

Para los realmente interesados, que deben ser los asesores de los candidatos a presidente, conviene empezar con la lectura de los comentarios al artículo de Mórtola: "En puerto Buenos Aires no habrá monopolio, habrá competencia", comenzando con el del 24 de febrero:

Tendría que haber comenzado mis comentarios en otra forma.

El título del artículo es claro: se trata de una **política** del Plan de Modernización del P.B.A., que en un país bien-organizado, sería un ACCESORIO, un subproducto de la POLÍTICA DE TRANSPORTE DE UN PAÍS. Creo que todos están de acuerdo, que ARGENTINA NO HA TENIDO POLÍTICA DE TRANSPORTE EN 6 o 7 DÉCADAS.

Muchos señalan esta falla como una de las razones, porqué Argentina nunca pudo realizar su gran potencial y nunca fue un país competitivo.

En el artículo podemos leer auto-elogios del señor Mórtola, pero por otro lado hay severas críticas nacionales e internacionales. Los más importantes son de la O.C.D.E./I.T.F. y de Ricardo Sanchez de C.E.P.A.L.(Detalles en www.tradenews.com.ar, www.nuestromar.org y www.antonioz.com.ar). Entonces será de suma importancia que se analice cómo se formó el Plan de Mórtola.

Para esto empezamos con una mirada a la forma en que el candidato a Presidente, Mauricio Macri, se preparó para COMENZAR SU POLÍTICA DE TRANSPORTE si fuera electo.

Para eso hizo un think-tank, "PENSAR" donde se formó un grupo de trabajo para Transporte (G.T.).

Uno de los primeros coordinadores de ese G.T., fue el señor Nicolas Grosman, en partes de los años 2010 y de 2011, pero se fue a EEUU cuando recibió una beca.

Antes de irse, dejó los resultados de su trabajo a su sucesor, lo que condensó en un claro PPT.

Después de un largo periodo sin un activo coordinador, otra persona con mucha menor capacidad tomó en 2012 nuevamente la coordinación y se puede decir que recién en los años 2013 al 2015 el G.T. funcionó nuevamente.

En el 2014 el PPT del señor Grosman del 2011 fue repetido en el G.T. y aceptado con más detalles como propuesta final del 2015.

En ese plan de trabajo había una clara secuencia: Primero el Plan General de transporte, con la infraestructura general, después un Plan de Todos los Puertos y después planes individuales de puertos.

¿Pero cómo se empezó en enero 2016 a poner esto en la práctica?

El nuevo Subsecretario de Puertos y Vías Navegables, Jorge Metz, que había participado en el G.T. en 2014 y 2015, decidió en Enero 2016, formar su CONSEJO CONSULTIVO para los Planes de Puertos, aunque dio énfasis en los problemas del Puerto de Buenos Aires.

¿Y qué pasó? En la segunda reunión de su C.C. se presentó el señor Mórtola, desconocido en el ambiente portuario, para informar que él había sido nombrado por las autoridades como nuevo interventor de la Administración General de Puertos.

La A.G.P. fue creada en 1956, pero por sus grandes fallas, fue liquidada en 1994.

Solo quedó a cargo del puerto de Buenos Aires, por haberse vetado un artículo en la Ley de Actividades Portuarias, la Ley 24.093.

Esta Ley había pasado los puertos a las provincias, con regímenes especiales para 5 puertos. El veto no permitió el paso del puerto de Buenos Aires a la Ciudad de Buenos Aires.

Según la Ley 24.093 el S.S.P. y V.N. es la AUTORIDAD NACIONAL de aplicación de la Ley, lo que no se respetó y se dejó al señor Mórtola como único responsable del Plan de Modernización del P.B.A. y muchos otros temas.

Ya en enero 2016 comenzó con su grupo de gente, cuyos antecedentes se tendrían que aclarar. Eligió sus consultores, que contrató sin ninguna licitación, ni control de alguien superior.

Después se produjo algo importante: Cuando el Presidente Macri hizo una visita de Estado a los Países Bajos en marzo 2017, la Reina Máxima, consiguió que se firmaba un "Memorandum of Understanding", que el Puerto de Rotterdam actuaría como CONSULTOR para la A.G.P.

Los detalles de este MoU nunca se publicaron.

Pero igual como hace en el artículo de marras, desde entonces el señor Mórtola declara que PoR funciona como su principal consultor.

Pero lo que ha pasado en realidad y lo que debe ser aclarado en bien del país, el señor Mórtola continuó su plan tal como lo había empezado en marzo del 2016.

Y como figura con más detalles en las siguientes publicaciones de los comentarios, ahora se debe aclarar si los resultados de la forma que se hizo el muy DISCUTIDO PLAN DE MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE BUENOS AIRES, justifique que el señor Mórtola se haga cargo con su grupo, para una tarea mucho más difícil:

La licitación de la concesión del dragado de las muy largas vías navegables, desde Timbues al norte de Rosario, hasta el área de aguas "profundas" cerca de Montevideo.

Estas vías navegables van por la salida principal del Río Paraná por el Canal Martín García, compartido con Uruguay y la salida por un brazo secundario, el Paraná de las Palmas y el Canal Emilio Mitre.

Y esa es un muy difícil estudio, que requiere el trabajo de muchos técnicos en la materia y muchos abiertos debates, que no ha sido la forma de actuar del señor Mórtola.

Tendría que haber escrito esto como inicio de mis comentarios, que terminan con el consejo que se FORME AHORA UNA COMISIÓN DEL PODER EJECUTIVO Y LEGISLATIVO EN EL CONGRESO.

Esa comisión no va a PRODUCIR ningún "plan", pero será la escuela para la VERDADERA Comisión que debe formar el presidente que asume en enero 2020.

ESTOS PROBLEMAS SE SOLUCIONAN SOLO SI SE ENCARAN BIEN, LO QUE NO SE HIZO EN EL 2016.

El artículo se puede abrir poniendo en Google:

<http://www.nuestromar.org/67210-02-2019/gonzalo-m-rtola-en-puerto-buenos-aires-no-habr-monopolio-habr-competencia#comment-41847>