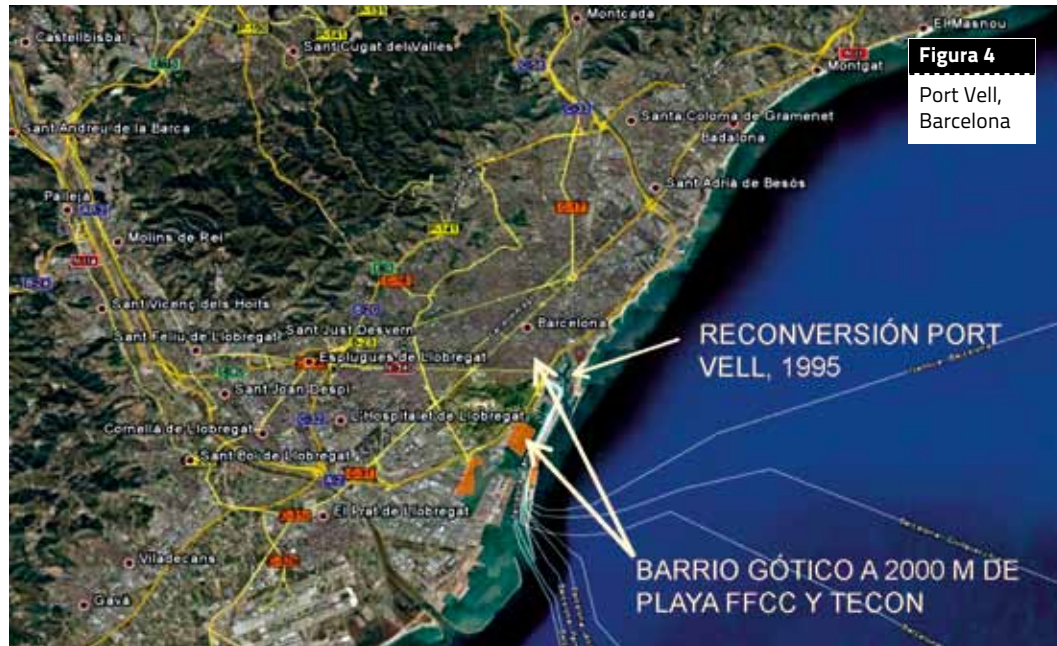


Gráfico 1
Superficies ganadas. Área de relleno parcial en el período (ha).



Ecológica, que se supone es accesible para todo el público, presenta un acceso algo restringido, ya que no todos pueden caminar hasta llegar a la costa e, incluso, se hace muy complicado para las personas que tienen problemas de locomoción. Si se toma en el mundo los quince puertos más importantes de contenedores, resulta que todos son puertos urbanos y la mayoría no solo mueve contenedores sino que son puertos multipropósito. Es decir que, aparte mueven combustibles, minerales y una cantidad importante de otros productos. La mayoría tiene bajo su autoridad portuaria una gran cantidad de operaciones. Todos estos puertos tienen planes de expansión con distintas características. Cuando se habla de "reconversión portuaria"

surgen proyectos con un par de características. Una de ellas es que la zona portuaria a reconvertir está obsoleta y abandonada. Los proyectos son cambiar el uso típico y transformarlo en un proyecto de tipo turístico, deportivo, cultural, recreativo. En el 80% de los casos, cuando hay reconversiones portuarias, las nuevas terminales portuarias se trasladan a aguas más profundas. Es decir, van buscando profundidad, no es que se trasladen a un lugar que posee iguales condiciones físicas. Por ejemplo, en Barcelona hubo un proyecto que es el de Port Vell, muy famoso, en donde se dejó de usar esa zona y se la convirtió en un paseo turístico interesante y muy visitado. Ahora bien, en la siguiente figura pueden verse unas zonas medio rojas que son las terminales de contenedores, y no es que estén



muy lejos de su antigua ubicación, sigue siendo la zona metropolitana de Barcelona, solo que ahora está a dos mil metros de lo que es el Barrio Gótico. Para que la gente no se confunda el acceso a este puerto no cruza la ciudad, sino que los caminos que van al puerto pasan por al lado del mar [ver Fig. 4]. El Puerto de Rotterdam ocupa toda una franja de unos 40 kilómetros de largo, en la siguiente figura puede verse que lo indicado en naranja son terminales de contenedores. Rotterdam tiene un plan de traslado y una concepción de la densificación de la ciudad. Están tratando de reconvertir estas áreas y trasladar las operaciones de grandes buques a una zona exterior en un proceso de muchos años, alrededor de cincuenta años [ver Fig. 5]. Finalmente, podemos ver lo que sucede con el

Puerto de Los Ángeles-Long Beach, que son dos puertos pegados el uno con el otro, están separados apenas por una línea imaginaria [ver Fig. 6]. Cada uno de estos puertos tiene una autoridad independiente, es como el Puerto Dock Sud y el Puerto de Buenos Aires. Los planes están orientados a la protección ambiental; tienen una visión muy particular respecto de las ciudades y tienen un proceso de integración muy importante. La protección ambiental es el tema clave en sus programas ambientales. Han logrado que prácticamente no haya un conflicto entre lo que es el ingreso y salida de la mercadería con el tránsito en la ciudad, todo eso a fuerza de distintas vías, que constituyen un ejemplo como proyecto de integración o proyecto de plataforma logística.



Figura 6

Puertos de Los
Ángeles / Long
Beach

¿Cuáles son los principios que rigen a todos estos proyectos de reconversión portuaria modernos? Para empezar la cuestión de los recursos. En la mayoría de todos estos emprendimientos –Barcelona, el Porto Antico en Génova– se reinvierte el dinero del puerto en el desarrollo portuario o en proyectos asociados a su desarrollo. Son socios de emprendimientos turísticos, quedándose con un 10% de ese desarrollo. No fue lo que pasó acá en Puerto Madero que fueron tierras cedidas por el puerto, y el puerto no participa en nada, o sea, no tiene ningún tipo de retribución por esto.

Nueva York y Nueva Jersey son el caso contrario de Buenos Aires, allí se unieron dos jurisdicciones diferentes para crear una autoridad única. Porque ellos también tienen ese

concepto de reinvertir en el puerto y crear actividades financieras extraportuarias para financiar actividades portuarias.

La otra cuestión clave es la coordinación del desarrollo puerto-ciudad, que puede darse con la participación directa a través de una autoridad portuaria.

Otra de las características es la que se orienta hacia los vecinos, como el caso de Long Beach o Rotterdam, en donde hay una gran conciencia de que los vecinos son parte interesada del puerto, permitiendo el acceso y la participación. Es muy distinto y las sociedades son menos vulnerables a estos procesos de colapso y de decaimiento cuando priva el largo plazo y el interés general. Así que creo que con el plan estratégico vamos a contribuir con nuestro granito de arena.

Visión de los sindicatos portuarios

Abog. Juan Manuel Martínez Chas

Abogado de FEMPINRA

Este espacio nos permite solamente nos permite, desde el sector laboral, hacer algunas reflexiones. Y como bien planteó anteriormente Silvana Giudici, no podemos pensar en un país que nació y que se desarrolló alrededor del Puerto de Buenos Aires, un país al que podemos conceptualizar como un país de ultramar. No podemos pensar en un futuro promisorio para la comunidad portuaria y marítima, la que incluye a quienes vivimos de esta actividad, a trabajadores, a empresarios, sin una planificación integral. Vemos que esto es lo que ha faltado desde hace mucho tiempo, esa planificación integral que permita que el Puerto de Buenos Aires sea el motor que de alguna manera reordene, focalice y transmita el desarrollo de las economías regionales.

Ese Puerto de Buenos Aires –que hoy no nos vamos a detener en discutir su jurisdicción–, se debe enmarcar sobre una política integral de planificación. Esto significa que, es lo mismo quién sea la autoridad competente sino sabemos cuál es el proyecto marítimo y portuario que vamos a llevar adelante.

Desde hace largos años, comentamos el Sr. José Giancaspro, y pedimos al Ministerio de Infraestructura y al Ministerio de Trabajo la conformación de una mesa tripartita de

diálogo portuario. La que permita a los representantes de los trabajadores, de los empresarios y del Estado, consolidar y articular políticas de largo plazo. Como decía un gran político argentino hablando de otros temas: *“no hay actividad que se pueda desarrollar, sin una Argentina que se desarrolle”*. Y me parece que esto es lo que nos está pasando en la actividad marítima-portuaria, medidas parciales o inconexas, medidas que van en un sentido, pero que resultan en un maquillaje para no abordar la cuestión de fondo. Y la cuestión de fondo es *¿qué proyecto de desarrollo marítimo y portuario, estamos pensando para la República Argentina?* En el marco del Mercosur y en el marco de una política internacional cada vez más globalizada, más competitiva, más exigente, los trabajadores sabemos que la capacitación y el diálogo social son las herramientas fundamentales para llevar adelante esta misión.

Como en muchas otras cuestiones del país, y no quiero hacer con esto una definición política sino una definición técnica, lo que existen son resortes, anuncios, medidas –muchas veces espasmódicas– que no responden a estudios ni a una política estratégica que nos permita proyectarnos como Nación.

Seguramente con los empresarios tenemos un común denominador, que es la comunidad de trabajo. Con las autoridades públicas tendremos que tener un común denominador, que es un proyecto de Nación, y seguramente discutiremos las medidas que hacen falta en los sectores que representamos. Pero de alguna manera la falta de planificación hace que hoy se abra, en el conjunto de los trabajadores portuarios –especialmente en los trabajadores del Puerto de Buenos Aires– un gran signo de interrogación que tiene que ver con decenas de miles de familias que ven comprometido su futuro laboral, en forma directa o indirecta, por inacción de las actividades y por la incapacidad de la dirigencia, en este caso nacional y muchas veces sectorial. Incapacidad de sentarnos juntos en una mesa a discutir esta actividad y los problemas de todos los argentinos. Ya que un país que tiene que crecer no puede prescindir del Puerto de Buenos Aires.

Hemos propuesto como Federación, y esto lo ha acompañado la Confederación General del Trabajo (CGT), la construcción de un Consejo Nacional o de la Ciudad de Buenos Aires de políticas portuarias. No es suficiente con el Consejo Portuario Argentino. Éste reúne a los presidentes de los entes y de los consorcios portuarios de los diferentes lugares del país, y algunos sectores particulares.

Tenemos que ir a un acuerdo social, más profundo, donde participe la visión de los trabajadores, de los empresarios, de los agentes de carga, de los agentes marítimos. De todos quienes directamente o indirectamente están

comprometidos con el futuro de la Nación.

En relación con el tema de la hidrovía, no tenemos una política al respecto, lo hemos conversado con el Ministerio de Relaciones Exteriores. La Argentina tiene una política ausente en relación con la hidrovía. Se proyecta que en los próximos seis años habrá un 75% más de carga que va a transitar por ese inmenso corredor fluvial, y no tenemos una política que sustente la creación de empleo, la creación de riqueza, la promoción de las industrias regionales y de economías regionales. Vemos como las asimetrías del resto de los países del Mercosur burlan el decreto que el ex presidente Kirchner, en 2004, anunció con bombos y platillos sobre el cese de la bandera de conveniencia. Yo afirmo que la bandera de conveniencia está más presente que nunca en las vías navegables de nuestro país.

Por otro lado, tenemos que exigir como puerto, como Puerto de la Ciudad de Buenos Aires, del que somos directamente afectados por Santos y por Montevideo –así como Zárate lo es por Nueva Palmira– y sin querer compararnos con Singapur, exigir el cumplimiento por parte de la Cancillería Nacional del Protocolo de Igualdad de Oportunidades para la hidrovía.

Por último, es preciso destacar que no existe una política portuaria sin una visión estratégica. Por tanto, les pedimos que como el Puerto de Buenos Aires es motor de la Ciudad necesitamos proyectar un futuro para todos, sin exclusiones. Y no hay necesidad de prescindir de ninguna obra, como de ningún espacio operativo.

La liquidación, el desguace, la Isla de Marchi, es llanamente el certificado de defunción del Puerto de Buenos Aires. Pido a los organizadores de este seminario –como ya lo ha hecho la Federación y la CGT–, sacar un comunicado muy fuerte al respecto, porque sin la Isla de Marchi no hay base nacional de dragado y balizamiento, no hay operatoria en las terminales portuarias. Y hay un futuro negro para los compañeros trabajadores del Puerto de Buenos Aires, y como cabecera de la Nación del resto de los puertos del país.

Parte 2

Sr. José Giancaspro

Secretario General del Sindicato de Capataces y Estibadores Portuarios

Recuerdo que trabajé en el Puerto de La Boca, hoy no existe, y si seguimos así, acá va a pasar lo mismo. Yo les quiero decir que vengo a hablar en nombre de los trabajadores portuarios. Posiblemente ustedes dirán “nos interesa todo”; es verdad, no hay política portuaria en el Puerto de Buenos Aires.

¿Cuál es nuestra visión? Estamos cansados de decirles a las autoridades que queremos una mesa tripartita, en algunos casos la hemos conseguido.

Apostar al diálogo es lo más factible que pueda pasarnos, se pueden equivocar los trabajadores o los funcionarios, pero en el diálogo vamos a ponernos de acuerdo. No queremos decretos, no queremos resoluciones sin que

sean consensuadas con los trabajadores.

Yo pertenezco a la Federación Marítima Portuaria, Industria Naval, y no somos los únicos que estamos en el puerto. También están los estibadores, que no están en la Federación, y están con nosotros cuando tenemos que discutir algo y nosotros con ellos.

¿Por qué no queremos decretos ni resoluciones sin consensuar? En 1966, el Decreto N° 21.429 dejó a muchas personas en la calle. El Decreto N° 817, del ex presidente Menem, también hizo lo propio e incluso anuló más de sesenta convenios colectivos de trabajo. En 1995, por otra resolución del Gobierno se cerró la Terminal 6, lo que produjo más de 500 familias sin trabajo. No queremos que esto vuelva a pasar. El tema de la Isla de Marchi, es otra aberración. Si ven frente a lo que era la ciudad deportiva de La Boca van a ver cientos y cientos de camiones estacionados, se van a dar cuenta de que es imposible hacer algo ahí. Es un proyecto del “metro cuadrado” valuado entre 3 mil y 4 mil dólares, eso significa un negocio.

Nos están sacando del puerto y muchos se van a volver más ricos de lo que son. Se está conversando con la gente de los depósitos fiscales y están emitiendo una resolución que nos dejó asombrados a todos. Establece que los contenedores tienen que ir de buque a camión, y sale el camión y las aduanas van a estar en unos depósitos nuevos que quieren inventar en el Mercado Central, y en otros lados. Pregunto **¿cuántos camiones van a andar en la calle, miles de camiones en la calle, llevando contenedores?** Pero **¿estamos todos locos?**

¿quién le escribe los libretos a esta gente? No los entiendo. No entiendo.

Actualmente tenemos en las autoridades portuarias a gente amiga que nos escucha, con los que nos estamos reuniendo. Estamos pidiendo agilizar, porque por ejemplo, si el puerto de Buenos Aires tiene que esperar dos años más por la Terminal 5 y cinco años más la Terminal TRT y la Terminal 4, la carga se va a ir por Uruguay. Hay que competir con el Puerto de Buenos Aires, hay que hacer muelles más grandes, dragar, hacer cosas importantes. La realidad es que nosotros no podemos competir con otros puertos de esta manera, solamente podemos competir con la mano de obra argentina. Ningún país del mundo tiene la mano de obra que tenemos aquí, estos hombres y mujeres son artesanos de su trabajo, los guincheros, los estibadores, los capataces, la gente que está en los edificios de la Marina Mercante, todos son artesanos.

Lo que queremos es solucionar los temas portuarios, ya estamos hablando con los dirigentes de Administración General de Puertos (AGP). Por ejemplo, al ex interventor de AGP se le terminaba la concesión a la Terminal 5, fuimos a hablar con él y trabajamos en forma conjunta y conseguimos que les den tres años más. Los trabajadores se tranquilizaron, pero ya están pensando en qué va a pasar dentro de dos años en la Terminal 5, y qué va a pasar dentro de cinco años en la Terminal Río de la Plata (TRP) –donde hay miles de trabajadores– y en la Terminal 4.

Como dije, hoy las autoridades portuarias nos

escuchan, nos atienden, dialogamos, pero ellos no deciden qué van a hacer del puerto, deciden otras personas que tienen otros intereses seguramente, y que no les importa que el puerto desaparezca de Buenos Aires. A nosotros sí nos importa y mucho, primero por los trabajadores y después porque no hay ninguna ciudad en el mundo que no tenga puerto y logre avanzar.

Finalmente, nosotros queremos un puerto competitivo, estamos en todos los puertos del país, y todos estos decretos perjudican a los trabajadores, y las resoluciones han perjudicado a los trabajadores.

Hoy me llaman por teléfono y me dicen que aumentaron las tasas en el Puerto de Buenos Aires. **¡Muchachos si aumentan las tasas los buques se va a ir al Uruguay!**

Nosotros tenemos la fuerza de la gente que quiere al Puerto de Buenos Aires, queremos al Puerto de Dock Sud, queremos al puerto de toda la provincia. No estamos comparando, defendemos a todos, lo único que queremos es estar juntos, estar unidos y trabajar en forma como lo hicimos con Oscar Smith de la Federación Marítima y Portuaria. Con las nuevas autoridades de AGP, que se le de las prórrogas a las terminales portuarias por veinte años más.

Los accesos ferroviarios al Puerto de Buenos Aires y la Región Metropolitana

Ing. Roberto Carretero

Especialista en FFCC elaboró el Proyecto de Acceso Ferroviario al puerto

En el Puerto Norte se modifica el sistema ferroviario y se concentra la ubicación de las playas ferroviarias al norte del puerto, lo que está marcado como Playas 3 y 5 [ver Fig. 1]. En alguna medida todo el puerto tenía un sistema de interconexión ferroviaria que le permitía llegar a cada uno de sus muelles. Este

tipo de flexibilidad poco a poco la va perdiendo, por un lado, por las condiciones operativas del sistema ferroviario y, por otro, por el concencionamiento de las estaciones terminales, que van introduciendo verdaderas barreras para el paso transversal de circulación. Es la síntesis de los problemas que aparecen

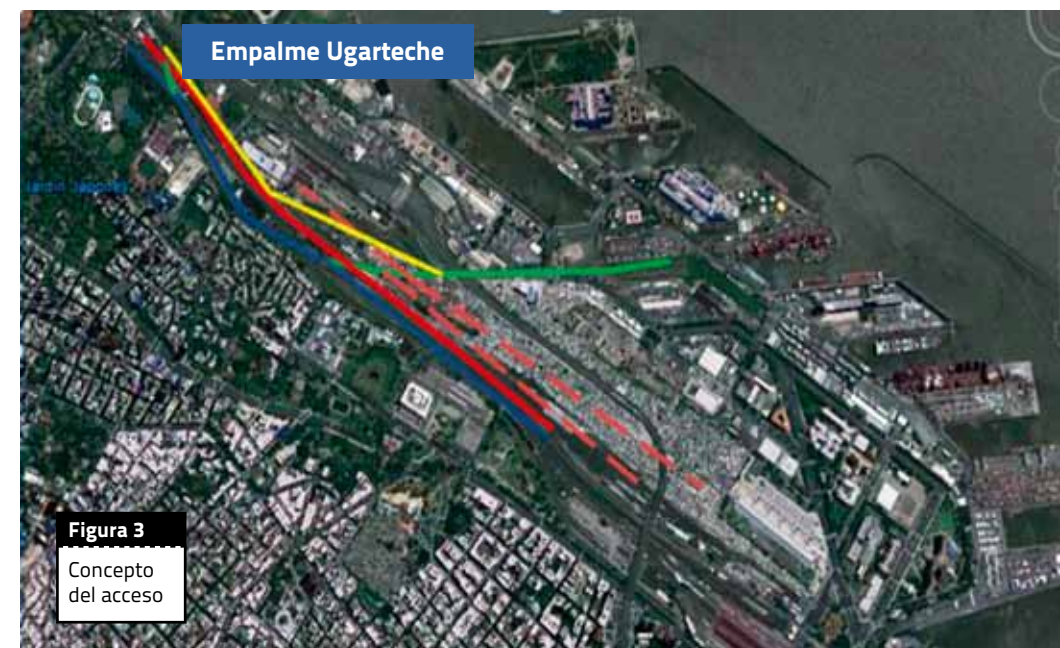


Figura 1
Identificación de restricciones



como consecuencia de esta transformación. Al estar programado todo el acceso ferroviario al Puerto Madero, y ahora tener que pasar a operar en Puerto Nuevo, lo que tenían que hacer las formaciones de trocha ancha es ingresar a la playa de Puerto Madero, retroceder e ingresar desde el sur a Puerto Nuevo. Esa inversión que se realizaba en la playa que está atrás del Sheraton, la identificamos en función de los hitos urbanos que se han ejecutado en su entorno [ver Fig. 2]. Pero eso

genera una serie de dificultades operativas, porque hay radios de curvatura inadecuados o porque la formaciones no pueden trabajar con cortes significativos de vagones. Con lo cual el sistema pasa a ser ineficiente en la medida que empieza a encontrar resistencias urbanas de otro tipo. Por ejemplo, cruzar la avenida Ramos Mejía con formaciones de vagones paraliza la circulación del tránsito, lo cual poco a poco va llevando a que el ferrocarril deje de ingresar en el puerto. Es



decir, imponiendo restricciones y generando nuevos espacios, el ferrocarril va perdiendo opciones y facilidades para poder ingresar al puerto.

El cambio y transformación que se propuso hace ya dos décadas era tratar de concentrarse en mejorar el acceso desde el norte al área portuaria. Porque el principal flujo ferroviario venía del norte y por estar ubicadas las playas dentro del puerto para una operación ferroviaria. Se buscaba aprovechar la infraestructura existente y ver si se podía proponer un acceso directo al puerto, que incluso minimizara las necesidades de playas operativas en su proximidad. Esto es lo que planteó el Proyecto Retiro a principios de 1990, tendiente a organizar con playas de antepuerto, ubicadas en la periferia de la Ciudad, de manera tal

de poder ingresar con las formaciones hacia el puerto y aprovechando las ventanas que dejaba para la operación el sistema de transporte de pasajeros.

El tema esencial son las dos trochas anchas que vienen del norte: la trocha del Mitre y la trocha del San Martín y cómo poder unificarlas para permitir este acceso. Eso se planteó a través de un empalme entre los dos sistemas de vía, a la altura de la calle Ugarteche, a través del Paseo Alcorta (así seguimos identificando por hitos urbanos). Atrás del Paseo Alcorta la interconexión de estas dos vías, de manera tal de poder transferir todo el flujo ferroviario del Mitre a las vías del San Martín. El San Martín fue el último ferrocarril que entró en la zona de Retiro geográficamente entró aún más al oeste que los otros dos, pero

su estación terminal está ubicada más al este que las otras dos. Por ello, el Ferrocarril San Martín cruza por arriba de las otras vías, a la altura aproximadamente de la calle Tagle [ver Fig. 3].

Para aprovechar ese cruce y esa transferencia de todo el flujo de cargas a la vía del San Martín, lo que se propuso fue generar un desvío una vez que se cruzaba ese puente, de manera tal que como esa traza ya viene elevada mediante un terraplén, poder descender luego hasta alcanzar el nivel del suelo a la altura de la calle Junín, que es donde, efectivamente, se produce el acceso ferroviario al puerto a las Playas 3 y 5.

Esto fue lo planteado a principios de los 90, pensado para avanzar en paralelo con otro tipo de modificaciones de la infraestructura ferroviaria en el área de Retiro.

En definitiva, lo único que terminó avanzando en este lugar es la Villa 31. La Villa 31 comenzó a generar toda una serie de restricciones que, a lo largo de veinte años, fueron modificando cada una de las propuestas que se iban haciendo para poder mantener este acceso directo al puerto.

Es decir, esta restricción de los grados de libertad para la operación se tradujeron, no simplemente en una maniobra de operación para poder ingresar al puerto; sino en la pérdida de espacios para poder utilizar como pulmón. Lamentablemente las cargas circulan por vías que están utilizadas por el sistema de pasajeros para acceder al puerto. La pérdida de esos pulmones de almacenamiento, en la medida que se restringen, cada vez más se

vuelcan a una necesidad de espacios dentro del área portuaria; o bien restringen la capacidad operativa de todo este sistema. Finalmente, en el 2008, se terminó licitando este desvío de acceso ferroviario al puerto hasta la calle Junín.

En paralelo se realizaron proyectos de adecuación de las Playas 3 y 5, para poder operar con una transferencia de contenedores desde estas playas a cada una de las terminales. La licitación comenzó y tuvo principio de ejecución, se realizaron algunas obras de reparación de puentes metálicos sobre Ugar-teche, Salguero y Ocampo.

Se realizó un puente interesante, que se parece más un monumento que a un puente, porque es un puente que no tiene terraplenes a ambos lados para que pueda circular el ferrocarril. Y como consecuencia de las ocupaciones que generó la Villa 31 y de algunas ocupaciones que generaron ciertas operaciones en la playa del Ferrocarril Belgrano, terminaron por llevar a la recesión del contrato. Hoy es una obra que se encuentra paralizada, que se está tratando de volver a licitar, según nos informan y que, además, se encuentra en una instancia de reclamos judiciales para su desocupación.

Yo escuchaba la necesidad que existe de contar con espacios para poder embarcar contenedores, y también se reflexionó sobre la necesidad de tener un transporte terrestre que permita alimentar a esa capacidad de embarque; pero, a su vez, la Ciudad al avanzar y crecer ofrece más resistencia para el movimiento terrestre. Con lo cual parece obvio,

por lo menos desde un punto de vista global, la necesidad de contar con un acceso para un transporte masivo para poder intercomunicar el puerto y tal vez pensar en un concepto de puerto seco y puerto húmedo.

Cuando uno aprecia todas estas dificultades que han surgido para poder ejecutar una simple vía de acceso al puerto sin una planificación coordinada, se encuentra con que lo único que se ha transformado toda esta área de Retiro es simplemente en un ejemplo de organización de la Villa 31. No solo se están perdiendo espacios necesarios para una infraestructura operativa sino que estamos dando un mal ejemplo de urbanización.

Otra prueba de inaccesibilidad es que el único sistema que hoy existe –salvo alguna obstrucción–, para acceder directamente a la trocha angosta, que tampoco está accediendo, son los contenedores que llegan por vía ferroviaria y descargan en una playa próxima a Retiro y que, luego mediante una transferencia de camión ingresan al puerto. Salvo algunas formaciones que están ingresando de Ferro Sur, cuatro a cinco vagones diarios, el ferrocarril no ingresa al puerto.

Para concluir, veo que intentamos repetir lo que se hizo en estos últimos veinte años sobre este tema y al único que le vamos a dar la razón es a Einstein, quien dijo que ***“pretender obtener resultados diferentes haciendo lo mismo, es el principio de la esquizofrenia”***.

Parte 2

Ing. Juan Basadonna

Especialista en FFCC elaboró el Proyecto de Acceso Ferroviario al puerto

Buscaré exponer sobre el sistema de transporte de la Argentina y su comercio exterior. Y la relaciones con respecto a los puertos de la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Les muestro en qué situación estamos en el transporte en la República Argentina, al nivel general en donde para el transporte interior, o sea, para el comercio interior, los datos corresponden al 2010.

El transporte de camiones operó 444 millones de toneladas (t), frente al ferrocarril que solamente operó 24 millones de toneladas, y el transporte de cabotaje por agua fluvial –fluvio-marítimo y marítimo– estuvo en el orden de los 21 millones de toneladas. Estos valores se están manteniendo a lo largo de los últimos siete u ocho años.

El transporte en camiones es el que va capturando la mayor carga del país. En el 2012, y de acuerdo a los cálculos que tengo, se estuvo en el orden de los 480 millones de toneladas de transporte por camión. El transporte de ductos fue del orden de los 100 millones.

El costo global del sistema de transporte fue y es de unos 20 millones de dólares, con lo cual los camiones operaron con el 91% de este valor. Esto nos da un indicador de que algo anda mal acá en la Argentina, cuando tenemos 2.800 kilómetros de autopistas y casi 75 mil kilómetros de caminos

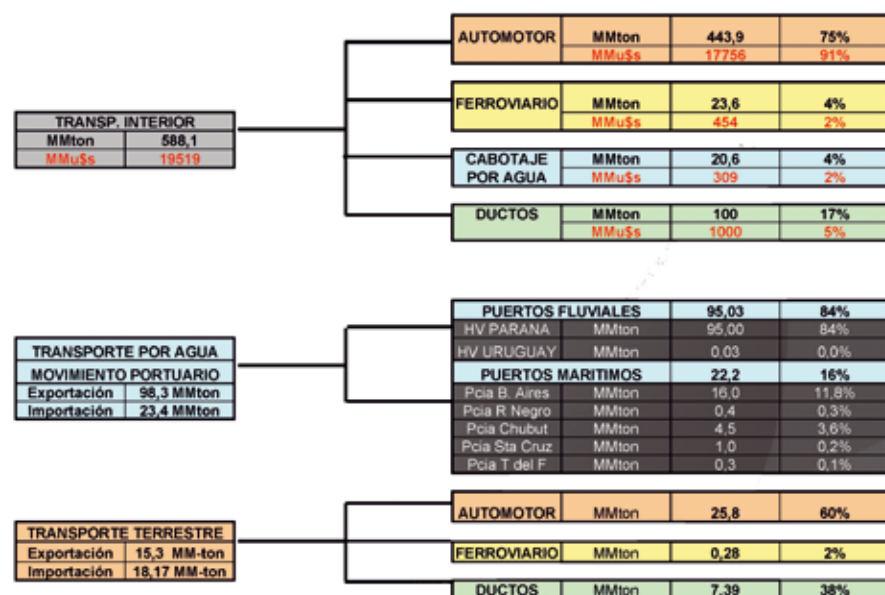


Gráfico 1
Transporte de cargas en Argentina.

pavimentados provinciales y nacionales, frente a los 20 mil kilómetros de vías operables en este momento, y de los 2.800 kilómetros de vías navegables fluviales que también tenemos, ante los 4.500 kilómetros de costa marítima que hay desde la zona de Samborombón hasta Tierra del Fuego. El sistema está totalmente distorsionado desde el punto de vista de la producción económica. Transportamos por el medio más costoso y evidentemente eso nos trae los perjuicios que nos están tocando vivir en este momento. Esto es lo que es necesario corregir hacia el futuro. En lo que hace al trasporte exterior, por vía marítima estamos en el orden de 120 millones de toneladas, de los cuales el 84% de este tráfico sale por vía fluvial; o sea, por la boca del Río de la Plata. Son cargas que se originan

desde la zona de Santa Fe al sur, Santa Fe, Rosario y otras inmediaciones, y que salen por el Puerto del Plata al exterior. En relación con el transporte terrestre estamos en unos 33 millones de toneladas, en donde los camiones participan con el 60%, y el ferrocarril con apenas el 2%; mientras que el transporte por ductos se encuentra en el orden del 38% valores de 2010 [ver gráfico 1]. Con respecto a *¿cómo es la operación de los movimientos portuarios en el país, tanto marítimos como los fluviales?* En un pantallazo general se puede decir que, un poco se ha organizado, por los puertos de la hidrovía del Paraná, en donde en los últimos años se pudo determinar zonas bien identificadas, y hubo un período de transformación del sistema y de explotación del sistema por aguas. De esa forma logramos tener desde Santa

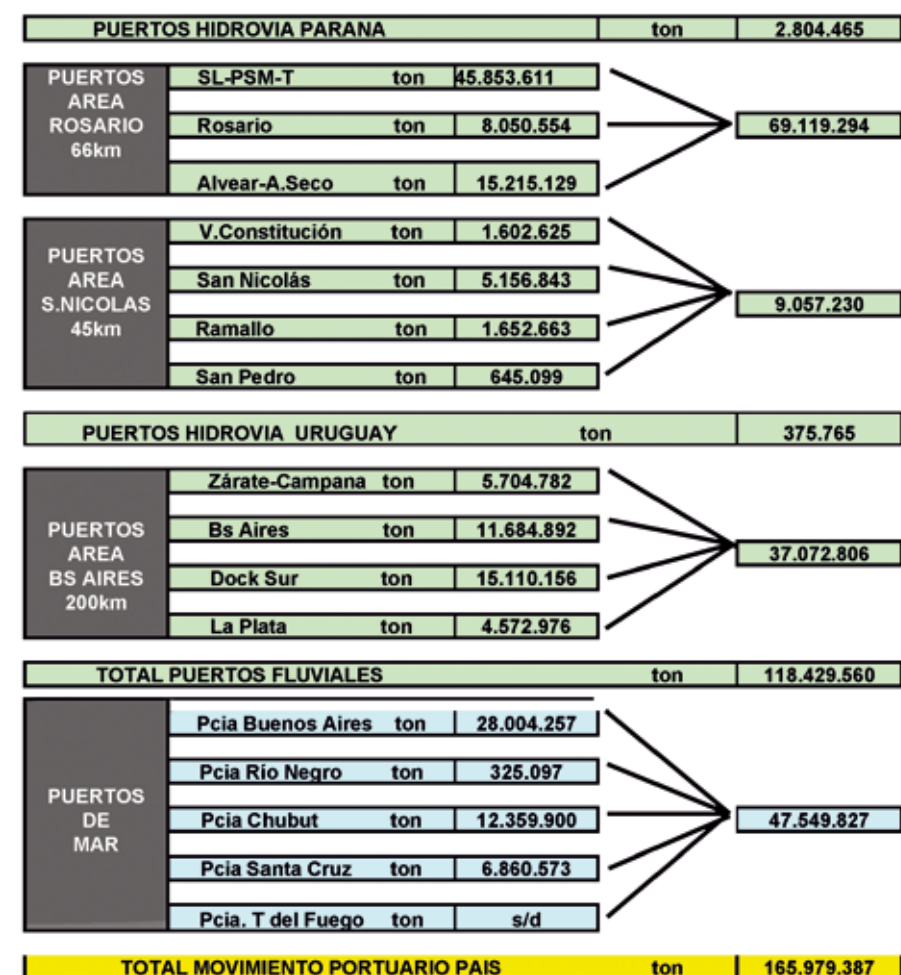


Gráfico 2
Movimientos portuarios, 2010.

Fe a aguas al norte, un movimiento de carga de los puertos nuestros –Corrientes, Reconquista, Barranqueras–, en un orden de 2.800 toneladas. Desde los puertos del área de Rosario que se han especializado –y es notorio– en el movimiento de granos y productos de aceite y, últimamente, en biocombustibles, con operaciones que rondan los 69 millones de toneladas. Aclarando que los granos y los subproductos del aceite están en el orden de

los 57 ó 58 millones de toneladas y el resto son cargas de combustibles y otros ingredientes que tenemos para la producción del campo. También encontramos cargas generales que las originan parte del Puerto de Rosario y algo de contenedores [ver gráfico 2]. Después tenemos otra zona, aguas abajo, que es el área de influencia del Puerto de San Nicolás, que comprende a Villa Constitución, San Nicolás, Ramallo y también podemos

incluir a San Pedro. Donde se opera en el orden de los 9 millones cien mil toneladas, en donde las cargas son de granos, sideromecánicos y combustibles.

Por su parte, en los puertos del Río Uruguay es muy poco lo que se produce para el comercio, se operaron en el 2010 unas 375 mil toneladas, y se trata solo del Puerto de Concepción del Uruguay.

Finalmente llegamos a los puertos de la zona de Buenos Aires, que están localizados en la Región Metropolitana de Buenos Aires, en donde tenemos el grupo norte –con Lima, Zárate y Campana– que operaban 5.7 millones en aquella época. El Puerto de Buenos Aires con 11.6 millones de toneladas; el Puerto de Dock Sud con 15.1 millones de toneladas y el Puerto de La Plata con 4.6 millones de toneladas. El conjunto de puertos de la Región Metropolitana de Buenos Aires mueve unas 37 millones de toneladas.

En consecuencia, los puertos fluviales manejan unos 118 millones de toneladas, frente a los puertos marítimos que rondan los 37 millones de toneladas.

Aclarando que el movimiento total de puertos ha sido de 166 millones de toneladas, con un leve crecimiento anual de 1 ó 2% en estos últimos años.

Otro de los problemas de desequilibrio que nos está mostrando la Argentina, como un país despoblado fuera del arco Santa Fe-Bahía Blanca, es que tenemos un país con muy poca población, con una capacidad de producción y un sistema de transporte que atiende a las zonas más ricas.

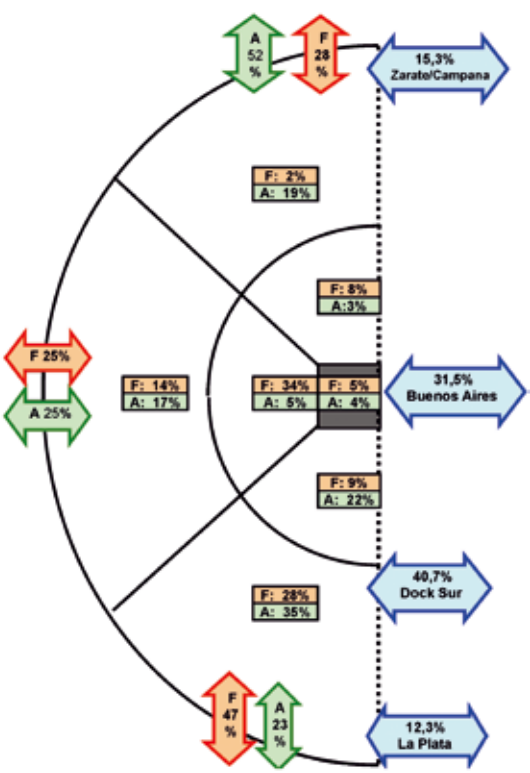


Gráfico 3
Acceso y zonificación de cargas RMBA.

Movimiento de cargas	
P: Puertos	37.072.806
A: Automotor	265.540.000
F: Ferrocarril	7.255.000

En lo que hace al movimiento de cargas en la Región Metropolitana de Buenos Aires, que es del orden de los 37 millones, Zárate-Campana participa con el 15%, el Puerto de Buenos Aires con el 31%, el Puerto de Dock Sud con el 41% y el Puerto de La Plata con el 12,1%. Es decir que, el grueso de las cargas portuarias está concentrado en el Puerto de Buenos Aires y en el Puerto de Dock Sud, acá en la

Capital Federal [ver gráfico 3]. En lo que hace al movimiento de transportes terrestres, que acceden a la Región Metropolitana, indicando ese acceso a través de la Ruta Provincial N° 6, que va desde Campana hasta La Plata, tenemos el 52% del total. El grueso de las cargas terrestres está ingresando por la Panamericana, la que capta los transportes del NEA, NOA, de la zona Centro y parte de la zona entrerriana y de la Mesopotamia. El 25% ingresa por la Zona Oeste y solo el 23% por la Zona Sur, a través de la Ruta N° 205, la Ruta N° 3 y la Ruta N° 2, en donde se generan los problemas de tránsito pesado en la Ciudad de Buenos Aires. Gran parte de ese tránsito está absorbido por el Puerto de Buenos Aires o en parte por el Puerto de Dock Sud; pero también son las

cargas domésticas que genera y consume la Ciudad de Buenos Aires y su Región Metropolitana, en donde todo ese tránsito lo sufren por Madero –sobre todo en avenida Huergo–, donde contamos diez mil camiones por día, lo que congestiona los accesos. En lo que hace al tema ferroviario, solo el 28% ingresa de la Zona Norte y el 47% de la Zona Sur, o sea, a través del Ferrosur Roca o del Ferrocarril Roca, e influye el tema de los materiales de construcción, que vienen a la estación principalmente de la zona de Cañuelas, y alrededores, y solo el 25% es lo que ingresa de la Zona Oeste. Existe una variación del movimiento de cargas en los puertos de la Región Metropolitana de Buenos Aires, en donde, evidentemente, la situación es bastante errática. Contamos con

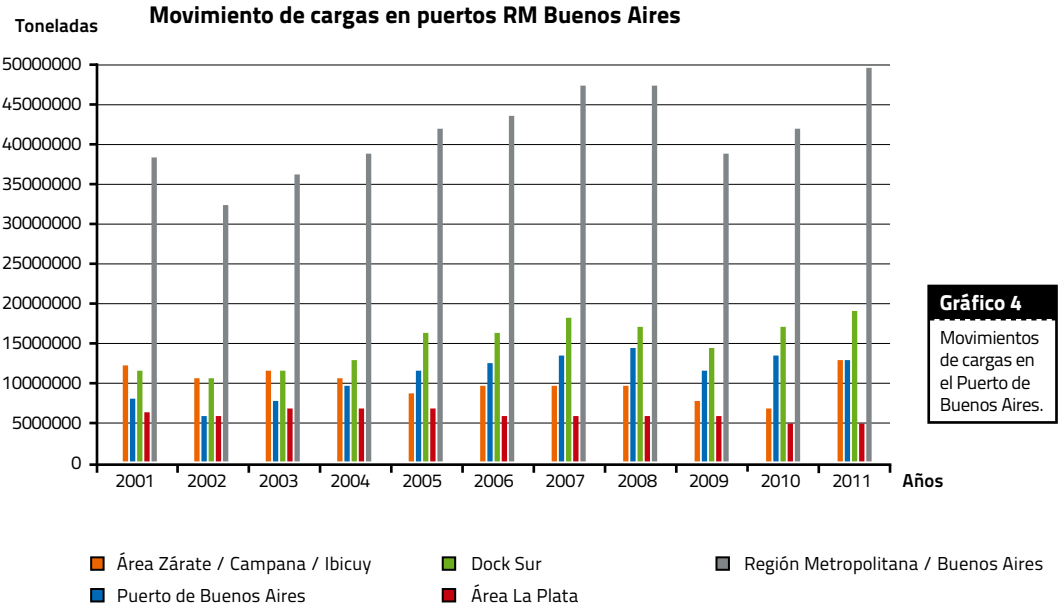
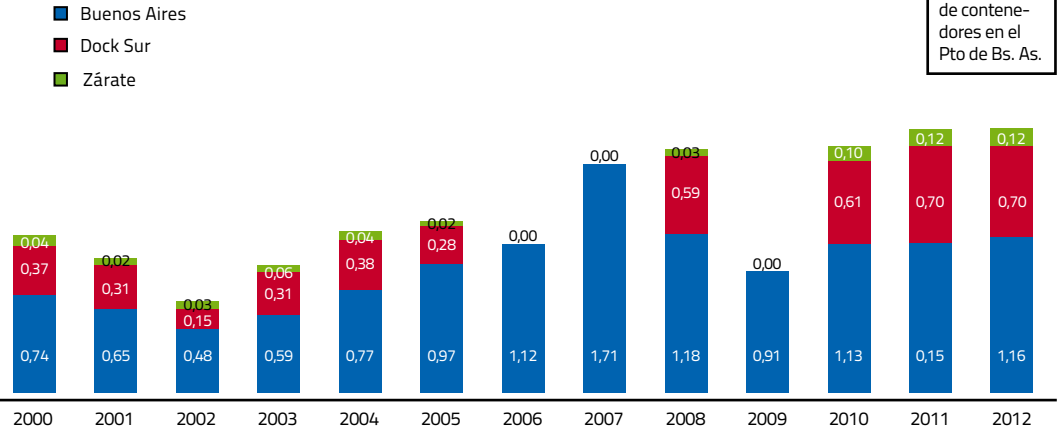


Gráfico 4
Movimientos de cargas en el Puerto de Buenos Aires.

Movimiento de contenedores puertos en RM Buenos Aires



Valores expresados en millones de toneladas

una caída en el 2001, que luego originó un crecimiento sostenido desde el 2002 hasta el 2007; para luego volver a caer en el 2009 y retomar nuevamente a otro crecimiento. El Puerto de La Plata es un puerto que está bajando su rendimiento por los problemas de combustibles. El problema del combustible es muy serio en Argentina y nuestra producción ha ido bajando, con lo cual se ha resentido el Puerto de La Plata [ver gráfico 4]. El movimiento de contenedores por puerto tiene una cierta estabilidad, cuando uno ve los movimientos en el Puerto de Buenos Aires en el 2007, podríamos decir que estamos en 1.115 millones de promedio en el puerto [ver gráfico 5]. En el Puerto de Dock Sud existen problemas de accesos y siempre volvemos a los problemas de los accesos en este ámbito. Además, también está el tema de los contenedores,

que hace al nivel de país en general, los contenedores están prácticamente estancados en el orden –de comercio exterior–, tomando todos los contenedores del país. Porque acá en Buenos Aires, en la Región Metropolitana de Buenos Aires, se capta prácticamente el 90% de los contenedores del país, en el orden de los 2.2 millones [ver Fig. 4]. El ferrocarril que más contenedores operaba en la zona de Buenos Aires, era Nuevo Central Argentino (NCA), o sea, el Ferrocarril Mitre, pero hoy día ha disminuido completamente su participación. Tal es así que, se operaban 40 mil contenedores por año y el año pasado solo lo hizo con 15 mil contenedores [ver Fig. 5].

Gráfico 5

Movimientos de contenedores en el Pto de Bs. As.

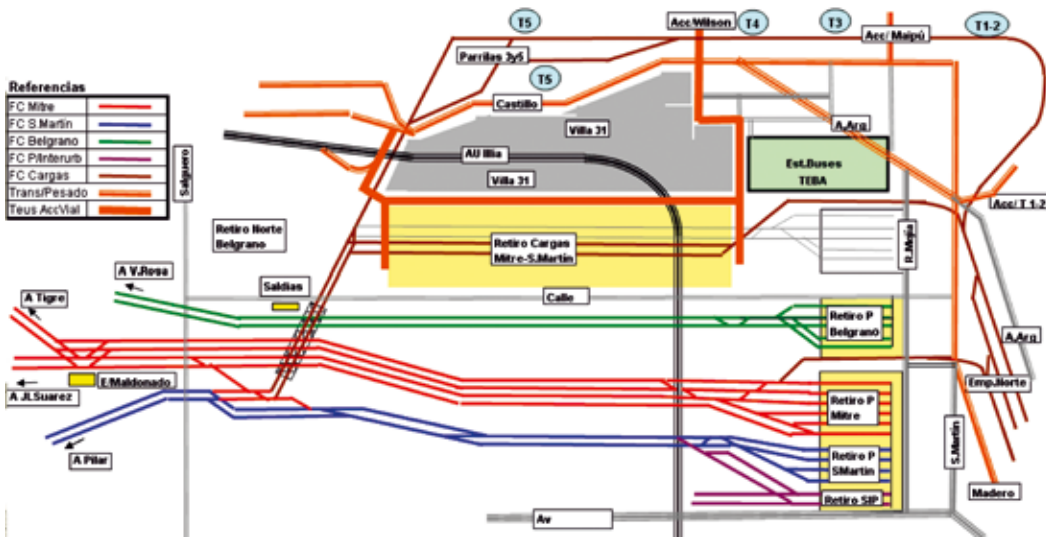
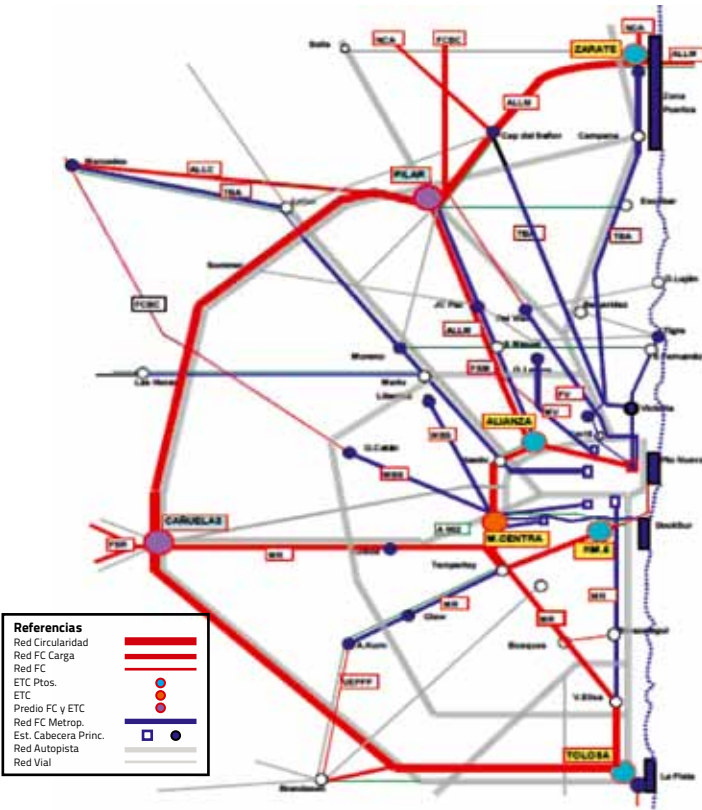


Figura 4

Accesos ferroviarios al Puerto de Buenos Aires.

Figura 5

Accesos a las terminales portuarias.



Logística del transporte en el Área Metropolitana

Ing. Jorge Tesler

Especialista en logística, contratado por la Ciudad para estudiar el tema de la distribución de cargas

Deseo brindar una visión amplia con respecto a las cuestiones logísticas, intentando resumir algunas cuestiones desde el aspecto técnico que les permitan reflexionar a los que están en la actividad logística en Buenos Aires.

Primero es importante que lo ponga en contexto, porque si bien estamos centrados en la visión estratégica del puerto, el puerto está en la Ciudad y para los que estamos en la actividad logística existen muchas consideraciones y problemas importantes que quiero transmitirles. Inclusive que es lo está pasando en el mundo con respecto a estas cuestiones [ver Fig. 1].

En el mundo se están propiciando unos cambios sustanciales respecto a los canales comerciales. Todos somos consumidores, muchos hemos viajado y sabemos cómo son los nuevos canales comerciales y las necesidades que tienen las ciudades en abastecer a esos centros comerciales. Los puntos de venta se van diversificando considerablemente y han tomado distintos modelos, desde las grandes superficies hasta los kioscos que están en todo el ámbito de las ciudades.

También existe un aumento de la población en todos los grandes centros urbanos. Esto

pasa en Buenos Aires y en muchas ciudades del mundo, no solo por una cuestión de mejor poder adquisitivo y de oportunidades en los centros urbanos sino también porque es un polo de atracción permanente en todas partes del mundo desarrollado y en los que se encuentran en vías de desarrollo, donde existe una considerable atracción –aún en épocas de crisis– para acercarse a la ciudad y seguir teniendo posibilidades de vivir.

Por lo tanto, tenemos una presión fuerte de la población y del medio ambiente, que afortunadamente está cada vez más presente en los debates y en las cuestiones relacionadas con la logística. Evidentemente, la logística y el transporte tienen un rol fundamental en las cuestiones del medio ambiente y hay una presión internacional cada vez mayor para mejorarlos.

Todo esto nos lleva a dos cuestiones importantes:

1. En los grandes centros urbanos se ve una puja muy fuerte por los espacios que son muy limitados y restringidos. Y eso conlleva a otro concepto, que estos espacios pelean por infraestructuras, relacionada con la logística y las cuestiones vinculadas con el puerto.

Si cambiaríamos el auditorio posiblemente hablaríamos de otras infraestructuras para otras comunidades, que también pelean por tener espacios en una misma ubicación. Esto impacta en cuestiones de logística, sabemos que hay una congestión del tránsito importante en todos los centros urbanos donde hace diez o quince años no la había.

2. Tenemos una fuerte presión por el cumplimiento de la seguridad vial, cuestión que

me parece muy saludable pero que, sumado a la congestión del tránsito y a las presiones que mencionaba anteriormente, hacen que existan restricciones; donde las velocidades por presiones en el mundo se reducen cada vez más. Y esto está muy bien desde el punto de vista de la seguridad vial, de las personas y de nuestros bienes, pero evidentemente afecta a las velocidades de las cuestiones logísticas. A lo que debemos sumar un fuerte crecimiento de la motorización. El transporte público juega un rol muy fuerte como complemento a la actividad de las ciudades [ver Fig. 2].

Tenemos un cambio sustancial en las gestiones logísticas, estamos pasando de una red de almacenamiento y transporte más o menos sencilla, a una red más compleja, donde existe una presión muy fuerte para ser cada vez más eficiente.

Y empiezan a aparecer otros jugadores que no son estrictamente los dueños de la carga y de las infraestructuras, los almacenes, los depósitos y los centros de transferencia. Estos nuevos intervinientes son tan importantes como los otros. Existen cada vez más exigencias de servicio y una tendencia muy fuerte en el mundo por aumentar los procesos de consolidación y de consolidación de cargas y esto se tiene que hacer en algún espacio.

Afortunadamente para los que estamos en la actividad, la misma se ha incrementado en los últimos años, con lo cual el crecimiento es muy fuerte en términos de activos y en los recursos humanos que se están empleados.



Figura 1
Los centros urbanos.

Transformación de la cadena de valor a red logística de alta complejidad:



Figura 2
De la cadena a la red logística urbana.

- Transformación de estructuras y modelos de distribución.
- Crecimiento de volúmenes y variedad de productos.
- Mayores exigencias en niveles de servicios.
- Incremento de los procesos de consolidación y desconsolidación.

Pero para los que están en la logística esto es un problema ya que están con una mayor exposición en las altas direcciones de las empresas respecto a lo que son los costos logísticos y, por lo tanto, tienen que rendir cuentas con mucha más frecuencia y en forma más estricta. Ahora los costos logísticos están en la agenda de las direcciones, esto lleva a aumentos de productividad pero también a aumentos de costos; en consecuencia se deteriora la rentabilidad de quienes prestan servicios logísticos.

Así, también el comercio internacional ha crecido muy rápidamente, más rápido que las infraestructuras. Por lo tanto, estamos con un serio déficit en este aspecto para ubicar al país en un nivel competitivo.

Les voy a dar un par de datos: existe un fuerte ingreso de vehículos en la Ciudad de Buenos

Aires, son vehículos carga liviana y de carga general. Hay un tráfico pasante por el puerto que tiene, más o menos, una dispersión hacia el norte y hacia el sur, en unos porcentajes del 70 y 30%. Este número es normal y no nos debiera preocupar demasiado, ya que es coincidente al volumen de cualquier ciudad que tenga un puerto. Aproximadamente la mitad de los camiones de carga que ingresan al puerto van hacia el sur y la otra mitad van hacia el norte [ver Fig. 3].

El problema de los que estamos en la actividad logística evidentemente no es el puerto, éste es un nodo logístico clave que hace al crecimiento de las economías. Nuestro problema no es la cantidad de camiones que están pasando por ahí. Buenos Aires se caracteriza por tener una altísima densidad de población, cuando se miran otras ciudades

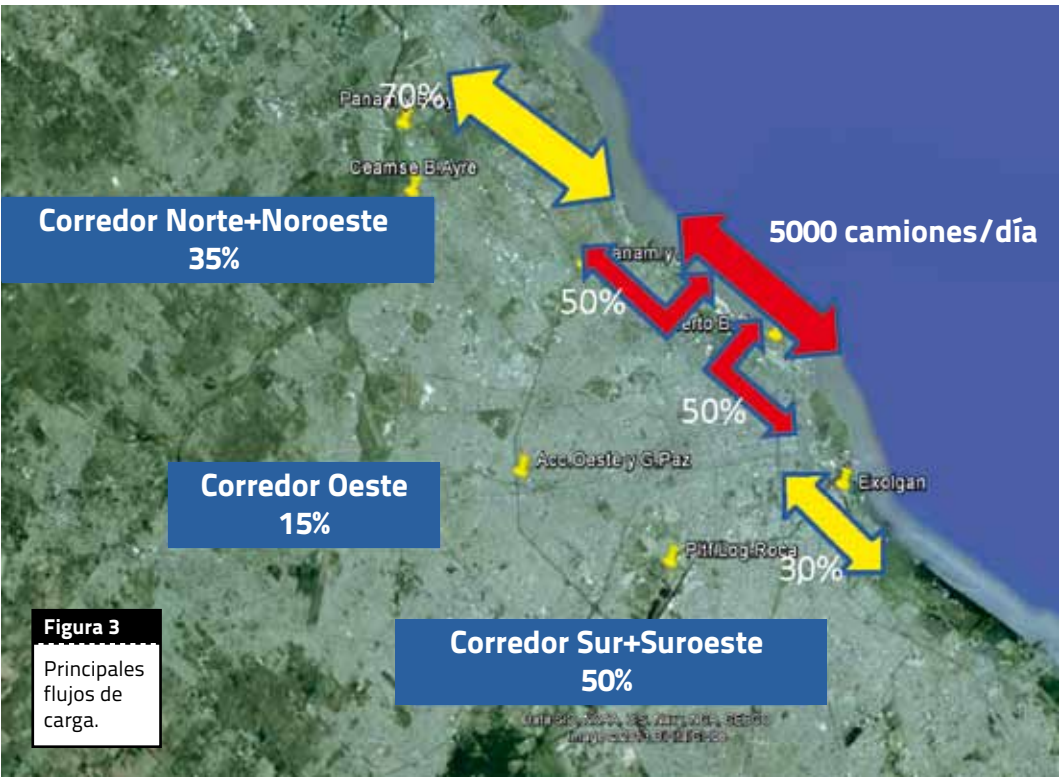


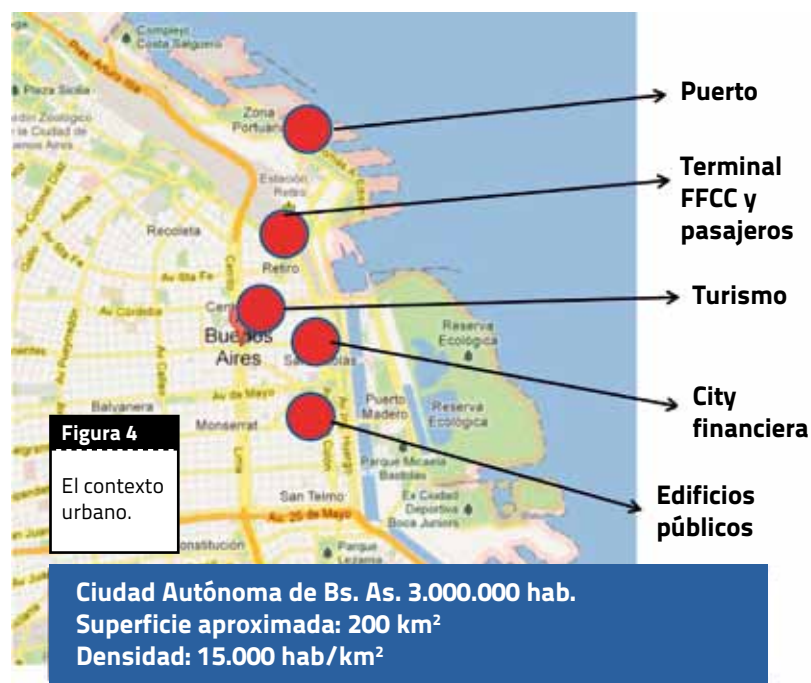
Figura 3
Principales flujos de carga.

Ingreso vehículos / día: 1.350.000

donde simplemente por conocimiento global –sin datos– parecerían tener mayor densidad que la nuestra, se equivocan. Estamos en el ranking de las principales ciudades con más alta densidad de habitantes por kilómetro cuadrado y, además, con una gran particularidad: tener el puerto, la terminal, los centros turísticos, la city financiera y los edificios públicos, todos en un mismo ámbito reducido.

El puerto no es el problema por la competitividad, llevamos años de atrasos en cuestiones de accesos, estamos duplicando la cantidad de

vehículos y seguimos con los mismos accesos de hace muchos años. No tenemos conectividad entre el norte y el sur dentro de la Ciudad, muchos de mis clientes que tienen carga en el norte para llegar, por ejemplo, a Lomas de Zamora pasan por la esquina del puerto y ni lo miran. Pero no tienen otra alternativa, porque la Ruta Provincial N° 6 no está transitable para la carga, tampoco Camino de Cintura porque no contamos con conectividad. No hay ninguna red circunvalar a la Ciudad de Buenos Aires, y no existe ninguna ciudad que tenga



estas mismas condiciones.

Tuve la oportunidad hace tres años de iniciar un plan maestro de logística para la Ciudad de Buenos Aires y lo primero que intenté hacer es un *benchmarking* con el resto del mundo. A fin de ver quiénes tenían similitudes y la verdad no la encontré. No existe una ciudad que tenga seis entidades todas juntas y en el mismo lugar: terminal de autobuses y trenes, accesos viales y acceso portuario. Entonces, ahí está el problema que tenemos de competitividad, no es por una cuestión de eficiencia del puerto como nodo logístico, lo que ocurre es que, las cargas tienen que llegar al puerto y tienen que salir de él. Estos otros jugadores o intervinientes –como ya mencioné, a mi entender–, tienen un rol tan protagónico como

los que operan los puertos.

Obviamente existe un déficit en la red de tránsito pesado, y esta red ha dejado de ser una red como tal, con privilegio para la carga. Hay lugares donde tienen la red de tránsito pesado. Esto es urgente que se revise porque el puerto no tiene vinculación directa con esto y, sin embargo, las cargas deben llegar. Luego se nos plantean otras cuestiones que tienen que ver con el interior de la Ciudad de Buenos Aires, hay gran cantidad de cargas que llegan al Puerto de Buenos Aires y que se distribuyen en la Provincia de Buenos Aires y tienen un impedimento fuerte en la movilización dentro de la Ciudad [ver Fig. 4]. Poseemos una ciudad muy diferente a muchas otras en varias cuestiones. Por ejemplo,



- Saturación de accesos a la Ciudad.
- Falta de conectividad entre el norte y el sur del AMBA.
- Deficiencia de la red de tránsito pesado.
- Serias congestiones del tránsito en el interior del AMBA.
- Escasa participación del FFCC en el transporte de cargas.
- Insuficientes e inadecuados espacios para el almacenaje.

Figura 5
Diagnóstico de la densidad comercial.

la extensión de los puntos de entrega de los productos de consumo masivo en la Ciudad de Buenos Aires se encuentra entre 10 y 12 kilómetros casi de comercios continuos, como sucede con los accesos de avenida Rivadavia o Cabildo y sus continuaciones. Es decir, esas cargas que llegan a Buenos Aires luego deben distribuirse a lo largo de 10 kilómetros, no existen ciudades que tengan tanta aglomeración de puntos de venta para poder ser entregada.

Esto ¿qué tienen que ver con el puerto se preguntarán?

El puerto puede ser muy eficiente, pero tenemos dentro de la Ciudad serias restricciones, como el espacio para el almacenamiento. Están incrementando sus necesidades de

consolidación y no hay donde hacerlo. Esta iniciativa reciente de hacer en el Parque Roca un centro de transferencia, me parece que es oportuna, espero que se concrete. El tema del espacio no es un problema de la Ciudad sino que es un problema del Área Metropolitana. En las ciudades desarrolladas del mundo tienen en la periferia centros de consolidación de cargas para la distribución urbana, nosotros por una cuestión política no la estamos teniendo [ver Fig. 5].

Este es un diagnóstico rápido hace rato que desde afuera nos vienen diciendo *"señores, el país tiene serios problemas de cuello de botella, tiene un problema y en algún momento se les va a cortar la cadena logística"*.

Es factible decir que los cambios tienen tres

elementos sustanciales. No es solamente el tema de las infraestructuras y las mejoras de acceso, ya que siempre un puerto requiere de mejoras y de mayores espacios para operar, y es imprescindible que esto ocurra. Las vías férreas hay que mejorarlas para poder llevar las cargas, se puede conseguir vía infraestructuras mejorar la competitividad, pero el puerto es un nodo logístico central para una ciudad donde está la mayoría del consumo del país.

Lo que sí es cierto es que el puerto tiene que ser competitivo, hay una cantidad de cuestiones alrededor que hacen de su capacidad de ser eficiente. Y eso tiene que ver con las prácticas, cómo se trabaja, cuáles son las modalidades de cargas, de descargas y de consolidaciones, en llevar una carga al puerto y después adónde transbordarla para hacer una consolidación.

Por lo tanto, las cargas que están llegando desde la región, inclusive de otros países, en este momento están evitando llegar al Puerto de Buenos Aires. De a poco y por diferentes motivos iremos perdiendo cargas, no porque el puerto esté mal ubicado y sea ineficiente, sino porque la gente evita pasar por situaciones en donde su carga no solamente se demora sino tiene incertidumbre de cuándo va a entrar y de cuándo va a salir. Y eso tiene que ver con las restricciones, con la legislación, con las normativas y con quienes participan en las cadenas. Estoy convencido que es necesario hacer de la Aduana un elemento eficiente de la cadena productiva, así como también el puerto tiene que ser

eficiente, podemos tener puertos brillantes, con equipamiento de primer mundo. Este es un problema que no pasa en otros países desarrollados, donde se reconoce la necesidad de tener cadenas productivo-logísticas eficientes; pero como cadena, no como nodo, en este caso, portuario; lo que también ocurre en los aeropuertos.

Si queremos tener capacidad de ser competitivos necesitamos hacer un plan de infraestructura logística serio; donde haya tres componentes básicos, no solo de infraestructura sino de lo que acompaña a la infraestructura, que en mi experiencia, es mucho más difícil que hacer obras, porque las obras se justifican –acá estamos en la casa de los ingenieros civiles que saben cómo justificar una obra de largo plazo– lo que es imposible es invertir para que después algunos de los elementos que están en la cadena productivo-logística, instituciones o empresas, realmente no hagan una inversión que no sea con retorno favorable.

Creo que es momento de hacer un plan pero mirándolo desde la escala y, como ustedes saben, las cargas van a encontrar su punto de salida y si no es desde el Puerto de Buenos Aires será desde otro puerto, pero no van a dejar de salir y no van a dejar de fluir.

Por ejemplo, tuve una experiencia un poco lamentablemente la semana pasada en un país vecino, en donde les preguntaron **"¿cómo hago para no ir a Buenos Aires?"**. Y eso es porque no hay un puerto adecuado y que, además, no es eficiente.

¿Haremos una inversión y luego mantendremos a los participantes en la cadena con un

grado de ineficiencia tal, que el puerto va a estar vacío porque la gente lo va a evitar?

Entonces, no podemos oponernos a que la carga va a encontrar algún punto de salida, como ha pasado otros lugares del mundo. Los puertos que se han creado al norte de Rosario fueron creados porque las cargas tenían que salir por algún lado, no se iba a detener la carga solamente porque falte un plan o una inversión. Lo cierto es que si demoramos demasiado, las cargas van a seguir buscando una salida en otras partes.

La vinculación del puerto con el turismo

Dr. Juan Carlos Chervatin

Vicepresidente de la Asociación Argentina de Operadores de Viajes y Turismo

El turismo es importante para el puerto. Generalmente no se analiza este tipo de temáticas desde el turismo, pero es importante para nosotros la visión que tengamos del turismo sobre un área que protege el área del puerto. Los cruceros en general llegan entre los meses de noviembre y marzo, y están llegando aproximadamente 152 cruceros por año, este es un hecho que se va a repetir en la temporada siguiente, pues existe una constante en los últimos cinco años, que fue incrementando de los ochenta o noventa cruceros que tradicionalmente llegaban hasta los 152 actuales y que se va a repetir la temporada que viene.

¿Por qué se va a repetir el año que viene? No es una cuestión de demanda, al contrario, en este momento si existe un producto económico que podemos comercializar en el turismo son los cruceros. Año a año, van quedando más cruceros destinados para esta zona, a raíz de la crisis económica que hay en Europa y en Estados Unidos. Debido a ello, en estos momentos tenemos todos los barcos que nuestra demanda está requiriendo. Pero también tenemos un problema, los barcos en general se refieren a nuestro mercado de consumo. Esta es una gran metrópolis en la cual tenemos un tercio de los argentinos que son consumidores del servicio de cruceros. Pero no contamos

con más espacio para traer otros cruceros o aumentar los ya existentes, hemos llegado al tope. Aún con las mejoras que se hicieron en la terminal de cruceros del puerto, porque estas mejoras fueron en general mejoras cosméticas cuya finalidad fue un mejor recibimiento a los turistas, hecho que era necesario ya que los estábamos recibiendo en una forma totalmente inadecuada.

Por tanto, logramos mejorar esto, pero la realidad es que en los días –que por suerte son pocos– en que llegan cinco cruceros juntos a nuestro país la situación es desastrosa. La terminal está preparada para recibir bien a solo dos cruceros, por lo que los otros que llegan hay que ubicarlos en algún lugar. Esto significa que no logramos solucionar la atención y los servicios que hay que brindarles a estos pasajeros, que están solo algunas horas en nuestro país, piensen **¿qué imagen se llevan estos pasajeros de nuestro país, de nuestra Ciudad?**

Con esto quiero decir que hemos solucionado la calidad de la recepción de los turistas que nos visitan en esos días, pero solo en apenas un 40%, existe un 60% que sigue teniendo problemas y que son recibidos en formas muy inadecuadas.

Desde el punto de vista de quienes brindamos

servicios turísticos es fundamental que el puerto siga con su ubicación en Buenos Aires. Buenos Aires se ha convertido en un destino turístico, en el primer destino turístico de nuestro país, superando a cualquiera de los otros destinos profesionales. Esto se ha ido conquistando en los últimos años y cada vez se afianza más y cualquier solución que pensemos para mejorar su calidad lo tenemos que pensar dentro del Puerto de Buenos Aires. Tenemos 3.500 arribos fluviales y diez buques que están cruzando el Río de la Plata todos los días y esto es preciso remarcarlo, se ha solucionado en los últimos años muy eficientemente. En la parte de transporte fluvial tenemos un buen servicio en este momento, lo que hay que hacer es mantenerlo y mejorarlo. Hasta ahora hablamos del servicio que tiene que tener el Puerto de Buenos Aires, qué necesitamos y en dónde lo tenemos que construir y mantenerlo. Lo que tenemos que hacer es bajar los costos, todos protestamos por los costos de nuestro puerto.

Uno de los primeros problemas es que todo crucero que ingresa a Buenos Aires tiene que abonar cien mil dólares solo de hidrovía. Lo que significa que por día al sumar todos los costos el crucero debe abonar 500 mil dólares. Esto representa el doble de lo que cuesta aparcar en el Puerto de Montevideo.

Y ahí es donde vemos la importancia del destino, porque muchos se preguntarán **¿por qué si los cruceros pueden pagar 250 mil dólares en Montevideo vienen a Buenos Aires?** Porque Buenos Aires es “Buenos Aires”. No es lo mismo vender un crucero que venga a Buenos Aires, aunque deba cargar con todos los costos

que se resumen en el precio de boleto, que vaya a otro destino del sur de América. A esto además hay que sumarle la lentitud de entrada y salida al puerto, que son muchas horas.

Buenos Aires es un destino muy importante para este tipo de servicios, entonces, lo importante es que tomemos noción de cuáles son las cosas que estamos haciendo bien, pero también de los altos costos. El problema estratégico aquí es bajar los costos de lo que estamos haciendo bien. Tenemos que pasar de la eficacia a la eficiencia en algunos temas y en otros empezar a planear lo que significa tener mayor área portuaria para recepcionar cruceros. Debemos hacerlo con urgencia porque hemos llegado al límite en la capacidad que tiene el puerto para el nivel de demanda que tenemos para este tipo de servicios y que va a ir creciendo.

¿Quién recoge esa carta de los 500 mil dólares por día? Varios, la Municipalidad, la Administración General de Puertos (AGP), no es cuestión solamente de quiénes, sino es cuestión de empezar a pensar en la eficiencia, en que debemos tener costos comparativos y competentes. Necesitamos el mejor de los puertos, competitivo y con costos razonables. Y la razonabilidad de los puertos la conoce aquel que utiliza otros puertos en el mundo, porque ocurre que justamente eso, todos los transportadores –transporte de mercadería o transporte de pasajeros– no compran únicamente servicios en Argentina, compran servicios en todas partes, y lo que le están reclamando a la Argentina es que tengan costos similares a los del resto de los puertos del mundo.

La administración del puerto y su futuro

Cap. Juan Corujo
Consultor y ex Gerente General de Terminales del Río de la Plata (TRP)

Desde la mirada portuaria, una forma de medir eficiencia o rendimiento específico de una instalación portuaria, que presta servicios al tráfico de contenedores, se logra mediante una comparación con indicadores o *benchmarks*. La reconocida firma internacional Drewry Shipping Consultants elabora interesantes indicadores de rendimiento portuario para el movimiento de contenedores que pudieran ser referencia sobre cuán eficiente es el puerto a analizar. Entendiendo como puerto a la terminal o al conjunto de terminales portuarias de ese punto geográfico. Drewry Shipping Consultants recolecta datos de esos indicadores de rendimiento y elabora un informe anual, el que reproducimos aquí pertenece al período de agosto de 2010:

- **Berth Utilization o Utilización de Muelle:** mide cantidad de unidades equivalentes de veinte pies (TEUs) por metro lineal de muelle por año.
- **Crane Utilization o Utilización de Grúa** (grúa pórtico): mide la cantidad de movimientos (contenedores) de una grúa pórtico por año
- **Container Yard Utilization o Utilización de Plazoleta o Patio de Contenedores:** mide la cantidad de TEUs por hectárea (ha) por año. De esta manera la consultora presenta el resultado de su trabajo con un indicador global y, además, separa indicadores por área geográfica de manera de asistir a un mejor análisis [ver Tabla 1]. En vista del cuadro anterior, una primera conclusión nos acercaría a pensar que el indicador de Latinoamérica respecto al global se

Tabla 1
Drewry Benchmarking
(agosto de 2010)

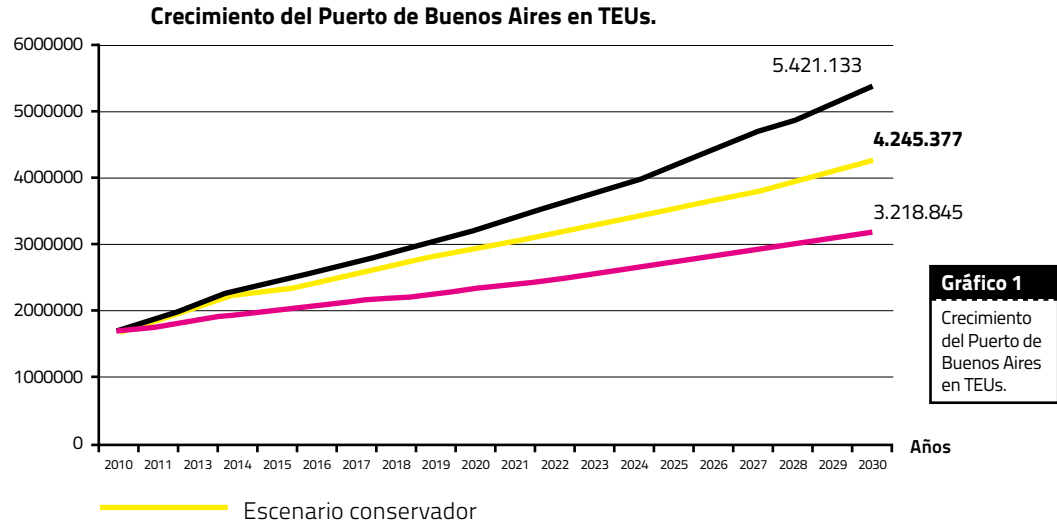
Área	Utilización de Muelle	Utilización de Grúa	Utilización de Plazoleta
Norte América	526 TEUs	77.862 movimientos	7.430 TEUs/ha/año
Latinoamérica	742 TEUs	114.512 movimientos	17.408 TEUs/ha/año
Lejano Oriente	1.224 TEUs	140.464 movimientos	33.669 TEUs/ha/año
Mundo	933 TEUs/m	115.913 movimientos/año	22.467 TEUs/ha/año

Tabla 2

Área	Utilización de Muelle	Utilización de Grúa	Utilización de Plazoleta
Latinoamérica	742 TEUs/m	114.512 movimientos/año	17.408 TEUs/ha/año
Indicadores conceptuales para el Puerto de Buenos Aires	1.000 TEUs/m	120.000 movimientos/año	20.000 TEUs/ha/año

puede entender como aceptable hoy, aunque a riesgo de prejuzgar no sabríamos por cuánto tiempo más. Esos datos nos pueden ayudar a efectuar una comparación con los valores que se obtienen en nuestro Puerto de Buenos Aires y profundizar el análisis. Respecto a este punto sobre el Puerto de Buenos Aires tratamos de consolidar tanto las tres terminales portuarias concesionadas de Puerto Nuevo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires como la Terminal Exolgan en Dock Sud en Provincia de Buenos Aires, dado

el tipo de instalación (muelles y áreas), equipamiento, experiencia internacional de los cuatro operadores. A los fines de este análisis se determinaron los siguientes indicadores conceptuales para el Puerto de Buenos Aires [ver Tabla 2]. En el gráfico siguiente puede verse el crecimiento estimado de TEUs al año 2030, para ello nos centramos en un crecimiento conservador que considera el crecimiento anual compuesto de un 4,74%. Según estimaciones locales, los volúmenes anuales en TEUs pueden considerarse de la



siguiente manera, según se ve en la Tabla 3:

Tabla 3

TEUs	2010	2012	2015	2019	2025	2030
Buenos Aires	1.682.284	2.009.554	2.407.411	2.907.853	3.574.494	4.245.377

El 2015 podría marcar el momento del fin de la concesión extendida de la Terminal 5 y el 2019 sería el año del fin de las concesiones tanto de la Terminal 1, 2 y 3 como de la Terminal 4, pero se estima que la oferta de contenedores sería atendida por algún operador u operadores portuarios. Para el 2010 elaboramos un sencillo cuadro de áreas (propias y/o anexadas) de cada una de las terminales; la cantidad de muelles como para buques oceánicos de contenedores actuales en el tráfico, de hasta 300 metros (m) de eslora y los calados de esos sitios de atraque y la cantidad de grúas pórtico

(existentes y en operación). Para el caso de la Terminal 4 (APM Terminals) se consideran grúas móviles portuarias (no grúas pórtico) [ver Tablas 4 y 5]. Al evaluar la información de las cuatro terminales de este puerto, según el criterio de los indicadores conceptuales de rendimiento, se obtienen los resultados que reproducimos en la tabla de arriba a la derecha, donde en negrita se muestran los indicadores que resultan *por debajo del rendimiento medio conceptual*. Se destacan como bajos los valores de utilización de grúa que podrían estar influenciados

Tabla 4

Capacidad 2010							
	Total (ha)	Marshall (ha)	Satélite (ha)	300 m LOA muelle	STS grúa	Calado	TEUs
Terminales 1, 2 y 3	42,5	18,5	8	3	8	9,8	600.000
Terminal 4	10	5	3	1	3	9,8	225.000
Terminal 5	21.5	11,8	6	1	5	9,45	235.000
	74	35,3	17		16		
Terminal Exolgan	32	17	9	3	7	9,5	550.000
	160	52,3	26	8	23		1.610.000
	78,3						

Tabla 5

Utilización de Muelle	Utilización de Grúa	Utilización de Plazoleta
TEUs/m muelle	Movimientos/ STS grúa	TEUs/ha
667	46.875	22.642
750	46.875	28.125
783	29.375	13.239
611	49.107	21.154
671	43.750	20.575

por el equipamiento existente pero no siendo totalmente apto para los buques mayores en el tráfico en la actualidad. Respecto a la Utilización de Plazoleta o Patio de Contenedores todo valor por debajo del de referencia (20 mil TEUs/ha/año) es ineficiente, pero todo valor por encima lo torna ineficaz y antieconómico tanto para la Terminal como para el usuario.

El puerto a futuro

Por el camino inverso, considerando el volumen estimado de TEUs para diferentes años y con diferentes escenarios, se podría estimar que necesidades de muelle (extensión, forma y calado al pie del muelle); equipamiento (básicamente grúas pórtico de “alcance” acorde a los buques que se prevean) y, fundamentalmente, el “área” o superficie necesaria para este tipo de actividad portuaria. Por ejemplo, si en el 2030 el Puerto de Buenos Aires operase alrededor de 4.250 millones TEUs se necesitarían alrededor de:

- 22 grúas pórtico de 20 a 22 filas de contenedores (alcance acorde a los buques mayores; no solo cantidad sino calidad) operando aproximadamente en
- 13 sitios de atraque de 300 metros mínimo cada uno, es decir 3.900 metros lineales de muelle (60% más de los 2.400 metros que se ofrecen en la actualidad) y
- 210 hectáreas operables (prácticamente el doble del área existente y destinada hoy en el Puerto Nuevo y Dock Sud juntos).

No menos importante serán:

- **Accesos terrestres** planificados y coordinados en consecuencia. Operatoria coordinada con las autoridades nacionales involucradas (Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y autoridad metropolitana de transporte). Lugares de concentración y distribución de transporte terrestre (pre gate) hacia/desde las terminales portuarias.
- **Accesos náuticos** (ancho y profundidad de los canales que contemplen el tráfico previsto).

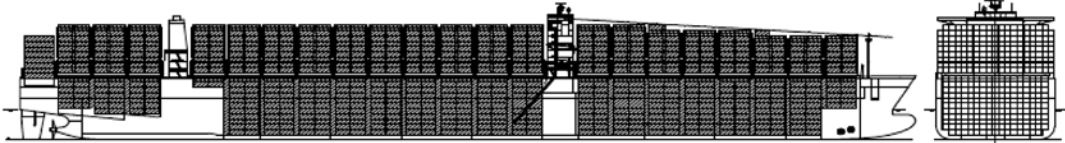
No se debe pasar por alto que los volúmenes de crecimiento del Puerto de Buenos Aires estarán influenciados por el desvío o la captación de contenedores de importación y exportación por parte de terminales ubicadas en el *hinterland*, estas son las áreas de influencia, como La Plata (próxima a comenzar sus operaciones en el 2013) y la Terminal Zarate u otras a desarrollarse fundamentalmente al norte del puerto capitalino. Si se analiza el volumen de contenedores de trasbordo se debería considerar a Montevideo como actor importante en el área.

La Terminal Zarate presenta hoy un limitante con respecto a poder recibir buques de una eslora mayor a los 230 metros, ya que estos no pueden llegar a su muelle a través del Río Paraná de las Palmas. Mientras que la Terminal La Plata podría estar operativa durante 2013 con muelle (de 600 metros, dos sitios de atraque), equipamiento (cuatro grúas Pórtico, de 19 filas) y una plazoleta en primera fase de 25 hectáreas y la posibilidad de expansión ante las exigencias del mercado.

Buques

La operatividad en el Puerto de Buenos Aires estuvo influenciada por el tamaño de los buques, su eslora, manga (manga aparente al navegar en canales) y calado. Al concesionarse las terminales de Puerto Nuevo en 1994, el buque de diseño considerado tenía una eslora de 180 metros. Por más de una década, el tamaño de aquellos buques, su capacidad de carga con instalaciones portuarias, concesionadas más eficientes, fueron respuesta al crecimiento que muchas veces se presentó como ejemplo en la región. Paulatinamente, y en busca del aprovechamiento de las economías de escala, los buques fueron cambiando su tamaño y capacidad de transporte exigiendo de las instalaciones portuarias más y mejores respuestas. Básicamente desde las terminales se acompañó con equipamiento acorde y solo en forma reciente con inversiones en infraestructura de muelle y plazoletas, como respuesta inmediata en espera de una planificación

portuaria integrada con políticas públicas y con un horizonte más allá de la finalización del período actual de concesión. En un reciente trabajo de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la CEPAL (Naciones Unidas), sobre "Estimación del tamaño máximo de los buques portacontenedores en América del Sur 2012-2020, publicado en junio de 2012 se analiza el tiempo estimado de llegada a estas costas de buques portacontenedores de alrededor de 13 mil TEUs de capacidad. El estudio concluye que se estima la llegada de estos buques a la Costa Este de Sudamérica entre 2017-2019. Si bien el calado de diseño es mayor a la profundidad existente y alcanzable en el Puerto de Buenos Aires se verifica que estos buques podrían estar operando en este puerto a un calado máximo de 11,5 a 12 metros (agua dulce) sin detrimento significativo de su economía de escala, completando necesariamente en puertos uruguayo y brasileros. A modo de ejemplo un buque de 13 mil TEUs de capacidad tipo Maersk Edinburgh, construido por Hyundai Heavy Industries Co Ltd, con sus especificaciones [ver Fig. 1]. La eslora, la manga y el desarrollo de manga aparente de este tipo de buques, cuando navegan en las aguas restringidas de un canal, hacen necesario que para este canal se considere al ancho de diseño del canal como algo tan importante como su profundidad de diseño [ver Tabla 6]. Para el buque ejemplo que nos ocupa la manga aparente debida al abatimiento sería:



- Eslora máxima: 366 m
- Manga: 48,2 m (17 filas de contenedores en bodega y 19 en cubierta, 9 de alto)
- Calado - Diseño: 14,5 m

Figura 1
Ejemplo de Buque de 13.000 TEU.

Tabla 6

Abatimiento (en grados)	5°	10°	15°	20°
Manga aparente (en metros)	76 m	103 m	130 m	157 m

El área de puerto necesaria a futuro (alrededor de 200 hectáreas) con accesos terrestres, lugares de concentración y distribución de transporte terrestre y accesos náuticos acorde a los buques previstos hace necesario la **creatividad con sustentabilidad**. Concuerdo con los especialistas que afirman que nos podemos expandir hacia el río, en el río, en armonía con la Ciudad, atendiendo las necesidades de sus habitantes y el medio ambiente. En este momento están dadas las condiciones para lograr financiar este tipo de emprendimientos con una planificación seria y objetivos genuinos, solo se necesita elaborar el plan maestro correspondiente.

Las líneas navieras

Ing. Rodolfo García Piñeiro
Ex Presidente del Centro de Navegación y Presidente de la Agencia Marítima

Tenemos que ver *¿qué puerto vamos a hacer?* si es que estamos dispuestos a atender a clientes y, a *¿qué tipo de clientes queremos atraer?* El transporte mundial se mueve en un 90% por vía marítima. Y, si bien los buques tanques y los buques graneleros en el transporte mundial representan el mayor porcentaje de transporte, el tráfico de contenedores creció al ritmo del 10% anual en los últimos veinte años y tuvo una caída en el 2009 con la crisis en Estados Unidos y a partir de ahí todo cambió. Ese crecimiento espectacular que venía de hace veinte años se interrumpió, dejando consecuencias muy graves para los armadores. Los armadores previeron que la época de crecimiento iba a continuar y empezaron a encargar buques a los astilleros coreanos, chinos, japoneses... buques cada vez más grandes y más costosos. Y uno no puede encargar un buque de aquí para el mes que viene, los buques aparecen en el mercado, dos o tres años más tarde del momento en que se da la orden de construcción. Con lo cual, la crisis sorprendió a todo el mundo, pero los buques ya estaban saliendo de la fábrica, por lo que empezaron a aparecer gran cantidad de buques en el mercado y aún no se han recuperado.

El tráfico más importante de contenedores a escala mundial es el que se llama tráfico Este-Oeste. Los tráficos Este-Oeste son entre Asia y Europa, y, entre Asia y Estados Unidos. En la siguiente tabla se puede observar el ranking del movimiento de contenedores en los puertos del mundo en el 2012. Primero está Shanghái con 32 millones de TEUs, números que no nos podemos ni imaginar cuando en el Puerto de Buenos Aires tenemos un millón cien; si contamos con el Dock Sur llegamos a un millón setecientos. Singapur está en el segundo lugar con 31 millones; Hong Kong pasó al tercero con 23 millones y así sucesivamente. De la lista de veinticinco puertos por lo menos diez deben ser chinos. El puerto no asiático que movía más carga es el Puerto de Rotterdam y por primera vez en la estadística de 2012. El gran movimiento de contenedores se produce entre Asia y Europa, y entre Asia y Estados Unidos, como ya lo mencioné. El último que aparece, en el número 25, mueve cinco millones de TEUs, y si esta lista la prolongáramos nosotros estaríamos muy por abajo. Las navieras tuvieron esta crisis que se produjo a partir de la crisis de Estados Unidos con un gran número de buques saliendo de los astilleros. Lo que produjo una sobreoferta

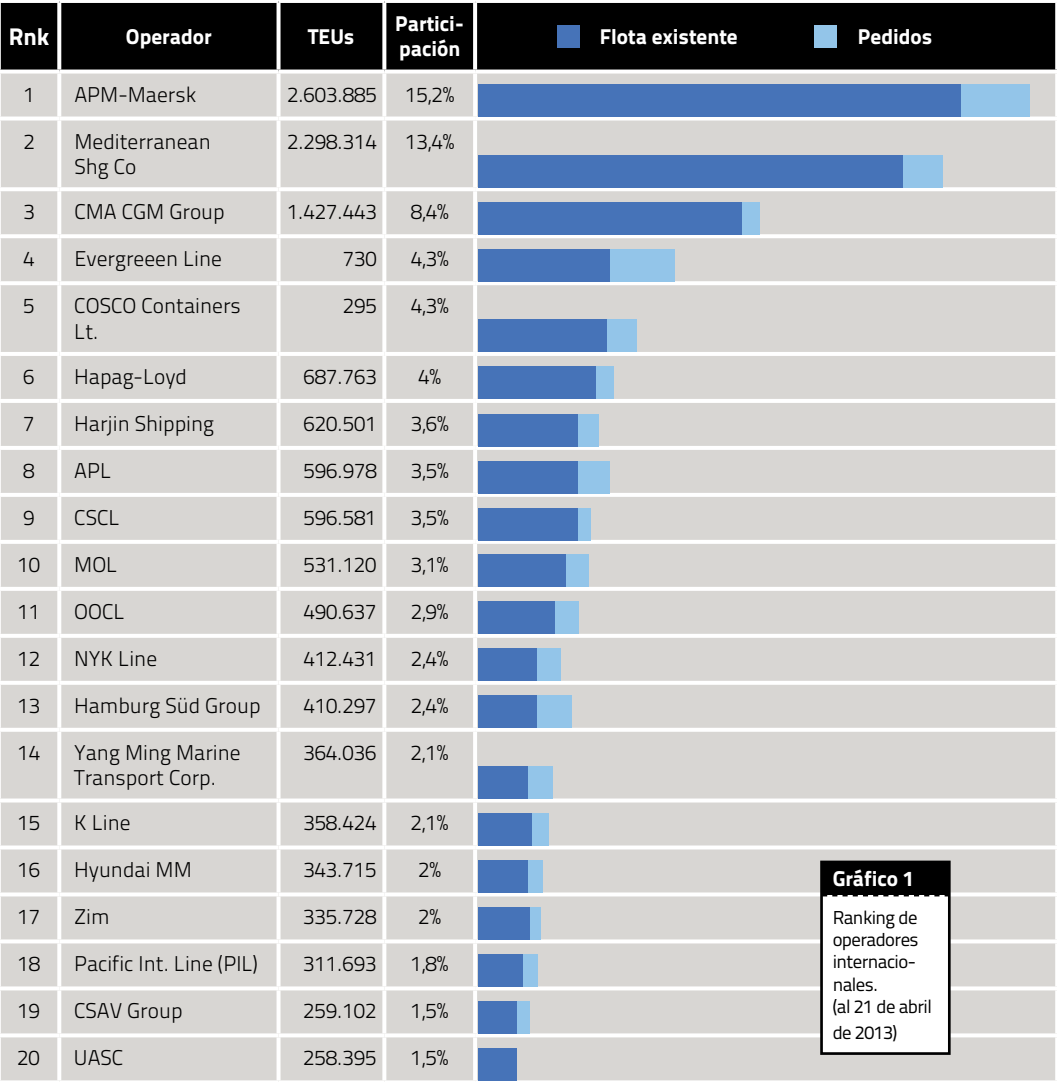
Ranking	Puerto	País	TEUs (unidades equivalentes de veinte pies)	Arribos/partidas
1	Shanghái	China	32.529.000	2,5%
2	Singapur	Singapur	31.649.400	5,7%
3	Hong Kong	China	23.097.000	-5,3%
4	Shenzhen	China	22.941.300	1,6%
5	Pusan	Corea del Sur	17.030.000	5,2%
6	Ningbo	China	16.830.000	14,3%
7	Guangzhou	China	14.743.000	2,2%
8	Qingdao	China	14.500.000	11,4%
9	Jabel Ali	Dubai (EAU)	13.280.000	10,6%
10	Tianjin Xingang	China	12.300.000	6,2%
11	Rotterdam	Holanda	11.865.916	-0,1%
12	Port Kelang	Malasia	10.001.495	11,2%
13	Kaohsiung	China	9.781.221	1,5%
14	Hamburgo	Alemania	8.863.896	-1,7%
15	Antwerp	Bélgica	8.635.169	-0,3%
16	Los Ángeles	Estados Unidos	8.077.714	1,7%
17	Dalian	China	8.064.000	25,9%
18	Tanjung Pelepas	Malasia	7.700.000	2,6%
19	Xiamen	China	7.201.700	11,4%
20	Tanjung Priok	Indonesia	6.200.000	6,8%
21	Bremerhaven	Alemania	6.115.211	3,2%
22	Long Beach	Estados Unidos	6.045.562	-0,3%
23	Laem Chabang	Tailandia	5.926.436	3,4%
24	Nueva York-Nueva Jersey	Estados Unidos	5.500.000	0%
25	Lianyungang	China	5.020.000	3,5%

Tabla 1
Fuente:
Alphaliner.

de bodega, que hizo que los principales operadores perdieran mucho dinero. Sumadas las pérdidas de todas las navieras, en el 2009, se perdieron 13.4 billones de dólares.

En 2010, sorpresivamente, a los que no esperaban una recuperación, los armadores dijeron que ya había pasado la crisis y siguieron encargando buques. En 2011, otra vez vinieron las pérdidas. Recién en el 2012 se empezó a equilibrar, pero los armadores no se quedaron quietos y tomaron medidas para paliar esa gran oferta de bodegas que estaba ofrecida en el mundo. Suprimieron los servicios, compartieron buques, realizaron acuerdos de bodega compartida, cancelaron órdenes de construcción. Se desguazaron buques inimaginables, buques de quince años de antigüedad. Por supuesto, se hicieron inyecciones de capital y se pararon buques, muchos de ellos iban directamente a un fondeo y quedaban ahí, era más económico parar el buque que ponerlo a navegar y no tener empleo. La medida más importante que tomaron los armadores fue la de reducir la velocidad, porque dentro del costo de operación de un buque aproximadamente el 35% es de combustible, y como rubro individual es lo más costoso de la operación del buque. De las compañías navieras más grandes del mundo tenemos a APM-Maersk, por ejemplo, que en el 2009 tuvo dos millones de dólares de pérdidas, sin embargo, en el 2010 ganó 2.8 millones, para volver a perder 385 mil dólares en el 2011. (Estos son números que están fuera de nuestra escala.) En 2009 todas las navieras perdieron dinero. En 2010 casi todas se recuperaron, pero en el 2011 volvieron a perder dinero. Esta situación continuó en el 2012, aunque hubo recuperación porque tomaron todas estas medidas

necesarias: retrasaron o cancelaron órdenes y redujeron la velocidad. Para que se entienda un poco esto de la curva del ahorro de combustible de un buque, doy un ejemplo, un buque de 8.500 TEUs cuya la velocidad de diseño es de 25 nudos está gastando 250 toneladas de fueloil por día. Imagínense lo que es esto, más o menos el valor de fueloil hoy, en Rotterdam está en 600 dólares por tonelada. Entonces, multipliquemos 600 dólares por 250 toneladas, lo que nos va a dar el costo de lo que consume este buque a *full speed*. Si pasamos de los 25 nudos a 20 nudos estamos bajando de 250 toneladas a tal vez 150 toneladas. Estamos hablando de cien toneladas por bajar cinco nudos la velocidad. Esto muchas veces ha implicado que para mantener las líneas regulares se tuviera que poner un buque más en la rueda. Todo es cuestión de hacer cálculos, y lo que ha convenido son estas medidas que han tomado todos los armadores de reducir la velocidad. También dijimos que pararon buques, todavía hay un gran porcentaje de la flota parada. Vean cómo creció la cantidad de flota sin empleo a valores, 600 barcos portacontenedores que estaban parados implicaba aproximadamente un 10% de toda la flota mundial sin ocupación y anclada. La situación hoy es de 271 buques, lo que representa una capacidad de transporte de 830 mil TEUs. Y esto es el 5% de la flota que en este momento está sin empleo y sin actividad. Ahora bien **¿cuáles son los buques que están parados?** El menor porcentaje es el de los buques de 7.500 TEUs para arriba, o sea,



Fuente: AXS - Alphaliner.

los que están sin empleo son los buques más pequeños. Prácticamente los más grandes están todos ocupados, esto se debe a que los armadores prefieren usar los buques más grandes porque tienen mucho mejor economía de escala.

Previo a la crisis, el libro de órdenes de los astilleros, llamado *Order book*, registraba los buques que efectivamente estaban encargados y de los que se había pagado un anticipo. Gracias a esto se sabe que, por ejemplo, en la precrisis de Estados Unidos, en el 2008,

de buques graneleros había encargados en astilleros un 70% de la flota navegando. Es realmente una locura. Lo mismo ocurriría con los buques de contenedores, cerca del 60% y los buques de combustibles líquidos. A través de las medidas que tomaron los armadores de cancelar órdenes o de retrasarlas se ha logrado que ahora esos porcentajes de los libros de órdenes hayan bajado. Pero no están parados, sigue habiendo en este momento un 16% de la flota que está navegando, y hay también buques nuevos encargados en los astilleros.

En el gráfico siguiente puede verse el ranking de los armadores que operan con contenedores más importantes, con su porcentaje de flota existente y de los que tiene cada armador encargado a los astilleros para construcción (registrados en el *Order book*). También aquí puede verse cómo se ha concentrado el transporte marítimo en manos de unos pocos, prácticamente seis compañías manejan el 60% del movimiento mundial de contenedores [ver gráfico 1].

Este es un fenómeno que ha venido ocurriendo, las compañías más grandes han ido comprando a las más pequeñas –y, a veces, no tan pequeñas– o se han fusionado. Es una gran concentración y con estos números tampoco es esperable otra cosa, las pequeñas compañías no pueden competir, por lo que las grandes salen a comprar o hacer contratos para su consumo de combustible y tienen un poder de negociación enorme. Una empresa pequeña no lo puede hacer, siendo que el combustible es –como ya se dijo– el

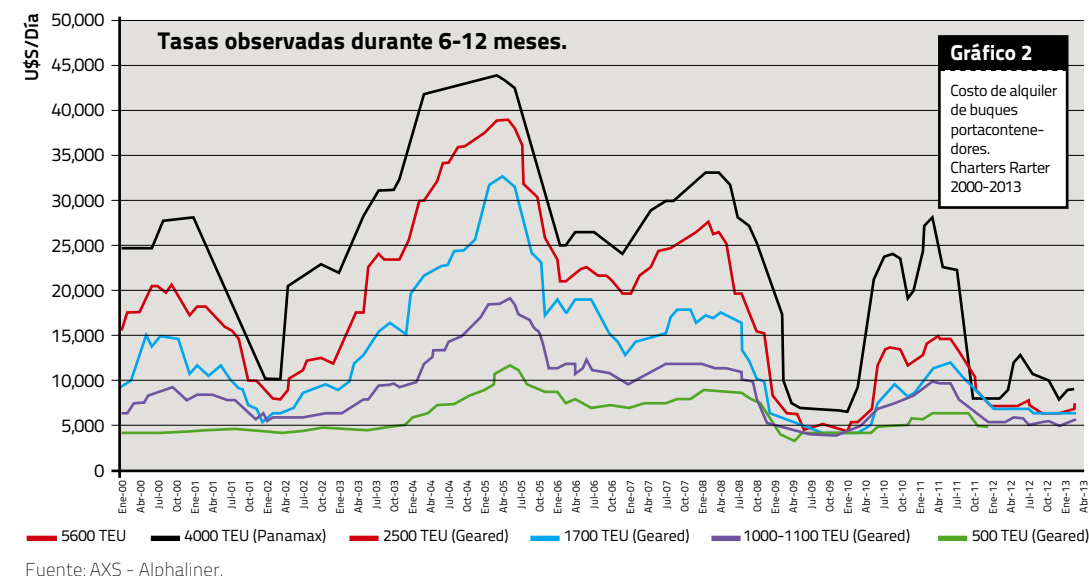
principal costo de la operación.

Ahora, todas estas compañías navieras tienen un porcentaje de flota propia y un porcentaje de flota que salen a alquilarla al mercado, para lo cual existe lo que se llama *non operating*. Los armadores no operadores o *non operating* lo único que hacen es alquilar barcos, con lo cual aparece un mercado de alquiler.

Desde el 2000 hasta abril de 2013, se marca una caída en el alquiler diario de un buque portacontenedores. El pico más pronunciado fue, en el 2004, cuando China explotó y salió al mercado fuertemente, todos los barcos que estaban circulando fueron alquilados y llevados a China para su transporte. Esto provocó que un buque de cuatro mil TEUs se pagara cerca de 45 mil dólares por día de alquiler. Ahora, el mismo buque está por debajo de la línea de los diez mil dólares [ver gráfico 2].

Los buques son cada vez más grandes. El Emma Maersk es el más grande, tiene 400 metros de eslora, para él hay que tener el muelle, las grúas y un montón de otras cosas adecuadas. Es difícil imaginarse 400 metros de eslora, estamos hablando de cuatro veces el tamaño de una cancha de fútbol, solo para la eslora del barco. El calado tiene 16 metros, no muchos puertos en el mundo pueden recibir a este tipo de buques.

Lo que se viene son los Triple E. Estos son unos buques que encargó la compañía más grande del mundo, APM-Maersk, a principios de 2011. Mandó a construir en los astilleros veinte buques de este tipo. El costo de cada buque es de 190 millones de dólares, la eslora



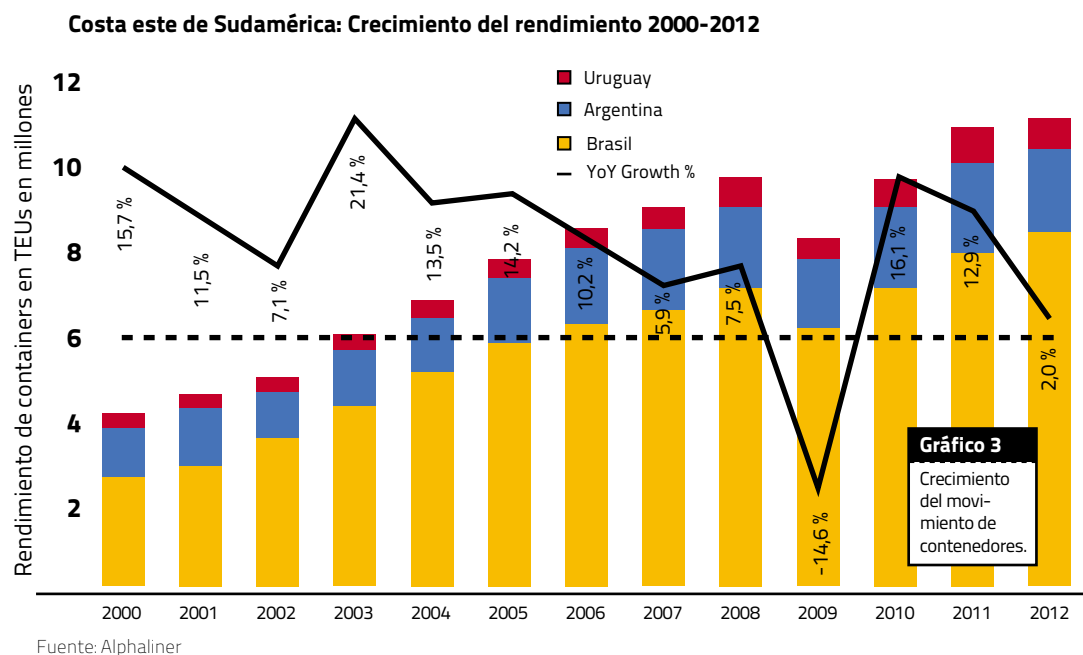
va a ser de 400 metros, prácticamente la misma eslora que el Emma Maersk. Piensen que en donde se agranda el buque se agranda la manga, es decir, va a tener 23 filas de contenedores en cubierta, o sea que las grúas de 22 nudos van a quedar chicas, vamos a tener que ir a las grúas de 23 nudos. Lo interesante de este buque es que tiene un sistema de recuperación de gases, que va a autoalimentar los motores, con lo cual va a producir un ahorro en combustible y también en emisiones.

¿Por qué los armadores siguen encargando buques? Porque en el mundo se viene el control de las emisiones, y los buques más viejos no tienen este control. Los armadores están frente a una disyuntiva, saben que hay sobreoferta de bodegas y que estos buques van a quedar obsoletos y viejos y que en el futuro no van a poder usarlos, por lo que van a tener que comprar buques con nueva tecnología,

que van a ser más económicos. Pero, al encarar buques o comprarlos con nueva tecnología se está sobrealimentando la sobreoferta de bodega en el mercado, o sea que, prácticamente es un callejón sin salida.

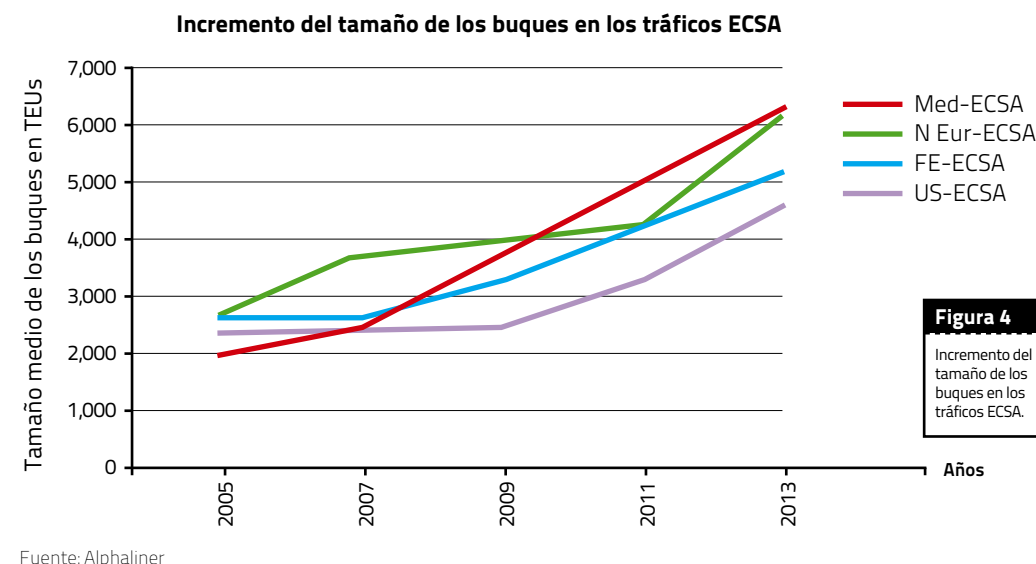
¿Cuánto valen los buques nuevos? Están prácticamente en los valores históricos más bajos de los últimos doce años. Esto tienta a los armadores a comprar y encargar buques, porque sienten que ahora está a precio de oferta. La idea es “compro ahora porque si el mercado se recupera vuelve a subir”. Es decir, comprar ahora significa volver a alimentar o poner más bodega disponible en el mercado cuando hay una sobreoferta enorme de bodega.

En Panamá, por ejemplo –que es lo que más conocemos–, en 1993 un buque costaba 29 millones, ahora vuelve a costar 29 millones, pero en el pico del 2008, previo a la crisis en Estados Unidos, costaba 53 millones.



Vamos al ámbito local. Las cargas en Argentina en un 80% ingresan y salen por vía marítima, y cada vez se contenerizan más cargas. Estamos sacando mucho en contenedores, porque estos permiten a un pequeño comprador adquirir una partida más reducida y no tener que comprar un buque granelero entero. Entonces, se contenerizan cargas que eran impensables que iban a ser contenerizadas. De las veinte navieras más grandes del mundo tenemos por lo menos quince que vienen a Buenos Aires, es casi un privilegio tener servicios marítimos de primera línea de las mejores navieras. Todas ya trabajan con un esquema de un día fijo; o sea, el buque de una compañía llega, por ejemplo, un jueves y la terminal portuaria lo que hace es asegurar su llegada, lo que se llama un *period windows*

o período de ventana. Es decir, el muelle es tuyo, el jueves desde las ocho de la mañana hasta las tres de la tarde y el buque tiene que llegar en esa ventana. Si no llega en esa ventana la pierde y viene el siguiente buque, con lo cual hoy se ha puesto muy competitivo. Recuerdo que empecé a trabajar en esta área en el año 75, el Capitán mandaba un radio que decía "esta recalada". "Esta recalada" era el *expected to arrive*, o sea, el espera a llegar, que era dos días más tarde, por ejemplo, porque había mal tiempo. Ahora no, llega un día fijo, tiene la ventana y si no cumple con la ventana pierde el turno, y eso es un desastre porque toda la carga que tenía para el puerto tiene que quedarse o perder tiempo. Pero, además, pierde la ventana del puerto siguiente, y entonces se produce un descalabro



fenomenal. Actualmente todas las terminales trabajan o los armadores trabajan con día fijo, recalada y con las famosas ventanas. El tráfico en la Costa Este de Sudamérica ha mejorado muchísimo y esto es muy interesante, ha habido un crecimiento de la eslora promedio de los buques del año 2005 al 2013: del Mediterráneo a la Costa Este de Sudamérica, del Norte de Europa a la Costa Este, de Cádiz a la Costa Este y de Estados Unidos a la Costa Este [ver gráfico 3]. Como se puede ver en el siguiente gráfico [ver gráfico 4], todas las curvas son muy parecidas, si nosotros hiciéramos un ejercicio matemático y prolongáramos estas curvas tendríamos que ver con qué eslora nos vamos a encontrar en el 2015, 2017 ó 2020, porque no tenemos por qué pensar que el crecimiento del 2005 al 2013 ahora se va a estabilizar. Las esloras van a seguir creciendo.

La tendencia de los armadores es hacer buques cada vez más grandes y, la muestra de ello son los Triple E, que mencioné antes. Este año se entregan los primeros cuatro, los siguientes dieciséis van a ser entregados entre el 2014 y el 2015. Es obvio que no van a venir hacia acá, ya que no hay manera de que entren en el puerto. El buque más grande que recaló en Buenos Aires, el Vietnam, en febrero del año pasado, es de 334 metros de eslora y con un calzador. El ranking local no coincide con el ranking internacional [ver gráfico 1]. Fíjense que pasa con la naviera más grande del mundo, Merck, es la número uno, sin embargo, en el mercado del Río de la Plata es la número dos. Mediterranean Shg Co es la número dos en el mundo y acá ocupa el número uno. Hamburg Süd Group en el ranking mundial está en el número trece, pero es muy fuerte en el Río de

la Plata. CSAV Group es el número cuatro acá y en el ranking mundial está en el diecinueve. O sea que, los armadores eligen un mercado y ponen el foco ahí. Hamburg Süd Group tiene puesto su mirada, por ejemplo, en el mercado de la Costa Este de Sudamérica, léase Brasil y Argentina. Son los armadores los que definen finalmente a dónde van a poner sus buques, a qué mercado se quieren dirigir, qué *market share* quieren tener en tal o cual mercado. Lo importante a destacar aquí es que las navieras más grandes del mundo vienen al Río de la Plata.

En relación con los cruceros, en la última temporada hubo 164 cruceros que llegaron a Buenos Aires con alrededor de 500 mil pasajeros. Cada uno de estos pasajeros –dicen– baja y realiza un paseo de compras, generalmente indumentarias de cuero y otros objetos, en los que consume unos 200 dólares, lo que no es poca cosa si multiplicamos 500 mil pasajeros por 200 cruceros para la Ciudad de Buenos Aires, es decir estamos hablando de un ingreso de capital de unos 100 millones de dólares.

Los dueños de las cargas del puerto

Ing. Diego Pérez Santisteban

Presidente de la Cámara de Importadores de la República Argentina

Quisiéramos –“los dueños de la carga” por así denominarnos– transmitirles algunas ideas y comentarios de lo que ha sido y lo que es –para nosotros– el Puerto de Buenos Aires. Presido la Cámara de Importadores de la República Argentina desde hace veintidós años, así que me ha tocado vivir la etapa de transformación más importante que ha tenido el puerto, a partir de la aprobación de la Ley de Puertos y de la Ley de Actividad Portuaria allá por el año 1993. Lo que podríamos considerar hasta ahora como los mejores años de desarrollo del puerto. Esto está a la vista, cualquiera que haya conocido el puerto antes de ese momento y que lo ve ahora mentiría si dijese que no observa alguna diferencia. Por supuesto ¡siempre queremos más y vamos por más!, y nos parece que este es el momento de plantearlo.

¿Qué factores impulsan las cargas a los puertos? En la enorme mayoría de los casos, las cargas, y no hablo de la carga a granel que por ahí puede tener una incidencia mayor sino de las cargas en general en contenedores o suelta, ni el importador ni el exportador son los que determinan los puertos. Es decir que los clientes de los puertos son los barcos y, son ellos los que, por supuesto, con criterios

que seguramente se apoyarán en las necesidades de la carga, van definiendo los puertos en los que pueden o tienen que actuar o los lugares en donde tienen que estar o no estar. El importador o exportador que puede determinar per se –“quiero que mi carga vaya a tal puerto”–, tiene que ser un importador o exportador muy importante para poder lograrlo, pero incluso así hay veces que no lo logra, y esto se debe a que para determinados orígenes –en el caso de la importación– o de determinados destinos –en el caso de la exportación–, no existen líneas que vayan a todos los puertos que tiene un país. Entonces, muchas veces los dueños de la carga no tenemos la posibilidad de elegir los puertos. Sin embargo y, más allá de este tema, los factores que nos impulsan a los puertos son básicamente tres.

El primero, la disponibilidad de los puertos y la disponibilidad de los servicios que esos puertos nos den. Esto, sin duda, es algo que nos impulsan a elegirlos o por lo menos influye para que en esos puertos haya posibilidad de atender nuestras cargas.

El segundo, es el grado de accesibilidad que tenemos en ese puerto, desde donde estamos físicamente establecidos. En las facilidades

que tenemos para acceder o las dificultades, en el caso negativo.

Y, el tercer factor, que es igual de importante, es el costo que los puertos nos pueden brindar, que comprenden entre otros: la logística, el ingreso o llegada, la salida.

Básicamente estos son los factores que impulsan las cargas.

Si uno en Argentina se tiene que atener a estos factores, es innegable el rol central que tiene el Puerto de Buenos Aires, es indudablemente el puerto clave para el comercio exterior desde su creación hasta la actualidad. Y lo digo esencialmente por dos razones:

La primera razón es por su ubicación geográfica y el *hinterland* que implica dicha ubicación geográfica. Si uno traza una línea horizontal en la Argentina, desde Buenos Aires pasando por Mendoza, de esa línea para arriba se mueve el 70-75% de la carga de lo que ingresa al país y de lo que egresa de él, siempre olvidándonos del tema a granel que queda excluido. En cuanto al resto de la carga, el 70% va desde esa horizontal hacia arriba. Entonces, cuando uno mira esto la lógica es decir: “bueno quiero el puerto con acceso al océano que esté lo más al norte posible” y... el puerto que está con acceso al océano lo más al norte posible es el Puerto de Buenos Aires. No tenemos otro puerto oceánico que tenga acceso directo al océano por encima de ese lugar, por tanto, yo considero que la elección de crear el Puerto de Buenos Aires, en el momento en que se hizo, no fue casual. Creo que respondió a una realidad que ya en ese momento existía. Realidad que por lo que es la

distribución del crecimiento demográfico, y la ubicación de los recursos en Argentina, se ha ido con los años ratificando y consolidando.

La segunda razón, es por el nivel de desarrollo e inversión que el Puerto de Buenos Aires tiene puesto adentro. Si hoy cualquiera dijera “bueno, vamos a hacer un nuevo puerto, distinto para la Ciudad de Buenos Aires” sería claramente una obra de gran importancia económica y de gran importancia en infraestructura. Por tanto, el puerto está en el mejor lugar en donde podría estar, posee toda la infraestructura, desarrollo e inversión que tiene que tener y ha sido muy fortalecido en estos últimos años. Claramente es el puerto clave para el comercio exterior y, es por esto que, los cargadores siempre bregamos para que el puerto se mantenga, mejore, crezca y se vincule en una relación oferta-demanda, que sea aceptable e interesante para el desarrollo del comercio exterior, que de a poco va creciendo, a veces más a veces menos.

Entonces, el valor que para nosotros tiene el puerto es muy grande. Imagínense, de la carga en contenedores, alrededor del 90% de los containers que entran por los puertos argentinos, ingresan por el Puerto de Buenos Aires-Dock Sud, tomándolo como una unidad. En el caso de las importaciones, alrededor del 75% de lo que Argentina importa entra por el Puerto de Buenos Aires, así que el valor que tiene para la carga de comercio exterior es casi obvio.

¿Qué preocupaciones tenemos actualmente los cargadores en Argentina, los dueños de la carga?

Por un lado, con respecto al Puerto de Buenos Aires, las primeras preocupaciones que tenemos son las del tipo estructural. La creciente pérdida de espacios vitales que vamos observando que el puerto tiene, pérdidas en el antepuerto y en el Puerto Sur, pérdidas por el crecimiento de la Villa 31 y de la Villa 31 bis. Es decir, todos lugares posibles de crecimiento del puerto hacia adentro que vemos que implícitamente se van perdiendo y esto nos preocupa, porque obviamente en un país que crece y se desarrolla, éstas son áreas que nos van a costar mucho reemplazar, y esta es nuestra primera preocupación.

Y, dentro de lo estructural, también estamos preocupados por los accesos, y los accesos tanto por tierra como por agua. Por tierra, los problemas de los accesos –y los porteños lo vemos todos los días–, las dificultades que tenemos para acceder al puerto y las que tienen los camiones para acceder al puerto. Los problemas de tránsito que hay en la zona portuaria y en las zonas aledañas al puerto, la falta de cierre de la cadena de autopistas que llega a Buenos Aires por el norte, por el oeste y por el sur denotan una falta de unos 3 mil metros, unos 3.500 metros como máximo. Pero, esos 3 mil metros, 3.500 metros, de alguna manera están determinando el mayor o menor grado de accesibilidad. Parece mentira que con una red de autopistas de ingreso y egreso de la ciudad, que permitiría que muy pocos camiones transitaran por ella, nos falte desde hace veinte años 3.500 metros de autopista para cerrar. Y no necesitamos entrar en discusión, no interesa si tiene que ser

una autopista en trinchera, bajo el agua, en puente, lo que destacamos es que hay 3.500 metros por resolver y que aún no resolvimos, y esto genera graves problemas en el acceso actual.

A esto le sumamos otro tema preocupante que está el relacionado con el agua. La geografía en el Hemisferio Sur castiga a los puertos de este lado del margen de los ríos y Buenos Aires no es la excepción. Esto los obliga a un dragado en forma permanente, que tiene también sus vaivenes, mejores y peores épocas en donde los Estados prestan mayor o menor atención. Y esto también vale para la navegación río arriba, que es también una problemática, que Argentina no ha sabido resolver del todo durante años.

Por otro lado, están las preocupaciones que son de tipo más sociopolítico. Así nos encontramos con la relación del puerto con la Ciudad, cuyas interfaces han sido más conflictivas que beneficiosas. Si uno tiene la oportunidad de ir a otras ciudades que tienen puertos muy importantes puede notar que sus habitantes tienen orgullo de su puerto, lo conocen, ingresan a él, tienen sus interfaces. En Buenos Aires por mucho tiempo los porteños vivimos a espaldas del puerto y ahora que esto está cambiando –cuando se abrió– tampoco entendimos mucho para qué nos sirve el puerto. Si revisáramos las cuentas veríamos el valor que tiene para la Ciudad de Buenos Aires el puerto, por el lugar en que está, en materia de impuestos, de recursos y de empleos. Pero ahí tenemos un problema a resolver, quizás porque se da el

hecho –también muy particular– que la Administración del Puerto de la Ciudad no esté en la Ciudad, lo que me parece que es algo que alguna vez tendríamos que corregir.

También incluimos aquí a las expectativas inmobiliarias que genera este lugar, pareciera que 3 millones de kilómetros cuadrados en Argentina no son suficientes y todo el mundo quiere construir *shoppings* y edificios en la zona portuaria. Esto lo convierte en un tema social, pues la sociedad mira muchas veces sin participación ni decisión.

Relacionado con los dos temas anteriores están las cuestiones de administración. Si bien, claramente, Buenos Aires es el puerto principal de la Nación, y la carga que ingresa por allí va a distintos puntos del país, me parece que la Nación tiene problemáticas más importantes que atender por lo que considero que la problemática del puerto –y, en esto, en los sectores de la carga prácticamente no hay opiniones divergentes–, la administración del puerto, tal cual lo preveía inteligentemente la Ley de actividades portuarias, debería pasar a la Ciudad que tiene el puerto.

El otro tema está relacionado con la Ley de Puertos. Este año se cumplen veinte años de la sanción de la Ley de Actividades Portuarias de 1993. Cuando se sancionó esta ley, los barcos que venían a Buenos Aires tenían a lo sumo 180 metros de eslora, mientras que el año pasado tuvimos algún barco de 334 metros y probablemente vendrán barcos de 400 metros. El comercio exterior de la Argentina en 1993 era la tercera parte de lo que actualmente es el comercio exterior argentino. Por

lo tanto, esta ley, debido a estos cambios en el transporte, en el comercio y por el tiempo transcurrido, merecía una revisión y adecuación a esta nueva realidad.

Falta sumar a todo lo ya mencionado las preocupaciones operativas. La primera preocupación operativa es qué lo que va a pasar con las concesiones en el Puerto de Buenos Aires. Como sabemos ha transcurrido bastante tiempo de las concesiones y todavía no se ve claro qué va a ocurrir al finalizarlas. Es decir, si las concesiones se van a ampliar, si no se van a ampliar, si se van a volver a licitar, con qué pautas las vamos a manejar. Como es sabido, tenemos en el Puerto de Buenos Aires concesionarios, que son de las empresas concesionarias de puerto más importantes del mundo, esto es un privilegio que muchos puertos en el mundo se pueden dar. Esto no quiere decir que no puedan ser otros los concesionarios, podrían serlo, en otros puertos, de hecho, son empresas distintas a las que están en el Puerto de Buenos Aires.

Considero que estamos en un momento en que, junto con la revisión de la legislación, habría que analizar un poco el tiempo vista a la terminación de esas concesiones, y habría que apurarlo o redefinir la continuidad, porque las inversiones que se hacen en este tipo de proyectos son inversiones necesariamente de largo plazo y quizás al faltar tan poco tiempo sin reglas claras para lo que va a venir es probable que se dejen de hacer inversiones o se las demoren. Y... el puerto sigue necesitando crecer y las actividades siguen necesitando un

puerto que crezca. Me parece que es un tema operativo que habría que analizar.

Una segunda preocupación, que habría que analizarla también, es el tema de los costos. Creo que después de estos veinte años, y por más cambios y ajustes que en el medio hubo –buenos y no tan buenos–, había que revisar nuevamente la estructura de costos a la luz de lo que es la estructura de costo portuario a escala internacional y buscar alguna manera de adaptar esa estructura de costos de nuevo, con la misma idea de que los servicios e inversiones mejoren y los desarrollos ocurran. Sin que esto implique un encarecimiento indebido, o sin que se tenga que manejar tarifarios extraños donde hay veces que porque un costo no fue modificado como corresponde apareció otro costo que no entendemos bien a qué se debe y que genera, obviamente, malestar. Creo que la comunidad portuaria del Puerto de Buenos Aires se debería un análisis conjunto, donde participen todos los actores para analizar qué ocurre con el tema de costos.

Desde el punto de vista operativo también, por supuesto, está el tema del dragado. En 1993 se determinó la estructura de los costos del dragado. Por aquel entonces Argentina no exportaba soja y los puertos río arriba necesitaban ayuda –creo que ésta no es la situación actual– por lo que la estructura de adecuación de los costos de la hidrovía se hizo con castigo al Puerto de Buenos Aires y con beneficio para los puertos río arriba.

Me parece que la situación hoy cambió, los puertos río arriba tienen un nivel de actividad

y desarrollo espectacularmente más importante al que tenían en 1993 y ya no necesitan que el Puerto de Buenos Aires los subsidie, de hecho, quizás sería al revés. Pero no solicitemos subsidios, revisemos este tipo de estructuración. Es decir, que incluso el tipo de recaudación que se hace de la hidrovía –indirecta– pareciera no ser la mejor para los costos de la carga, que en definitiva, como ustedes saben, no son para los exportadores e importadores sino que llegan finalmente a todos porque se transmiten en los precios, en la cadena de los precios. Nadie se queda con un costo, todos los costos se transmiten, salvo que no se puedan transmitir y la actividad desaparezca. Si la actividad continúa es porque los costos se transmiten. El tema de costos no es solamente desde el punto de vista de la rentabilidad del empresario cargador, es también desde el punto de vista del consumidor, del usuario y del trabajador.

Para finalizar, ahora sí tocaremos cuestiones que tienen que ver con el futuro. Para empezar está el tema de la autoridad. Considero que habría que volver a pensar seriamente que la Ley de Actividades Portuarias era sabia en este aspecto, ya que formar sociedades administradoras del puerto con la participación de las autoridades locales y los sectores portuarios era una idea correcta. Y podemos corroborarlo en el resto del mundo en donde esto funciona así, también en el Puerto de Bahía Blanca que funciona exitosamente así. Entonces, Buenos Aires se merece tener una administración local que esté más encima del puerto y que su preocupación sea el puerto,

más que una administración nacional que, obviamente, tiene un enorme país con problemáticas por resolver.

Esa administración en el mundo de hoy, además de altamente profesionalizada, tendríamos que preguntarnos ***¿qué perfiles necesita para administrar un puerto como el de Buenos Aires?***

El Puerto de Buenos Aires todavía no ha llegado a un nivel de satisfacción, pero probablemente si el comercio exterior se recupera y crece en los próximos cinco-diez años, va a llegar a un punto de satisfacción. Entonces, ahí nos vamos a tener que preguntar ***¿qué hacer?*** O mejor dicho, quizás nos tengamos que preguntar ahora ***¿qué hacer dentro de cinco-diez años cuando el puerto llegue a una saturación?***

Vamos a tener que preguntarnos, por ejemplo ***¿Argentina quiere tener un puerto Hub [de transbordo]?***, o ***¿va a resignar el puerto Hub de la región y que lo tenga Brasil y/o Uruguay y nosotros no?*** Si llegamos a la conclusión de que no podemos tener un puerto Hub, ***¿qué tipo de puerto feeder [alimentador] vamos a tener?*** Y ***¿cómo vamos a trabajar en Argentina el cabotaje junto con la internacional, para que ese puerto feeder, sino es JAV –que ojalá lo fuera–, represente realmente los intereses y no quedemos supeditados a los que nos marquen otras realidades u otros países?***

Nosotros vemos tres alternativas a estos interrogantes. La primera, es la realización de un nuevo puerto en Buenos Aires. Tomemos como ejemplo de este problema al Puerto de Hong Kong, que es el segundo puerto más

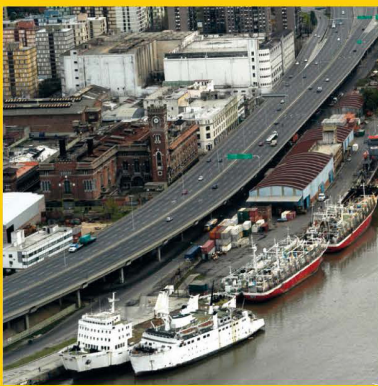
grande del mundo. Su gran crecimiento se dio a partir de que la ciudad comprendió que ya no tenía costa para el puerto e hizo una isla artificial, por lo que uno llega al Puerto de Hong Kong y cruza a través de unos puentes a la isla artificial, que es el lugar en donde se desarrolla la mayor parte de la actividad portuaria. Quizás si el Puerto de Buenos Aires no puede crecer tierras adentro, pueda crecer hacia el agua. Alguna vez escuché algún proyecto en zona alta, y aunque estoy lejos de ser un experto portuario, me parece que esa es una opción, es decir, tener un nuevo Puerto de Buenos Aires que nos permita, por ahí, modificar alguna de las dificultades estructurales que hoy tenemos.

La segunda alternativa es hacer un nuevo puerto en otro lugar que no fuera Buenos Aires, y que pudiera ser un puerto JAV de aguas profundas. Asumiendo, por supuesto, el costo de que ese puerto evidentemente va a estar más al sur, porque no existe forma de que esté más al norte. Es cierto que un puerto más al sur nos va a brindar otro tipo de costos en el hinterland, pero también es posible que un puerto de aguas profundas nos permita ahorrar en otras cuestiones. Así que esta sería una segunda alternativa.

Y, finalmente, como tercera alternativa, o como una alternativa a mano mientras alguna de las dos anteriores ocurre, es que realmente nos tomemos en serio el tema de la Red de Puertos en el Eje Zárate-La Plata y dejemos de competir unos con otros. Que realmente nos demos cuenta de que una alianza y el trabajo conjunto entre esos

puertos magníficos –los que ya están y los que se están previendo– nos permite resolver situaciones de a través de una interacción inteligente y activa entre esos puertos. Lo que sí es preciso plantear es que cualquier transición que determinemos tiene que ser una transición ordenada. Hacer un nuevo puerto en reemplazo del Puerto de Buenos Aires no puede llevar menos de quince a veinte años y Argentina tendrá que invertir mucho dinero en ello. Que por supuesto, tenemos que pensar en el futuro y si no es en Buenos Aires, porque Buenos Aires no va a poder crecer más, tiene que ser en otro lugar. Así que empezamos a pesarlo y a hacerlo ya, no para empezar a hacer actividades inmobiliarias hoy en el Puerto de Buenos Aires, sino para pensar que hasta que no ocurra el nuevo lugar no vamos a poder cambiar. Mientras tanto trabajemos con la Red de Puertos que tenemos en la región de Buenos Aires, que creo tiene mucho más para dar de lo que está dando.





Unidad de Coordinación del Plan Estratégico Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Bolívar 191 - 1° Piso – Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Teléfonos: (011) 4331-1835 / 4342-8624

Website: <http://www.buenosaires2016.org>

E-mail: coordinacion_ucpe@buenosaires.gob.ar

