

El ultimo comentario hice el 19 mayo 2020

El nuevo gobierno debe corregir muchos graves errores que se han cometido en el puerto de Buenos Aires, desde hace muchos años.

A partir de la crisis en el transporte marítimo que comenzó en el 2008, se han presentado cada vez mas problemas para un puerto que está en una posición poco favorable como es el P.B.A.

Entre el 14 de abril y 19 de mayo escribí varios mensajes al señor Ricardo Sanchez, el primero con este pedido:

Halo Ricardo,

Cómo bien sabés se están acumulando nubes muy negras sobre el Puerto de Buenos Aires y cada palabra que se escribe, se debe pesar.

El 13 de abril se publicó en Tradenews tu entrevista de Emiliano Galli sobre “competencias”, que recibió hasta hora 6 comentarios, de los que fueron 2 míos.

Considerando que es de suma importancia para el país, te solicito que hagas tus contra-comentarios a los 6 comentarios que hay.

Saludo atentamente, Antonio Zuidwijk.

Despues siguieron varios intercambios más.

Finalmente El martes, 19 de mayo de 2020 16:41:16 ART, Ricardo J. Sanchez

<ricardo.sanchez@cepal.org> escribió:

Estimado Antonio, había respondido a los comentarios varios días atrás, disculpa por no avisarte. Saludos.

Fue en este momento que me enteré del texto del “contra-comentario” de Ricardo Sanchez y que hice mi último comentario en Tradenews que ya cité, pero que repito:

antonio zuidwijk dice:19 mayo 2020 a las 23:32

El nuevo gobierno debe corregir muchos graves errores que se han cometido en el puerto de Buenos Aires, desde hace muchos años.

A partir de la crisis en el transporte marítimo que comenzó en el 2008, se han presentado cada vez mas problemas para un puerto que está en una posición poco favorable como es el P.B.A.

Publiqué varias notas que el tema merecía más atención y que difiero de la opinión de Ricardo Sanchez, algo que no solo es mi derecho, sino mi obligación.

Al respecto se podrán encontrar varias entradas en mi sitio de web,

<http://www.antonioz.com.ar>, comenzando con una del 15 de abril de 2020 : LA COMPETENCIA DE TERMINALES EN EL PUERTO DE BUENOS AIRES., que tiene muchas explicaciones.

De esta entrada cito la primera parte: En estos momentos se escriben muchos artículos de gremios y otros interesados que opinan que tener una sola terminal de contenedores en el Puerto de Buenos Aires, es perjudicial para los CARGADORES y para nuestro Comercio Exterior.

Cómo “prueba” se usan artículos de C.E.P.A.L. que hablan de la concentración de armadores en alianzas y usan fórmulas que demuestran que los porcentajes del tráfico que tiene cada “competidor” pasa en muchos casos la base de 30%, que es considerado como INDESEADA. Pero una cosa es la competencia entre armadores y otra es cómo afecta a la CARGA, que es el principal cliente de una terminal.

Mundo Maritimo publicó el día 9 de junio un artículo donde se repite casi literalmente la entrevista que se publicó en abril en Tradenews y el miércoles, 10 de junio de 2020 12:05:42 mandé un largo mensaje al señor Victor Gallardo:

Quote: Buen dia Victor,

Este tema ya fue presentado el 13 abril 2020 en Tradenews en una entrevista de Emiliano Galli con el señor R. Sanchez .Título del artículo: ADVIERTEN SOBRE LA CONCENTRACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL PUERTO BUENOS AIRES. (P.B.A.)

Este artículo comenzó con esta frase: EL GOBIERNO ANULÓ EL PLAN DE MODERNIZACIÓN DEL PUERTO BUENOS AIRES IDEADO POR CAMBIEMOS Y SUSPENDIÓ LA LICITACIÓN QUE ENTREGABA A UN ÚNICO CONCESIONARIO LA OPERACIÓN.

Sin ninguna duda la concentración del transporte marítimo es una cuestión muy seria y EN EL MUNDO ENTERO merece mucha atención de las autoridades.

Reconociendo totalmente esa necesidad hice un comentario: HAY QUE ACLARAR DE QUÉ COMPETENCIAS ESTAMOS HABLANDO.

En este artículo se trata de la cuestión de los resultados que habrán en general si en vez de UNA TERMINAL, habrán 2 terminales como parece ser el consejo que se está dando en esta advertencia.

Se puede comprobar con muchos argumentos que a Argentina le conviene licitar UNA TERMINAL en el P.B.A. y que esta discusión es de una enorme importancia y se debe aclarar. El principal argumento que se debe analizar es si la A.G.P./P.B.A. tiene futuro si no se creen muelles lineares, que ya se sugirió en 1978 en un estudio que hizo Bechtel de EEUU para la J.I.C.E.F.A, que lo entregó a la A.G.P.(Administración General de Puertos).

Esto va a necesitar una cierta inversión, pero además un problema para poder poner en la práctica. Este PLAN fue encajonado por la A.G.P. y nunca recibió atención. Creo que solo la agencia de Moore McCormack lo recibió.

En 1986 se repitió LO MISMO consejo en un estudio de Rogge Marine, un regalo de G.T.Z. de Alemania.

Uno de los concesionarios comenzó a ejecutar este plan de 1978 con un sobre-muelle en el segundo espigón, pero por la EXCESIVA COMPETENCIA, no lo pudo terminar. La inversión no valía la pena.

Y aquí llegamos a la cuestión que debemos aclarar de QUÉ CUESTIÓN DE COMPETENCIA DEBEMOS HABLAR.

No cabe duda que se debe estudiar COMO ES EL EFECTO DE LA COMPETENCIA PARA "LA CARGA" , el B.C.O. (Beneficial Cargo Owner),que según aconseja UNCTAD,SE DEBE CONSIDERAR COMO EL PRINCIPAL CLIENTE DE LA TERMINAL, NO EL ARMADOR COMO MUCHOS PIENSAN.

Las concesiones del P.B.A. comenzaron con 5 terminales, donde quebró el primero en un año.

Después se permitió, contra los textos legales de la licitación original, que T.R.P. (Terminal 1 y 2) ABSORBÍA T 3 .

Ahora bien, se debe investigar cómo fue el resultado de aquella COMPROBADA EXCESIVA COMPETENCIA para la "carga".

Sin duda resultará que FUE POCO O NADA, pues todas las terminales facturaban LA TARIFA MAXIMA.

Esto es porque la "carga", el B.C.O. no puede elegir la terminal, debe ir a la terminal que indica el armador.

ES IMPORTANTE QUE SE HAGA ESTA INVESTIGACIÓN.

Por eso pido que se publique esta nota como un comentario al artículo, de modo que se leerán juntos.

Saludo atentamente, Antonio Zuidwijk UNQOTE.

Hasta el día de hoy no he conseguido que Mundo Maritimo publique algo al respecto.

Por eso pido por este medio al señor Victor Gallardo que me responda QUÉ debo hacer para que los lectores de Mundo Maritimo reciben una opinión que es de mucha importancia para ARGENTINA.

Saludo atentamente,
Antonio Zuidwijk.