

Este Plan Maestro tuvo un excelente inicio y en el 2008 se publicó el trabajo de los primeros años en un libro: *Visión Estratégica y Bases para su Formulación en el Río Paraná*.
LA IDEA FUE TOMAR UN PRIMER PASO EN LA FORMACIÓN DE UNA POLÍTICA DE TRANSPORTE, ALGO QUE HA BÍA FALTADO DURANTE MAS DE 50 AÑOS.

Pero cómo muchos otros errores cometidos en el desarrollo de PLANES PARA FORMAR POLITICAS DE TRANSPORTE, se perdió el rumbo por la guerra con Uruguay, por el proyecto de la papelera Botnia.

En el 2012 se publicó el libro **“La segunda etapa. Expansión geográfica y de contenidos en el Río Paraná y Río de la Plata”**.

Este segundo libro demostró cómo se había perdido el rumbo.

Para muestra sirve un botón: Se menciona en su página 28 que el principal destino de los granos y derivados es el puerto de Jurong, Singapur.

también se usó el nombre S.N.T. en un PPT que presenté en mayo 2008 en la B.C.R. (Bolsa de Comercio de Rosario) en el seminario **“Optimización Operativa e Institucional de la Hidrovía”**. (Se puede abrir el PPT poniendo estas palabras en el buscador de Google).
La B.C.R. organizó este seminario cuando se publicó que el gobierno estaba negociando una extensión del contrato de Hidrovía S.A., que iba a vencer en el 2013, hasta el 2021.
En el PPT se puede leer los consejos, que primero se debía terminar el **PLAN MAESTRO Y DIRECTOR DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN TRONCAL**, para saber las necesidades del futuro y recién después negociar una extensión.
Vale la pena abrir aquel PPT.

Segundo tema: El señor Norberto Schilling advirtió que es siempre el productor quien paga los mayores costos de un sistema que enfrenta ineficiencias coyunturales y cuestiones estructurales no resueltas.

Esto merece una muy buena atención en estos momentos:

**PARECE QUE SE QUIERE APURAR UNA DECISIÓN PARA PUBLICAR UN PLIEGO DE LICITACIÓN, SIN INVESTIGAR QUIENES SE BENEFICIEN.
SE DEBE ESTUDIAR PROFUNDAMENTE, QUE EN EL NUEVO PLIEGO SE PROTEGE EN PRIMER LUGAR LOS INTERESES DEL PRODUCTOR.**

Tercer tema: Me gustaría que se publique una mención a mi nombre por parte del señor Javier Valledares, a quien mandé una larga nota el día antes del webinar.

Cuarto tema: Aunque no está en este artículo, se hizo en algún momento una referencia que nuestro sistema no permite crear una flota de bandera competitiva.

Esto merece mucho más atención.

Desde el 2008 hay publicaciones de los propios sindicatos de la marina mercante, que se debe estudiar Y ELIMINAR, las asimetrías con la flota paraguaya.

Y al respecto me permito también aconsejar que se analice bien, como se llegó a la Ley de Marina Mercante, que desoyó totalmente lo que se sigue publicando sobre aquellas asimetrías.

Se pueden encontrar muchos datos en mi sitio de web.

Espero que las nuevas autoridades de la S.S.P. y V.N. y el propio Ministro de Transporte, el señor Meoni, presten atención a estos temas.

EL TRANSPORTE ES MUY IMPORTANTE EN LA ECONOMÍA DEL PAÍS Y EN LA BATALLA CONTRA EL HAMBRE.