

## LA IMPORTANCIA DE LOS ARTICULOS DE TRADENEWS.

Desde hace 2 años, **TRADENEWS** ha publicado muchos artículos sobre los graves problemas que surgen en el avance del Plan PBA de la AGP.

En varios casos estos han recibido importantes comentarios, que nunca han tenido el más mínimo efecto.

Por esa razón la gente considera que es tiempo perdido hacer comentarios que nadie lee y aparentemente nunca lleguen a las personas que los necesitan.

POR LA GRAVE CRISIS QUE VIVE EL PAÍS, hay ahora muchos programas de televisión donde se tocan los principales problemas.

Ahora me doy cuenta, (después de 62 años en el país), que aquí todos los debates terminan en insuperables enfrentamientos, donde todos los participantes se han lastimado terriblemente y quedan todos knock out.

Por eso debo reconocer que **me equivoqué terriblemente, cuando hice el comentario en dos recientes artículos de Tradenews, que estos merecen un debate.**

El primero es el anuncio que el señor **Mortola preside ahora el Comité Ejecutivo de C.I.P-O.E.A.** y el **otro Mortola: El pliego está; tenemos que seguir viendo el tema de los trabajadores”**

Los problemas del Plan son en realidad una pequeña parte de los problemas del país, pero su efecto podrá ser enorme.

En primer lugar, si se consideran que se hicieron leyes para reducir “los gastos”, que entre otros, redujeron las jubilaciones de muchas personas que recibieron el año pasado \$9.000,-- pesos y ahora \$8.635,--. Creo que en estas circunstancias se debe analizar en que gasta la A.G.P. la poca plata ahora.

Entonces pensé que debiera hacer una nota al Congreso, pero el panorama allá es aún peor.

**Pero la POLÍTICA DE TRANSPORTE, DONDE SE DEBE INSERTAR EL PLAN DE MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE BUENOS AIRES, ES MUY IMPORTANTE PARA NUESTRA ECONOMÍA.**

¿Qué de debo hacer entonces?

En ese Plan para el puerto de Buenos Aires hay muchos “participantes interesados”, (stakeholders), donde para la ECONOMÍA DEL PAÍS, el participante/interesado más importante es “LA CARGA”, (el “beneficial cargo owner”).

Finalmente creo que lo que debo hacer, es desafiar públicamente a los que en la práctica deben defender los intereses de LA CARGA.

En otros países bien organizados, hay muy bien estructurados consejos de cargadores, que tienen una enorme importancia.

En el artículo de la entrevista con el señor Mortola, este repite VARIAS VECES, como si fuera un factor determinante, que LA CARGA TIENE QUE SEGUIR LLEGANDO A BUENOS AIRES.

Y aquí quiero preguntar a los que deben defender los intereses de la CARGA:

**¿Es así o debe llegar la carga al puerto que más sirve en una eficiente cadena de suministro, donde se analicen todos los costos para llevar una carga de un punto a otro?**

Por eso, solicito a todos los que defienden la CARGA, QUE PUBLIQUEN qué están haciendo para CONTROLAR QUE NO SE REPITE NUEVAMENTE GRAVES ERRORES DEL PASADO, ESPECIALMENTE EN LAS LICITACIONES DE 1993, QUE HA COSTADO MUCHO A LA CARGA.

Estoy preparando un pequeño informe, como se produjeron los cambios en el Puerto de Buenos Aires, desde los días del “puerto público de la A.G.P. de 1956”, con 35 compañías de estibaje, donde el capataz llamaba a los estibadores desde la planchada del buque para poder trabajar, hasta el primer punto de “cambios”, con las **resoluciones de la Capitanía General de Puertos 48/79 DEL 6 DE DICIEMBRE 1979 y 24/80 15 DE MAYO 1980 .**

Y como, por POSIBLES fallas de los que debían defender a LA CARGA en 1993, se siguen aplicando hasta el día de hoy en TERMINALES CONCESIONADAS, COSAS DE LA EPOCA DE 1980.

Y LA "CARGA" PAGANDO DOS VECES POR LA PARTE DE GASTOS QUE LES CORRESPONDE EN EL CIRCUITO, una vez directamente a la Terminal en el sistema de "Estructura Tarifaria Homogenea" y "Tarifas Máximas", y de nuevo al armador directamente en Terminal Handling Charge.

Espero recibir comentarios.