

La Nota 1 tenía generalidades que no se necesitan repetir y la lectura debe comenzar con esta Nota 2:

En la primera nota en el **“Grupo Técnico en temas de Transporte y Logística” y “La importancia del Transporte en la Economía”** escribí que en estos momentos todos hablan de PONER ARGENTINA DE PIE y que esto NO SERÁ NADA FÁCIL.

Creo que nadie duda de esto.

Y que hasta ahora se sabe poco de los programas del Gobierno en temas de TRANSPORTE y de PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES, que son muy relacionados con la LOGISTICA y la COMPETITIVIDAD.

Aquí ya no está tan claro qué pensarán todos los lectores.

después escribí que EL TRANSPORTE ES DE MUCHA IMPORTANCIA EN LA ECONOMÍA DEL PAÍS. Aquí tampoco está claro qué pensarán todos los lectores.

Y terminé la primera nota con la esperanza que habrán muchas personas CON CONOCIMIENTOS DE CAUSA y que juntos podremos abrir un ABIERTO DIALOGO con la intención de poder formar sugerencias a las autoridades.

Siento que es mi deber explicar que soy consciente que el 95% de la gente que lee una cosa así, dirán **¿de qué planeta será ese hombre?**

Pero puedo dar una explicación por qué creo que juntos con suficientes personas CON CONOCIMIENTOS DE CAUSA podremos abrir un ABIERTO DIALOGO y que podremos formular sugerencias para las autoridades:

En 1956, cuando tenía casi 25 años de edad, inmigré en Argentina, que tuvo uno de los mejores sistemas de “Puertos y Ferrocarriles” del mundo.

Los buques eran chicos y podían llegar al centro de la producción agrícola sin problemas. Argentina tenía una de las mejores flotas fluviales del mundo y una marina mercante privada, que no era a una escala grande, pero que competía a la par con todas las otras naciones.

Sin saber lo que es “Transporte Intermodal”, un término que se inventó en los años 70, las cargas de las provincias del norte llegaba a los puertos de Rosario y Buenos Aires sin haber tocado un camión. El azúcar, porotos, tabacco etc. de Jujuy, Salta y Formosa se cargaba en los vagones del ferrocarril DEL ESTADO en los desvíos en la propia planta.

El ferrocarril lo llevaba a los puertos fluviales de Formosa y Barranqueras, donde se cargaban en los barcos de la flota fluvial que las llevaron al puerto fluvio-marítimo de Rosario y al puerto de Buenos Aires, para CONSUMO INTERNO y EXPORTACIÓN.

Había pocos caminos y el porcentaje de cargas que llegaba a los puertos por ferrocarril y por lanchas fue muy alto.

El país era COMPETITIVO Y RICO: Las barras de oro no cabían en las cajas fuertes y estaba en los pasillos del subsuelo del Banco Central.

Después los buques empezaron a crecer de tamaño, el rio en su estado natural no fue suficiente y ADEMÁS se construyeron cada vez más caminos y la participación el transporte por camión aumentaba constantemente.

Nadie hizo cálculos de costos totales, la flota fluvial prácticamente desapareció y el mantenimiento de los ferrocarriles fue cada vez peor.

Ahora el 92% o 93% de las cargas de poco valor se transportan por camión, sobre distancias de hasta más de 1.600 km sobre caminos, que en gran parte corren paralelo a un rio o a ferrocarriles.

Creo que NO HAY UN SOLO PAÍS EN EL MUNDO, QUE HA ABANDONADO UN SISTEMA DE RIOS QUE ES UNA BENDICIÓN DE LA NATURALEZA y un excelente sistema de ferrocarriles y que nadie se pregunta cómo se pudieron COMETER TANTOS ERRORES.

Y es por esto, que espero que la gente que va a participar de este “grupo” podrán juntar suficientes argumentos, para demostrar que EN DIALOGOS ABIERTOS, SE PODRÁN LLEGAR A JUNTAR IMPORTANTES sugerencias a las autoridades.

Además creo que vale la pena que lean los artículos que escribí en LINKEDIN, antes de “meterme sobre este hielo finito”, como se diría en mi país natal.

Antonio Zuidwijk. www.antonioz.com.ar.

TERCERA NOTA: 7 agosto

Al final de mi segunda nota escribí que creo que NO HAY UN SOLO PAÍS EN EL MUNDO, QUE HA ABANDONADO UN SISTEMA DE RIOS QUE ES UNA BENDICIÓN DE LA NATURALEZA y un excelente sistema de ferrocarriles y que nadie se pregunta cómo se pudieron COMETER TANTOS ERRORES.

Lo que hay que agregar a esta nota, es algo MUY IMPORTANTE: que el NIVEL DE VIDA de Argentina al fin de los años 50 fue muy alto y se consideraba como un pedazo de Europa en Sud América.

Había pocos realmente pobres y aunque el sistema feudal en el interior dejaba mucho que desear, no existía el hambre.

En aquellos años muchas grandes empresas extranjeras que operaron en el país, tuvieron representantes de sus nacionalidades en Buenos Aires.

La calidad de vida era tan buena, que muchos de aquellos extranjeros que llegaron a la edad de jubilarse estando en Argentina, se quedaron en el país.

Pero no solo esto, había varios que habían pasado por otros países representando a sus empresas y volvieron a radicarse en Argentina cuando se jubilaron.

Son temas que no se mencionan en DIALOGOS ABIERTOS, pero que algunos participantes de este grupo han podido observar: la distancia entre ricos y pobres en Argentina aumentó y la “calidad de vida” retrocedió constantemente.

Y espero que los jóvenes que han heredado la presente desastrosa situación, SE DEN CUENTA QUE SE DEBEN ANALIZAR LOS ERRORES COMETIDOS.

Pero este análisis NO DEBE SER HECHO PARA BUSCAR CULPABLES Y AGRANDAR DE ESTA FORMA LAS GRIETAS QUE SE HAN PRODUCIDO.

SE DEBE EVITAR QUE LA GRIETA SE TRANSFORME EN UN ABISMO.

Creo que en el caso que se consigue armar un DIALOGO ABIERTO en LINKEDIN, se podrá comprobar que las siguientes fallas han sido la culpa del retroceso y la pérdida de la COMPETITIVIDAD:

- 1) La ausencia de DIALOGOS ABIERTOS, las importantes decisiones se tomaron en “cámaras oscuras”, sin que se prestaba la muy necesaria atención pública.
- 2) Faltaba una activa participación de UNIVERSIDADES y se debe comparar las acciones de las Universidades en otros países grandes, con importantes INDUSTRIAS e importantes AGRICULTURAS.
- 3) Faltaba una DIRIGENCIA GREMIAL, que evitaba que algunos gremios obtuvieron mejores condiciones, pero que no estaban equilibrados y causaron PERDIDAS DE PUESTOS DE TRABAJO en otras actividades, especialmente a los trabajadores en la Agricultura y Ganadería. Y el campo es un importante motor de nuestra economía.
- 4) Habían momentos que los gobiernos trataban de promover la Industria y otros que se promovió a la Agricultura, en vez de buscar el debido equilibrio.
- 5) Y estudiando algunos ejemplos de errores del pasado, se comprobará seguramente que al FINAL se cometieron graves fallas en el CONGRESO, DONDE SE DEBE BUSCAR EL EQUILIBRIO DE TODOS LOS INTERESES.

Y si se puede hacer todo esto en una forma ordenada y sin ABRIR GRIETAS, se podría concluir tal vez que LA SUGERENCIA PARA MANDAR LAS DOS IMPORTANTES LICITACIONES DE LA HIDROVÍA Y DEL PLAN DE MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE BUENOS AIRES a una Comisión Mixta del Poder Legislativo y del Poder Ejecutivo, con el debido soporte de técnicos con conocimientos de Transporte y su influencia en la Economía, NO ES TÁN RIDÍCULA.

LA CUARTA NOTA para los invitados a formar el “Grupo Técnico en temas de Transporte y Logística y la importancia del Transporte en la Economía”.

Hasta aquí ha sido mi MONOLOGO para invitarles a construir un DIALOGO.

Ahora les pido que lean las 3 primeras notas y que me manden por email a azuidwijk@yahoo.com.ar sus opiniones, especialmente sus críticas y sugerencias. Y voy a pedir algo que yo mismo nunca hice: que traten de ser breves.

(también aprendí algunas cosas, pero sé que es difícil ser breves, si uno quiere fundamentar su opinión con hechos).

La mayoría de los invitados saben que no tengo ningún partido político. He participado en grupos de trabajo del S.S.P y V.N. al mismo tiempo que acepté un invitación para aportar cosas en un grupo de trabajo de Pensar. Participé en el 2009 en un grupo de trabajo llamado C.U.F.H.I.D. de la B.C.R. donde me expulsaron en el 2010 por participar al mismo tiempo en el grupo de trabajo del S.S.P y V.N., aunque había 2 representantes de la misma B.C.R. en el mismo grupo de trabajo.

Y quiero aclarar que escribo estas cosas para que todos tengan una idea por qué les invité a formar el “Grupo Técnico en temas de Transporte y Logística” y “La importancia del Transporte en la Economía”.

Y pido a los que disponen de tiempo, que echen un vistazo a mi blog: www.antonioz.com.ar que abrí en el 2007 como continuación de un libro del 2001: Contenedores, Buques y Puertos, partes de un Sistema de Transporte.

Allí podrán encontrar algunas explicaciones que mi invitación a UN DIALOGO ya comenzó en aquel libro que comencé a escribir cuando la A.G.P. anunciaba en el 2000 su “Plan Estratégico para el Puerto de Buenos Aires” que demostraba SIN NINGÚN LUGAR A DUDAS, que NI IDEA TENÍAN de lo que estaban hablando. La prueba es que anunciaron varias veces la publicación del plan, que nunca se presentó.

Y cuando decidí en febrero de este año ajustar el blog del 2007, puse en primer plano QUE EL DISCURSO DEL PRESIDENTE ALBERTO FERNANDEZ EN EL MOMENTO DE ASUMIR, (QUE SE COPIÓ EN EL BLOG), FUE SIN NINGUNA DUDA UNA COSA QUE BRILLABA.

Con esto quiero aclarar, que considero que dentro de este DIALOGO ABIERTO, podremos referirnos a aquel brillante discurso, que considero como una guía de nuestro DIALOGO.