

Esta larga nota, se debe leer dentro del contexto de MIS INQUIEUDAS:

En las P.A.S. O. del 2019 llegó el voto castigo para el gobierno de Macri y la posibilidad, que TODOS POR EL CAMBIO podrían ganar las elecciones de Octubre, eran mínimas.

En aquel momento todos los dirigentes políticos tuvieron una enorme responsabilidad y todos debieran prepararse para que el paso de mando se haría en forma ordenada.

Se advirtió que el mundo entero estaría observando esto y que el futuro del país dependería de las decisiones que se tomarían en esos días.

El gobierno de Cambiemos tendría que haber hecho sus autocríticas que el Presidente Macri pidió antes del retiro espiritual de Chapadmalal a sus funcionarios. Pero en el evento, organizado por el asesor José Torello, se hicieron solo autoelogios en vez de reconocer claros errores. Hay un sector donde se hicieron muchas cosas muy buenas, pero lamentablemente también serios errores: el Ministerio de Transporte. Y en estos 3 años y medio, se ha comprobado, que el Transporte es de suma importancia en la economía del país. En la Fundación PENSAR de PRO, se hicieron recomendaciones ya en 2014, que el nuevo Ministerio debía jugar un rol muy importante. Una de las recomendaciones fue que se debía "planificar" las políticas de transporte, fijando PRIORIDADES en los proyectos, según su importancia. De esa forma se podría bajar la pobreza del país. Pruebas de esto se podrán encontrar en publicaciones en el sitio de web de la Fundación NUESTROMAR de 2016 y 2017 y en mi blog <http://www.antonioz.com.ar>. Se dice que para muestra basta un botón; por eso se puede dar el siguiente ejemplo: La forma que el nuevo gobierno organizó en enero 2016 el sistema portuario, que es de gran importancia en los costos de la logística, que a su vez es de gran importancia en la economía. En <http://www.antonioz.com.ar> se puede encontrar un claro informe, cómo en enero 2016 se comenzó en forma totalmente equivocada con la "política de transporte y puertos". En el mundo entero la planificación del transporte comienza con un Plan básico de todos los transportes del país. Luego se inserta en este plan básico, el plan de todos los puertos existentes y potenciales del país. Como tercer paso, se deben hacer estudios de F.O.D.A. de diferentes sectores, para analizar la competitividad del sistema. Y recién después los estudios de un puerto muy importante, que es el Puerto de Buenos Aires. Pero se cometió un error básico y se comenzó con un pomposo PLAN DE MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE BUENOS AIRES, con diferentes consultores, cuyas participaciones quedaron como grandes secretos. El resultado de este "plan con base equivocado" se está licitando en estos momentos: Tiene un costo estimado entre US\$ 1600 y 2000 millones y aunque ha recibido fuertes críticas de muchos lados, hay todavía indicaciones que se quiere adjudicar este "plan" para 35 años, con una posible extensión de 15 años, antes de diciembre de este año. Este "plan" se hace en la A.G.P., la Administración General de Puertos, que antes de la Ley de Actividades Portuarias 24.093, tenía la responsabilidad de la política de todos los puertos del país, pero fue liquidado en 1993. Quedó solo para el P.B.A. por un veto, que no permitió el pase del puerto de Buenos Aires a la ciudad, capital del país, que en ese momento no tenía rango de provincia. La A.G.P. tiene una costosa organización, que se dedica a la propaganda, que en muchos casos es totalmente falsa. Y nuevamente para muestra basta un botón: la propaganda diaria. Se puede leer todos los días propagandas del "avance". Por ejemplo, se publica cuantas hectáreas se han "agregado en el puerto federal de todos los argentinos", con un "Plan de Paseos de las Areneras, etc. etc. La realidad es que con escombros del proyecto "Paseo del Bajo", sin ninguna compactación, se ha llenado la mitad de la dársena F y un relleno al norte del puerto, que, para ser usados para la logística, se deberán compactar con grandes gastos. Pero en el 2016, se regalaron a la C.A.B.A muchas más hectáreas, donde operan 3 Depósitos Ficales, importantes elementos en la cadena logística, que

están al otro lado de la Avenida Ramon Castillo. En su momento se pensaba construir allí un Puerto Madero 2, que sin embargo es imposible, pues es la zona de aterrizaje de los aviones del Aeroparque y no se pueden hacer edificios altos. En los años 60 se empezaron a construir en estas zonas los primeros Depósitos Fiscales del país, por su excelente ubicación en la cadena de transporte, con el menor impacto negativo para el tránsito urbano. Alrededor del 75% de las cargas de importación tienen su destino al norte y el 80% de la exportación tiene el origen al norte del puerto de Buenos Aires y Dock Sud. Entonces la mínima parte, el 20/25% debe pasar por la Ciudad de Buenos Aires. Como se dijo, esto empezó en los años 60 en terrenos bajos, prácticamente ganados al río, y se han invertido muchos millones de dólares. Ahora los terrenos son de la C.A.B.A. y los 3 depósitos deben ir al Mercado Central. Entonces el 100% va a tener que cruzar la ciudad, cuando van de las terminales al D.F. y después cuando salen para su destino, 75/80 % deben pasar nuevamente por la capital. Además, en los terrenos que ahora se están rellenando, se quieren hacer plazoletas para todos los contenedores que vuelven vacíos después de la importación, que salen nuevamente vacíos a los lugares donde se los van a llenar para la exportación. En todos los puertos del mundo, se dan espacios reducidos, en primer lugar, por el alto valor de terrenos en la zona portuaria y en segundo lugar, para que un mínimo de estos contenedores vacíos deben pasar por el tránsito urbano. Creo que antes de continuar con esta licitación, que tiene una inversión de más de US\$ 1.600 millones, se debe hacer un profundo estudio.