

Ezequiel Cassagne PARA LA NACION | VIERNES 19 DE AGOSTO DE 2016

Hoy en la ciudad de Buenos Aires nos resulta difícil cantar aquel tango de Homero Manzi que decía "tan sólo aquí en tu puerto se alegra el corazón". La razón de que los porteños no conozcan su puerto es que no tienen acceso a éste ni pueden disfrutarlo. Está oculto, detrás de la zona de Retiro, dominado por terminales de carga con imponentes grúas y repleto de contenedores. Pero sentimos su presencia, a raíz de los camiones que circulan y atraviesan de manera constante la ciudad. Quizás haya llegado la hora de pensar qué hacer con el puerto de Buenos Aires, qué destino darle y cómo integrarlo a la ciudad.

Un dato que no podemos dejar de lado es que si la Argentina crece, y así lo hace su comercio exterior, el puerto actual no dará abasto, por su limitada estructura y escasa capacidad operacional. Simplemente colapsará, como ya sucedió ocho años atrás, antes de la caída abrupta del comercio. Su adaptación tendría un costo altísimo, ya que habría que construir nuevamente todos sus muelles, dado que su actual estructura no resiste un dragado más profundo como el que se requiere para obtener el calado necesario para que ingresen los nuevos grandes barcos que hoy operan en otros puertos del mundo y los buques que se están construyendo para el futuro mediato. Si el puerto de Buenos Aires queda fuera del circuito de los grandes buques, éstos irán al puerto de Montevideo o a los puertos de Brasil

RIO 2016

TODA LA COBERTURA

A su vez, el incremento de la operación de cargas provocará un importante trastorno urbano por el desplazamiento de los camiones por la ciudad. Constituye un error pensar que la autopista ribereña va a solucionar todos los problemas. Se trata de un proyecto necesario, que beneficiará considerablemente el tránsito urbano, pero que sin lugar a dudas no resolverá el problema de la limitación de nuestro puerto.

Es un hecho que en muchos países desarrollados las terminales portuarias han sido trasladadas a áreas con espacios y accesos adecuados para evitar la congestión de las ciudades. Por otra parte, el puerto de Buenos Aires no dispone de una terminal de pasajeros adecuada, lo que provoca que se vea reducida la temporada de cruceros, con lo que se afecta el turismo. Hoy los pasajeros deben desembarcar en medio de los contenedores y camiones.

Estamos ante una oportunidad única, en la medida en que los funcionarios que gobiernan la ciudad de Buenos Aires, la provincia de Buenos Aires y el país pueden dialogar y pensar juntos proyectos de infraestructura a largo plazo. Asimismo, todas las actuales concesiones de las terminales de carga del puerto vencen conjuntamente en tres años. Y son sólo tres terminales, en manos de tres empresas. Además, de dos a tres años es el tiempo aproximado que demandaría la construcción de terminales en el área portuaria que se elija consolidar. Todo encuadra a la perfección. Se podría dar inicio al proceso de transformación a partir de una decisión política que no precisa terminar anticipadamente los contratos vigentes, sino simplemente decidir no prorrogarlos o volver a licitarlos.

Tampoco resulta menor el hecho de que podría recuperarse toda una zona olvidada para los ciudadanos. Una reformulación del puerto de Buenos Aires permitiría contar con varias hectáreas para reactivar la construcción y el empleo, y se generarían los ingresos para reacondicionar la terminal y la zona de Retiro, y urbanizar de una vez por todas la villa 31. En definitiva, crear trabajo y oportunidades conectando la ciudad al río.

Al propio tiempo, la construcción de nuevas terminales de carga en la zona que se defina generará empleo e inversiones en dicha localidad. Entre varias alternativas, la zona de La

Plata aparece con ventaja, dado que allí ya existe un puerto que puede ser ampliado sin mayores inconvenientes, en la zona de Berisso y Ensenada. Trasladar allí las terminales de carga significaría un importante traslado de recursos e inversiones a la provincia de Buenos Aires, que hoy se ve castigada por el actual esquema de coparticipación federal de los tributos, y la posibilidad de reactivar una zona muy postergada de dicho territorio. La Plata podría constituirse en un moderno polo portuario de última generación, dado que dispone de suficiente espacio de crecimiento, se encuentra más cerca del mar y cuenta con mayor calado disponible para los nuevos buques de carga. Ciertamente, deberá contemplarse la mejora considerable de los accesos de entrada y salida del transporte de cargas al área y los anillos viales con conexión a las principales rutas troncales del país. Actualmente, dicho puerto cuenta con ramales ferroviarios de carga cercanos, con la posibilidad de interrelacionarse con toda la red férrea del país.

Pero así como La Plata es una opción, puede haber otras. Existe la posibilidad de realizar un traslado parcial. Lo realmente importante es que se analice la cuestión de manera seria y se comprenda que el actual contexto quizá sea inmejorable para llevar adelante una política orientada al largo plazo. La decisión que se tome deberá contemplar la situación y el derecho de los trabajadores, quienes deberán tener todas las garantías del mantenimiento de sus fuentes de trabajo, incluso la posibilidad de mejorar las condiciones laborales.

Abogado

LA NACION | Opinión
