

AMPLIACIONES PARA LA FORMULACIÓN DE LAS PREGUNTAS:

Ampliación para pregunta 1:

¿Por qué A.G.P. nunca aceptó hacer un debate público?

Éste plan PRETENDE SER POMPOSAMENTE para una terminal de contenedores en el Puerto de Buenos Aires (P.B.A.), para 50 años. HOY PAISES DESARROLLADOS HACEN PLANES REALMENTE FLEXIBLES POR LAS GRAVES INCERTIDUMBRES DE LO QUE VA A SUCEDER EN LA PRÓXIMA DÉCADA.

ESTA SITUACIÓN YA EXISTÍA EN ENERO 2016 Y SE NECESITABA UN AMPLIO DEBATE ANTES DE EMPEZAR A HACER PLANES.

Países con territorios muy grandes y que progresaron, tienen una base de PLANIFICACIÓN:

Primero hacen un Plan Básico de TRANSPORTE DEL PAÍS, seguido por un PLAN DE PUERTOS DE TODO EL PAÍS.

En un caso similar al nuestro harían después un Plan de Puertos Metropolitanos, con estudios "F.O.D.A" de cada uno.

Recién después harían un PLAN PARA EL P.B.A.

A.G.P. nunca informó cómo se hicieron los estudios, ni qué consejos estaban dando los asesores internacionales que contrataron, ni los costos de esas asesorías.

¿Dónde hay pruebas que se siguió ésta muy necesaria secuencia de planes, cuando se hizo el PLAN P.B.A.?’

Hasta el Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo, CPAU ofreció su cooperación y intentó establecer contactos con la A.G.P.

Hicieron varias reuniones, donde también asistieron personas del C.A.I. y se hizo una presentación en Powerpoint con el título "RELACIÓN PUERTO CIUDAD CON SU NUEVO PUERTO 2019. UN DEBATE PENDIENTE", que se puede encontrar en el sitio de web www.antonioz.com.a

Ampliaciones para preguntas 2 y 3 .

¿En la planificación se ha seguido la correcta secuencia como aplicarían países "desarrollados" de un país con dimensiones similares a las nuestras? Y

¿Por qué negó A.G.P. sistemáticamente responder preguntas públicas, cómo la pregunta sobre el alcance del asesoramiento del PUERTO DE ROTTERDAM en la preparación de este plan?, me refiero a lo mencionado en el punta anterior.

Ampliación para pregunta .4

¿Por qué negó A.G.P. contestar por escrito, la siguiente pregunta escrita, formulada el 6 de junio 2018 en una reunión con el Consejo de Cargadores, que pidió una respuesta escrita que nunca se dio?

“¿Los asesores del PUERTO DE ROTTERDAM están de acuerdo con un plan en el cual se han ESTIMADO UN COSTO TOTAL ENTRE US\$ 1000 Y US\$ 1.200 MILLONES, LO QUE ES UNA MUY ALTA INVERSIÓN?

Esta pregunta es clara y no requiere ampliación.

Ampliación para pregunta 5

¿La A.G.P. ha prestado atención a algunos importantes intercambios de mensajes durante los primeros meses de 2016, hechos en el Consejo Consultivo, una fracasada iniciativa del señor Jorge Metz, ex S.S.P. Y V.N. para trabajar junto con técnicos invitados por él, donde participaron el Secretario de Planificación del Ministerio de Transporte y el interventor de la A.G.P.?

Esta pregunta se refiere a una fracasada iniciativa del señor Jorge Metz, ex S.S.P. Y V.N, para formar su Consejo Consultivo.

Un detenido examen de la forma que se actuó en el inicio del nuevo gobierno, demostrará graves fallas en la forma que se hizo un PLAN TAN IMPORTANTE, donde NUNCA SE PERMITIÓ UN sano DEBATE y se comenzó a hacer “Planes” sobre una estructura DEFICIENTE.

El nuevo S.S.P. y V.N., Jorge Metz que asumió su cargo el 10 de Diciembre 2015, intentó formar su Consejo Consultivo.

Invitó el 15 de enero 2016 a 5 personas del ambiente y presentó su plan de trabajo, que comenzaría con ideas para desarrollar un Plan para el P.B.A., dentro de su atributo como Autoridad Nacional de aplicación de la Ley 24093 de Actividades Portuarias.

Declaró a sus invitados que tenía la intención de reunirse con ellos cada 15 días. Sin embargo, esta iniciativa fue modificada por sus superiores y este C.C. se reunió solo 3 veces, en enero, marzo y abril 2016.

En la segunda reunión de marzo participó por primera vez el Interventor de la A.G.P.

En la tercera reunión participó el Secretario de Planificación del Ministerio de Transporte, junto con el Interventor de A.G.P.

Recien en Junio se hizo un muy largo informe con importantes cosas tratadas en las reuniones de marzo y abril.

Este informe es muy confuso, con muchas repeticiones y algunos errores de registros, que la secretaria del S.S.P. y V.N. intentó ajustar. Pero esta iniciativa no se cumplió tampoco.

SOLO ESTE HECHO ANÓMALO, MERECE UN PROFUNDO ANÁLISIS.
Algunos de los miembros se mantuvieron en contacto por email hasta diciembre 2016, intercambiando importantes datos, que fueron también recibidos por el Interventor de la A.G.P.

**POR ESO SE DEBE AMPLIAR LA PREGUNTA 5
¿EL INTERVENTOR DE A.G.P. PRESTÓ ATENCIÓN A LAS COSAS
QUE SE PLANTERON EN LAS 2 REUNIONES DEL C.C. Y A LOS
MENSAJES INTERCAMBIADOS DESPUES POR EMAIL HASTA
DICIEMBRE 2016?**

Por la importancia que este hecho realmente tiene, se dan todavía más datos en anexo 2.

**¿SE PODRÁN SACAR LECCIONES DE LA FRACASADA INICIATIVA
DEL EX –SUBSECRETARIO DE PUERTOS J. METZ de enero 2016
PARA FORMAR SU CONSEJO CONSULTIVO? FUNDAMENTOS PARA
PEDIR UN ANALISIS.**

PREGUNTA 6

**¿El pase de la propiedad de la ex Junta Nacional de Granos a la
A.G.P. de los terrenos donde están los silos, cumplió todas las
leyes y cuánto va a costar la destrucción de los silos, que tendrían que
ser un MONUMENTO HISTORICO?**

No requiere ampliación.

Ampliación para pregunta 7

**¿Dónde se pueden encontrar pruebas escritas en los estudios del
"Plan", cuyo pliego se ha publicado, que se han hecho los debidos
estudios de cómo se harán las necesarias mejoras a los
deficientes accesos ferroviarios y acuáticos, para las exigencias
de los próximos 50 años?**

La eficiencia de un puerto depende en gran parte de sus accesos terrestres y acuáticos.

Por eso es de suma importancia ver los estudios que se han hecho para mejorar accesos ferroviarios y acuáticos, que ambos son problemas de muy difícil solución.

Comenzaremos con el acceso ferroviario.

En un país con estas distancias, la comunicación ferroviaria con el hinterland, es un primer punto de la calificación del puerto.

Todos los puertos del mundo, incluso en países de la provincia de Tucumán mejoran constantemente sus accesos ferroviarios.

Si se pretende mantener el hinterland actual durante 50 años, este acceso tendrá cada vez más importancia y se parta de una situación que

YA NO ES APTO PARA UNA PARTICIPACIÓN DEL FERROCARRIL DE SOLO UN 6%.

Técnicos en ferrocarriles han opinado que prácticamente NO EXISTEN POSIBILIDADES DE HACER LAS MEJORAS QUE SE NECESITAN EN EL FUTURO.

Ya con este bajo porcentaje se opera ahora con un sistema muy deficiente.

En la zona donde operan los ferrocarriles de pasajeros los trenes de carga pueden circular solo con limitadas ventanas y tienen serias restricciones en los largos de los convoyes, que no pueden superar los 600m, cuando en otros países de nuestro tamaño operan con varios kilómetros de largo.

Recién desde Zarate al norte, se usan convoyes de 1.100m

Además hay graves problemas en la "última" milla para llegar a las terminales portuarias, especialmente por el limitado pasaje por Villa 31.

¿Cómo se han planeado los nuevos accesos ferroviarios para cambiar el actual acceso deficiente?

¿Cómo serán los accesos a la nueva terminal única de contenedores, que se hará en la zona de un relleno, que no se encuentran especificados en los dibujos?

¿Cómo se ha pronosticado el avance del ferrocarril en Argentina?

¿Como será el transporte por ferrocarril en 5, 10, 20, 30 años?

¿Cómo se proyectan las etapas del deseado aumento de participación del ferrocarril para el puerto?

¿Se ha tomado en cuenta que, si Argentina quiere ser un país competitivo, deberá desarrollar un sistema de "doblé stack-trains" como se usa en EEUU, que bajan el costo del transporte en un 60%?

¿TODAS ESTAS DUDAS SE HAN ACLARADO?

¿ESTOS ESTUDIOS ESTÁN DISPONIBLES PARA QUE EXPERTOS PUEDAN OPINAR?

En la parte de accesos acuáticos:

La entrada de buques de 10.000 TEU que vienen actualmente, ya causa grandes dificultades para el sistema y significan demoras para otros buques.

¿Se han estimados los costos y los beneficios para hacer accesos para buques mayores a los que entran ahora?

Los costos de dragado de apertura y de mantenimiento para hacer canales más anchos y más profundos y estimaciones beneficios por los menores fletes, que es lo más difícil. ¿ESTOS ESTUDIOS ESTÁN DISPONIBLES PARA QUE EXPERTOS PUEDAN OPINAR?

PREGUNTAS 8 y 9 no requieren ampliación.

Ampliación pregunta nro. 10.

ESTE PUNTO MERECE ESPECIAL ATENCIÓN:

Sin duda el traslado de los Depósitos Fiscales de la zona de Av. Ramon Castillo, que están en una excelente posición, al Mercado Central que está en el extremo sud de la C.A.B.A., **va a tener un cierto impacto negativo al tránsito urbano.**

Con este cambio, muchas cargas van a tener que cruzar 2 veces toda la ciudad, una vez cuando van de la terminal al depósito y otra vez cuando van del Depósito a su destina final.

Y esto forma parte del control que se DEBE HACER.

UN BUEN PLAN DE UN PUERTO, ES UN PLAN DONDE SE ESTUDIA CON SERIEDAD, QUE EL TRÁNSITO DEL PUERTO, **CAUSARÁ EL MENOR IMPACTO NEGATIVO POSIBLE, AL TRÁFICO URBANO.**

POR ESTO ESTA PREGUNTA PEQUEÑA, ES MOTIVO DE UNA IMPORTANTE PREGUNTA ADICIONAL AL PLAN:

¿SE TOMÓ EN CUENTA, QUE UN BUEN PLAN DE UN PUERTO, ES UN PLAN DONDE SE ESTUDIA CON SERIEDAD, QUE EL TRÁNSITO DEL PUERTO?