

MIS INQUIETUDES

Creo que van a entender mejor mis inquietudes, si les cuente algunas cosas de mis participaciones en “Grupos de Trabajo”, que tienen que ver con el tema de “Puertos y Vías Navegables.”

En el 2008, la Bolsa de Comercio de Rosario inició una serie de reuniones, que prepararon el terreno para formar más tarde una “Comisión de Fomento y Uso de la Hidrovía (CUFIDH)”.

En Mayo del 2008 se hizo la primera reunión grande, “**Optimización operativa e institucional de la hidrovía**” y me invitaron a presentar un PPT, que se podrá encontrar en www.antonioz.com.ar en el campo **¿Qué otras INICIATIVAS de debates hechas en el pasado podrían servir de lecciones?**

En abril y mayo del 2008 se publicaron muchos artículos sobre la “**re-negociación del contrato de dragado del concesionario Hidrovía S.A**” y una probable extensión del contrato que vencería en el 2013, hasta 2021.

En ese momento ya salieron también las primeras informaciones de la ampliación del Canal de Panamá, que en el futuro permitiría un ancho máximo de barcos de 49 metros en vez de los 32,2 metros de aquel momento.

Como podrán ver en uno de los primeros puntos de aquel PPT, pedí la atención que se debe aclarar qué debe abarcar el nombre “La Hidrovía”: Se debe incluir claramente la salida por el brazo principal del Río Paraná, que es el “Guazú” y “Bravo” y el Canal Martín García y no solo el Paraná de las Palmas, que es el brazo secundario, con salida por el Canal Emilio Mitre. El Paraná de las Palmas es angosto y no tiene lugares aptos para más radas de espera, que ya estaban reclamando todos los prácticos.

Como segundo punto, presenté la necesidad de terminar primero el Plan Maestro y Director del Sistema de Navegación Troncal (S.N.T.) en que estaba trabajando la S.S.P. y V.N. Pregunté: **¿qué es preferible ? ¿Planificación o Improvisación ?**

Después me referí a los **Interesados** en el tema: **el: P.M. debe definir primero, quienes son los “interesados”, que son: la economía de la nación, los “productores”, los exportadores, los puertos, los armadores y sus representantes, las ciudades portuarias, los prácticos y otros / directos e indirectos.**

Después hice referencias al trabajo que estaba haciendo el S.S.P. y V.N. Ricardo Lujan, que comenzó en el 2007 su Plan Maestro del S.N.T (Sistema de Navegación Troncal). (Más tarde hice PPTs similares en Agosto 2008 en el Timon Club de Buenos Aires y en febrero 2009 en la “Audiencia Pública de Barranqueras. No obstante, todo esto, no pude conseguir que se cambie el buque de diseño para el contrato de dragado de 1995 y se mantuvo para la extensión hasta el 2021 el buque de diseño con una manga de 32,2 metros. **Ahora todos se quejan de que a nuestros canales no solo les falta profundidad, sino además no son suficientes anchos, que es un tema muy importante en la seguridad de la navegación.** Es la causa de las grandes demoras que sufren los buques cargados en el Gran Rosario hasta llegar a Recalada.

En el 2010 una persona de la Universidad Tecnológica Nacional, U.T.N., que jugó un rol importante en la primera fase del trabajo, me invitó a participar en el GT del S.S.P. y V.N., lo que acepté.

Esto tuvo como resultado que no me invitaron para participar en la segunda gran reunión del CUFHID, por considerar que mi participación en el GT del S.S.P. y V.N. no era compatible con la participación en CUFHID.

Durante mi participación en el GT del S.S.P. y V.N. hice varios PPTs. (Es aconsejable leer los dos libros editados por la S.S.P. y V.N., el primero de 2008 con una excelente descripción de la situación del momento y un segundo informe del 2012, donde se podrá ver cómo se perdió el camino, bajo la influencia de la pelea por el lamentable episodio “Botnia”, la papelera uruguaya.

En el 2011 fui invitado por el señor Nicolas Grosman, coordinador del GT de “Puertos y Vías Navegables” de PENSAR, para participar en su “thinktank” de PRO. Al fin del año Nicolas se fue a los EEUU, donde recibió una importante beca. Antes de irse, preparó un muy buen informe de lo que se había tratado durante el año 2011 y lo presentó a en un PPT a su sucesor como Coordinador.

Después no hubo más reuniones de aquel GT hasta el 2013, cuando una tercera coordinadora, Lucila Spotorno, me invitó para participar otra vez. Hice varias referencias que convendría seguir sobre el trabajo de Grosman y su PPT, pero no lo encontraban. En Noviembre del 2010, el ingeniero Juan Larrague hizo un PPT con los trabajos del GT del año, para elevar al PRO. (Lo podría enviar a los que me lo piden).

Participé hasta el fin del 2014, cuando salí por graves diferencias de opiniones, de cómo debería reaccionar el PRO y el GT de PENSAR a una malísima licitación por 30 años para la terminal 5 del PBA. Al respecto fue fundamental una acción del CPAU, que pidió una Audiencia Pública al Ministro de Interior y Transporte, Randazzo.

En enero del 2016 el S.S.P. y V.N. Jorge Metz me invitó a participar en su Consejo Consultivo.

Sin duda esta participación contiene importantes lecciones y por eso abrí un campo en mi blog (ahora “en liquidación), www.antonioz.com.ar, que en un primer momento estaba casi en el inicio de la página, en el campo con el título”:

EN ENERO 2016, SE HIZO UNA TENTATIVA PARA ABRIR UN “CONSEJO CONSULTIVO DEL S.S.P. Y V.N.

ESTA BUENA INICIATIVA NO TUVO LOS RESULTADOS ESPERADOS, AL RESPECTO HAY QUE LEER LECCIONES QUE SE PUEDEN EXTRAER DEL FALLIDO CONSEJO CONSULTIVO DE LA SUB-SECRETARÍA DE PUERTOS y V.N.

Tal vez podrán encontrar allá argumentos que justifiquen mi sugerencia que se haga un análisis del funcionamiento de “Planificación del Ministerio de Transporte”, para ver si es o no es aconsejable, que se introduzcan algunos cambios en la “Planificación”.

A mi entender, después de casi 2 años de gobierno, todavía no hay algo que se asemeja a un **“Plan de Transporte”, que un país de nuestro tamaño y características necesita urgente.**

Podría empezar pidiendo la atención para un simple artículo del 5 de enero 2016 en La Nación, que entregué como “Un Plan posible”, pero el editor de La Nación cambió ese título a “Transporte Intermodal”. El cambio de título fue muy acertado, pues las historias de países que han progresado, demuestran los beneficios que han tenido en esos países la **“Política de Transporte Intermodal”**, que no es un eslogan, sino una tarea muy difícil.

Es una **política de estado, que debe empezar en el Congreso, con una comisión de legisladores asistidos por técnicos en la materia.** También conviene leer un artículo en el blog con “la esencia” de esta publicación.

TODAVÍA NO HAY UN PLAN DE TRANSPORTE.

Hay “parches” e “iniciativas aisladas”, que no forman parte de un Plan.

No se respeta la mejor Ley que ha tenido Argentina, **la ley 24093 de Actividades portuarias**, que ha probado sus **excelentes resultados**.

Gracias a esa Ley hay “Puerto Privados” y especialmente las Terminales de Granos del Gran Rosario han sido, y son, de una enorme importancia en la economía del país.

En la segunda reunión del Consejo Consultivo en marzo 2016 participó el Interventor de la A.G.P., que declaró que A.G.P. **es una empresa autónoma del Ministerio de Transporte y que está haciendo el plan de modernización del P.B.A. y un proyecto de puerto de aguas profundas**. Como consta en una “minuta”, llamé la atención a **la ley 24093**.

En la tercera reunión de abril 2016 participó la plana mayor de la Secretaría de Planificación y se hizo un largo debate.

Casi 3 meses después se publicó una “Minuta de 50 páginas, que vale la pena leer.

Después no se reunió más el Consejo Consultivo y hubo un largo periodo de lo que se haría con el C.C.

En Enero del 2017, **el interventor de la AGP optó por informar que se había cerrado el Consejo Consultivo**.

¿No se debiera haber fortalecido la iniciativa del SSP y VN, eventualmente con mejoras de su organización?

El resultado de todo esto es, que la SS P y VN todavía no hizo ningún PLAN DE PUERTOS, que tanto falta hace en el país.

Como se mencionó ya, la última vez que un S.S.P. y VN tomó esa iniciativa, fue en 2007, que comenzó para una parte muy importante, el ya mencionado núcleo de Terminales de Granos del Gran Rosario y la vía navegable del Gran Rosario al Océano, por el Canal Emilio Mitre.

Ahora, en vez de retomar el trabajo de 2007 de la S.S.P. y VN, se dio la instrucción de hacer “rápidas reducciones de costos”.

Y en vez de comenzar en serio con un PLAN DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES para bajar realmente los grandes costos que hay claramente por falta de adecuadas canales y un buen uso del sistema de ríos, se optó por bajar algo muy necesario, pero no como “Plan básico” **Bajar los absurdos sobre-costos que se formaron por falta de control del gobierno anterior y por falta de políticas**.

En la SSP y VN se dedicaron totalmente a la lucha contra estos claros excesos.

Y en la “Planificación” **no se pusieron a trabajar en las bases para un plan de transporte del país, donde se debe insertar un plan de puertos, donde a su vez se debe insertar el P.B.A.**

Y aquí quiero mencionar las lecciones que han dejado en el año 1976 los EEUU para el mundo entero: cuando se formó una Comisión en el Congreso, que recibió la orden de hacer las **“Políticas de Transporte hasta el 2000.**

Esa Comisión tuvo 6 Diputados, 6 Senadores y **7 técnicos nombrados por el presidente.**

Trabajaron juntos al Ministerio de Transporte D.O.T.

Trabajaron 3 años y en 1979 dieron sus conclusiones: **Las Políticas de Transporte de EEUU hasta el año 2000.**

Y en 1980 el Congreso aprobó las dos primeras Leyes de transporte intermodal Moderno:

Staggers Act para FFCC y Motor Carriers Act para Transporte automotor.

Al mismo tiempo se comenzaron con estadísticas para controlar los resultados, que fueron publicados en 1993.

Se demostró que en 11 años el “Costo de la Logística” (bien definido y bien documentado, no con un dedo mojado en el aire,) había bajado del 16% del PBI en 1982 a 10,5 % en 1993.

Y además se comprobaron grandes reducciones de inversiones en autopistas, por la recuperación del transporte por Ferrocarril y mayor Transporte por agua.

Esto es lo que a mi entender se debe llevar a la atención general.