

Voy a citar los comentarios, comenzando con uno del señor Pedro Fox de hoy 7 de enero a las 11.15 de la mañana y después mi 'ultimo comentario de esta tarde, para cerrar con el tema de estos comentarios.

Debajo de los dos comentarios de hoy, se pueden encontrar todos los que hay en el artículo, desde el 2 de enero 2019.

Espero que ahora se abra un verdadero debate en otros círculos, pues el tema lo merece.

[pedro fox](#) dice: [7 enero, 2019 a las 11:15 am](#)

la frutilla de este postre envenenado por Metz y Mortola :¿se imaginan si ganara algun megacarrier en ALIANZAS ?,: ARGENTINA DEPENDIENTE DE POR VIDA .

[antonio zuidwijk](#) dice: [7 enero, 2019 a las 12:54 pm](#)

Hasta los más fervientes defensores del Presidente Macri incluyendo renombrados periodistas de “políticas”, ya empiezan a escribir veladamente que el Presidente debiera admitir errores, antes de que esos causarán daños a su figura en el momento de las elecciones.

Por esto pido por este medio a algunos miembros de la Academia del Mar, que me permiten citar en este lugar su favorable opinión sobre mis comentarios que hice en los dos sumamente importantes artículos de TRADENEWS.

[antonio zuidwijk](#) dice: [7 enero, 2019 a las 2:54 pm](#)

UN COMENTARIO A 2 ARTÍCULOS SUMAMENTE IMPORTANTES DE TRADENEWS DEL 1 Y 3 DE ENERO 2019 Y SU RELACIÓN CON UN ARTÍCULO EN EL SUPLEMENTO DE COMERCIO EXTERIOR DE LA NACIÓN DEL 5 DE ENERO 2016, CUANDO EL SEÑOR EMILIANO GALLI ERA EL EDITOR.

Fue el último artículo mio que aceptó la redacción de La Nación.

Hay una clara relación entre estos dos artículos de TRADENEWS y la nota de hace 3 años en el diario La Nación, que merece mucha atención.

El artículo del 3 de enero comienza con este texto:

El rediseño de la logística y la infraestructura para potenciar el comercio exterior argentino (cuando las condiciones macroeconómicas locales y las tormentas externas así lo permitan) no tiene tiempo que perder.

Mientras el equipo de la Administración General de Puertos (AGP) trabaja en la recopilación de consultas recibidas y evalúa cuáles responder y cuáles publicar cuando termine el período de consultas, un tema nada menor, sino que absolutamente determinante, no está ocupando el espacio necesario en el debate del Plan de Modernización del Puerto Buenos Aires. Y se debe seguir este texto hasta el DESCALCE.

Y estos textos se debieran comparar con lo que dice el artículo del 5 de enero de La Nación, que se puede abrir poniendo en Google las palabras TRANSPORTE INTERMODAL LA NACIÓN.

Quote: El largo camino hacia un “Plan Posible”. LA NACIÓN COMERCIO EXTERIOR: EL PLAN POSIBLE. TRANSPORTE INTERMODAL.

La Argentina fue ejemplo en temas de transporte para todo el mundo, pero abandonó la investigación y la infraestructura del sistema; por donde deberá arrancar el Ministerio de Transporte para volver a dar los primeros pasos.

Hace décadas que Argentina no ha prestado atención a verdaderos “Planes de Transporte” y de “Puertos y Vías Navegables”. Y en los pocos casos que se hizo algo al respecto, trataron los dos temas como “Compartimientos estancos” en vez de “Vasos Comunicantes”, como debe ser. “Transporte” junto con “Puertos y Vías Navegables”, son de suma importancia en la economía de un país. Esto fue demostrado en muchos estudios internacionales, donde se encuentran las pruebas que de la eficiencia del sistema de “Transporte y Puertos” depende la competitividad del país y finalmente las posibilidades de crear puestos de trabajo. Este punto recibió lamentablemente ninguna atención durante muchas décadas y las innegables consecuencias negativas están a la vista.

Un muy buen primer paso se ha dado ahora con la formación de un Ministerio donde la principal función es el “Transporte”.

A los nuevos funcionarios les espera una larga y muy difícil tarea, pues el deterioro es tan grande que es sumamente difícil hacer en estos momentos un “Plan de Transporte”, hasta para el corto plazo. Aparte de las razones internas, hay también algunas externas y para empezar la “planificación”, conviene leer algunos estudios internacionales, donde se pueden encontrar amplias informaciones, cómo lo hicieron algunos países con mucho éxito en los años 80 y 90. Al mismo tiempo que hicieron sus estudios para mejorar la eficiencia del transporte, comenzaron a prestar mucha atención a la formación de buenas cadenas de suministro (Supply chains). Y así apareció el término “Logística”, que reemplazó “la Distribución Física Internacional”. La “Logística” es de suma importancia en la formación de “Políticas de Transporte”. Pero los estudios también encontraron que en “Transporte” y “Logística” hay diferentes intereses, que muchas veces son “intereses encontrados”, y por eso se deben tratar en ministerios diferentes.

Los muy importantes estudios de la eficiencia de la “Logística” se deben hacer en otros ministerios, pero principalmente en el de “Economía” o “Hacienda”, pues una importante parte de la “Logística” tiene que ver con “temas impositivos” y de la “Aduana”. Pero aunque los estudios de buena “Logística” no tienen que estar dentro del “Ministerio de Transporte”, éste se debe nutrir de los resultados de ellos para formar el mejor sistema posible de transporte. En el Ministerio de Transporte se deben aplicar aquellos resultados de los estudios de la “buena Logística”, que son en el “interés general”.

Los nuevos funcionarios encontrarán que la culpa de los grandes problemas internos se debe a los constantes avances de “fallas” que se acumularon durante muchas décadas y que se podrían haber evitado si se hubieron hecho algún plan de transporte. Ahora tenemos un sistema muy deficiente, como se puede ver en los serios reclamos de las “economías regionales”. Unquote.

OPINO QUE HA LLEGADO EL MOMENTO QUE SE HAGA UNA MINUCIOSA COMPARACIÓN DE TODO LO QUE ESTÁ EN ESTA NOTA DEL 5 DE ENERO 2016 Y LO QUE SE ESTÁ DISCUTIENDO EN ESTOS MOMENTOS EN LOS COMENTARIOS EN TRADENEWS.

En mi primer comentario dije que un estudio sobre la tal llamada HIDROVÍA debe empezar con el análisis de lo que comenzó en Mayo 2008 la B.C.R., QUE ABRIÓ SU ESPACIO DE DEBATE C.U.F.H.I.D.: (Comisión de Uso y Fomento de la Hidrovía) y lo que pasó con 3 PPTs que tenían que ver con la extensión del contrato de dragado de 2013 a 2012 y la necesidad de usar un nuevo buque de diseño para el contrato de dragado.

Después de mi primer comentario siguió otro bueno del señor Marcos Di Vicenzi.

Después siguieron 2 comentarios de prácticos, que solo confirmaron las fallas, pero sin decir una sola palabra de lo que hay que hacer: ESTUDIAR CUAL ES LA VIA MÁS EFICIENTE PARA LA SALIDA DE LOS BUQUES CARGADOS EN EL GRAN ROSARIO, PARA LLEGAR CON LAS MINIMAS DEMORAS AL OCÉANO.

Por eso agrego esta nota pidiendo PLENA atención a algo que se publicó en enero 2016, que no recibió la ATENCION DE NADIE.

Como tampoco lo recibió la presentación en Smart Rivers de 2017, que quise repetir en la B.C.R., pero nunca fue aceptado.

Creo que la crisis del país merece un urgente debate.

Antonio Zuidwijk 2 de enero 2019

Este artículo de Tradenews es la culminación de muchos anteriores sobre el tema, que merece más que comentarios:

Merece una investigación por parte del CONGRESO. Esta afirmación ya surge del título y la primera frase: A días de la fecha límite (jueves 3) para presentar objeciones, comentarios y sugerencias para modificar el anteproyecto del pliego de licitación de la nueva y única terminal de contenedores del Puerto Buenos Aires, presentamos un resumen de lo que se sabe hasta ahora, lo que se comunicó y las dudas que persisten.

¿Es la segunda mitad de un mes como diciembre de 2018, con apenas 8 días hábiles previo al éxodo estival, el momento adecuado para presentar la obra de infraestructura más importante que tiene la Argentina que clama por inversiones que se resisten a llegar?
¿Es enero el momento indicado para el data room que sentará las bases del puerto más importante de contenedores del país para los próximos 50 años?

Además, se debe leer este artículo junto con lo que se publica actualmente en el Facebook de Emiliano Galli: la extraña falta de haberlo invitado a la más importante presentación sobre este "Plan". Cito del artículo: Es más, a días de la fecha límite, puntualmente un viernes 28 de diciembre, en medio de dos fines de semana largos, el Puerto Buenos Aires invitó a diplomáticos en Cancillería para presentarles el proyecto de infraestructura más importante que tiene la Argentina hoy y, probablemente, por los próximos años. La fecha

no es lo de menos, pero fue la elegida para invitar a los embajadores a que seduzcan a sus hombres de negocios para que inviertan en el país.

Después merece citación esta parte: Con Jorge Metz, ex subsecretario de Puertos y Vías Navegables, el Puerto Buenos Aires perdió un tercio de sus tierras con la disposición 97/2016 al modificar los límites del Puerto Buenos Aires, que permitió a la Agencia de Administración de Bienes del Estado (AABE) una jugosa subasta de tierras en la zona de Catalinas, enfrente de Dársena Norte.

Después esta parte: A pesar de que Dietrich puso a disposición los estudios económicos y las proyecciones que sirvieron de base para explicar por qué la escala diseñada –que justificaría de por sí los montos por invertir– hasta el momento, y a pesar de los pedidos reiterados, Trade News no pudo ver esos números.

Y también esto: Luego de una serie de asambleas donde puntaron el malestar sindical, se reunieron con Gonzalo Mórtola, interventor de la Administración General de Puertos (AGP) y acordaron una modificación del texto que aclara que el personal idóneo necesario que el nuevo operador deberá contratar deberá integrarse con los trabajadores en relación de dependencia y tercerizados que se desempeñaron en las terminales hasta el 26 de diciembre pasado.

Todo esto merece una urgente aclaración, especialmente el nuevo arreglo con el gremio, que cambia una cláusula de las condiciones de la licitación. pues según se puede leer en anteriores comentarios sobre este tema en el mismo Tradenews, este cambio podrá significar que no habrá ningún inversor que va a aceptar a tomar por su cuenta, las responsabilidades legales sobre 1.500 personas, que los actuales concesionarios debieran despedir por ley, pues las compañías que fueron creadas para las concesiones dejan de existir, al término de la concesión. Un tema que ya surgió en el 2014/2015 cuando A.G.P. tenía otro “Plan” : Licitar la actual Terminal 5 por 30 años cuando terminaba la concesión en curso. Y se anotaba la necesidad que el Estado debía tomar medidas para asegurar que el saliente concesionario debía garantizar los fondos para cumplir con su responsabilidad legal.

Y finalmente: Así, “la ubicación de los puertos más cerca de los centros de consumo y producción es más competitividad.

Pero los accesos terrestres y acuáticos deben responder a las máximas exigencias. Y en un país con nuestra dimensión, el acceso ferroviario debe recibir un completo estudio. Y según información de técnicos, ES IMPOSIBLE HACER UN BUEN ACCESO FERROVIARIO, QUE RESPONDERÁ A LAS EXIGENCIAS BÁSICAS AHORA, sin hablar de lo que pasará en los 35 años de la nueva concesión.

Sería bueno conocer lo que dijo el Ministro Dietrich, que aseguró que no sólo los estudios econométricos locales avalados por la Subsecretaría de Planificación del Transporte sino

toda la consultoría recogida de expertos internacionales “con consejos abrumadores” sostienen la necesidad de mantener el puerto en Buenos Aires, y hacerlo crecer. Una pregunta escrita al señor Mortola el 6 de junio 2018 en el CONSEJO DE CARGADORES si el Puerto de Rosario estaba de acuerdo con el Plan, nunca fue respondido por escrito, como se hizo en la pregunta escrita.

Y sobre la Planificación de la Subsecretaría de Planificación del Transporte se debe pedir pruebas, que se hizo primero un Plan básico de Transporte del país, donde se debía insertar primero un Plan de todos los puertos del país, Después para contenedores un Plan del área Metropolitano desde La Plata a Zarate y recién Después un Plan de Modernización del puerto de Buenos Aires.

Y hay un blog donde se puede leer como empezó mal la planificación de puertos, cuando no se permitió al primer S.S.P. y V.N., COMO AUTORIDAD NACIONAL DE LA LEY 24.093, para formar su Consejo Consultivo.

Todo esto son claras indicaciones que AHORA deben intervenir los gobernadores DE TODAS LAS PROVINCIAS, cuyos productores dependen de un eficiente sistema portuario y finalmente el CONGRESO.

Sebastián dice:

Sin duda alguna de la citada ley no existe práctica, se deja mucho que desear desde una humilde opinión, la falta de transparencia y mayor integración son factores importantes para el diseño de políticas públicas con seria construcción estructural y una amplia vinculación del tejido social.

2 enero, 2019 a las 4:21 am

[Antonio Zuidwijk](#) dice:

Como segundo comentario, que será seguido por otros, aconsejo enviar este artículo de Tradenews a todos los gobernadores de las provincias, incluyendo la C.A.B.A. y pedir la confirmación de lectura del artículo y los 2 primeros comentarios y mandar esas confirmaciones al CONGRESO de la nación.

[Antonio Zuidwijk](#) dice: 2 enero, 2019 a las 7:25 am

El tercer comentario es el dato del sitio de web mencionado en el primer comentario. :Es <http://www.antonioz.com.ar>, donde se puede encontrar las preguntas y sugerencias que mande el 22 de diciembre, fecha de fin de la posibilidad de hacerlo según el decreto que lo anuncio oficialmente y no de un tweet de A.G.P. que lo cambio en 3 de enero 2019. Estas preguntas recibieron una fuerte crítica y otro una felicitación, por no solo haberse hecho preguntas, sino por haber dado excelente información que se debe leer, lo mismo que este nuevo artículo sugiere que se haga.

Enrique E. Molina Pico dice: 3 enero, 2019 a las 10:53 am

A mi juicio, que puede ser errado, el proyecto está aislado del encuadre que le correspondería: el de la República toda, a la pregunta: ¿En qué plan estratégico de transportes se inserta el plan sobre el futuro del Puerto de Bs. As.?, ¿o al menos en qué

plan de puertos?, las respuestas han sido evasivas y como temiendo disentir con lo que aparece como políticamente correcto, "...de eso no se habla",

Deduzco de la lectura del pliego de un puerto previsto para 50 (35+15) años:

1- Está destinado a cumplir aspectos inmobiliarios de la CABA

2- El tráfico marítimo, además del rubro cruceros, será el de portacontenedores, no pudiendo recibir otro tipo de buque salvo expresa autorización.

Me quedan dudas sobre cómo queda el puerto en el esquema general de navegación previendo Post New Panamax "a media carga", ¿hay simulaciones? y otra: ¿Cómo incidirá el esquema tarifario en la carga y la competitividad argentina? Por su parte en el aspecto operativo local ¿Hay simulaciones con la carga en camiones? ¿y la interacción con el ferrocarril, espina dorsal en la operatoria de muchos puertos?

Atentamente: Enrique E. Molina Pico 5173413

[antonio zuidwijk](#) dice [3 enero, 2019 a las 12:59 pm](#)

La importancia que se da en otros puertos a su eficiente conexión con el ferrocarril. Y no solo la congestión se toma muy en cuenta. Una propaganda de hoy de un puerto en EEUU: When you reduce truck miles you reduce emissions which is a good thing for our environment. Rail has a lower carbon footprint than trucking so its role in routing freight from the marine terminal is a more sustainable transport solution.

Y hoy una propaganda del Puerto de Amberes: anunció que hay un servicio directo desde BASILEA en Suiza que en vez de dos servicios semanales, aumentó la frecuencia a 3 servicios semanales, citando beneficios de costos y menores congestión en rutas y ciudades. ¿Y aquí????

[antonio zuidwijk](#) dice: [3 enero, 2019 a las 8:45 pm](#)

Creo que ha llegado el momento para observar cómo informaron otros diarios el avance de A.G.P. en el desarrollo de su PLAN DE MODERNIZACIÓN DEL P.B.A..

Antes de enero 2016, el Suplemento de Comercio Exterior fue una de las mejores fuentes de información, con el señor E.Galli con larga actuación como su editor.

Pero poco Después dejó el diario La Nación y hasta el día de hoy no está claro si hay un editor fijo, como era antes.

Igual como hice antes para pedir la publicación de un artículo o comentario, me dirigí en muchas oportunidades, hasta ahora sin recibir siquiera respuestas a los editores del diario y un día, cuando me cansé de no recibir respuestas, decidí ampliar la lista de destinatarios en el diario, incluyendo "cartas" para pedir la publicación en aquel sector, que sin embargo tampoco recibieron respuesta. Y creo que es mi deber publicar aquí mi mensaje que mandé finalmente a varios editores y "cartas de La

Nación" Para: cartas@lanacion.com.ar, ellorente@lanacion.com.ar, carabelli@lanacion.com.ar, noticias@lanacion.com.ar,

CC: Diego Cabot, jdelrio@lanacion.com.ar, acarrizosa@lanacion.com.ar.

29 de nov. de 2018 a las 10:48

Estimados,

Voy a repetir este mensaje todos los días a las 12.00, hasta que recibiré una "confirmación de recepción, mediante un clique en responder".

Si el lunes 3 de diciembre a las 16.00 no he recibido nada, mandaré esta nota a 60 contactos míos con copia a ustedes. Saludo atentamente, Antonio Zuidwijk

El miércoles, 28 de noviembre de 2018 11:59:36 ART, Antonio Zuidwijk escribió:

Estimados,

Además de recordarlos mi mensaje del 30.10.2018, hay varios otros que nunca respondieron. Me permito repetir una del 1 de septiembre 2018.

Solicito nuevamente recepción con un simple clique en responder al remitente. Saludo, Antonio Zuidwijk.

El sábado, 1 de septiembre de 2018 12:58:36 ART, Antonio Zuidwijk escribió:

Estimados editores del DIARIO LA NACIÓN,

Ante los crecientes problemas, solicito de nuevo que se publique algo en LA NACIÓN, que considero de INTERÉS GENERAL.

En el adjunto hay un nuevo pedido, con pequeñas, pero MUY IMPORTANTES modificaciones.

Espero una pronta respuesta. Saludo atentamente, Antonio Zuidwijk,:

LA CRISIS.

LA TORMENTA ECONÓMICA CADA VEZ MÁS FUERTE.

YA TIENE FORMA DE TEMPESTAD Y VA HACIA FUERZA DE UN HURRACÁN.

He enviado copia de mi pedido a ustedes a unas 50 personas, con un mensaje en CCO, pidiendo opiniones.

Mis experiencias con notas similares fueron malas y esperaba recibir pocas reacciones.

Pero contra esta esperanza negativa, he recibido esta vez varias respuestas.

La mayoría coinciden que el mensaje que quiero dar es claro, pero solo 2 personas están tratando de dar circulación a mi mensaje.

Por otro lado, hubo algunos que defendieron al gobierno, creyendo que TODO SE HIZO BIEN, PERO QUE OTROS TIENEN LA CULPA.

Y sin decirlo claramente, HAN QUERIDO CRITICAR MI LLAMADO DE ATENCIÓN.

Uno me preguntó, ¿quién creo que sos para dar estos consejos al Presidente Macri?

Estoy seguro de que NÍ DEDICÓ 5 MINUTOS PARA VER LO QUE ESCRIBÍ.

Pero LO MÁS LAMENTABLE, ES QUE TODOS ESTÁN DE ACUERDO QUE ESTOY PERDIENDO EL TIEMPO, QUE TODO ESTÁ DECIDIDO, QUE MACRI NO VA A HACER ABSOLUTAMENTE NINGUNA AUTOCRITICA Y MUCHO MENOS DAR MARCHA ATRÁS EN DECISIONES TOMADAS.

Pero si el PRESIDENTE MACRÍ NO ACEPTA LEER CONSEJOS, que puede aceptar o RECHAZAR, vamos SIN DUDA a una crisis que va a ser peor que la del 2001.

Ayer, miércoles 29 de Agosto estuve mirando a Canal A24, desde las 13.00 con el programa de Máximo Montenegro, con un buen panel.

Una persona importante, que da muy buena información es Graciela Roemer, que tiene muchos datos de encuestas que considero "serias".

Por otra parte, había un defensor del gobierno, otro que es Kirchnerista, un economista que me parece tener una visión bastante equilibrada, M. Boggiano y el dr. Andres Domínguez, un abogado constitucionalista.

MI TRISTE CONCLUSIÓN DE ESTA PARTE FUE, QUE TODOS ESTÁN DE ACUERDO QUE LA CRISIS SE ESTÁ ROFUNDIZANDO EN FORMA PELIGROSA.

La falta de confianza en la economía del país es UNIVERSAL, desde los extranjeros hasta DOÑA ROSA.

EL DOLAR, QUE ES COMO SIEMPRE EL BAROMETRO DE LA CRISIS, ESTABA SUBIENDO ESTA TARDE Y PASÓ LOS arg\$34,40, aun con la fuerte venta de dólares por el Banco Central.

Después entró Mauro Viale, a las 15.02 hs con su equipo donde a mi modo de ver tienen la voz cantante los “peronistas DUROS” y hasta inclinado a “kirchneristas”.

Viale repitió extensivamente lo que se tocó brevemente dentro del programa anterior de M.M., con las declaraciones de DÉLÍA Y LO QUE DIJO DUHALDE, SOBRE MACRI.

Empezó a divulgar un rumor que echa aceite sobre el fuego, que ya se habla de una posible renuncia del Presidente Macri en 60 días y que hay cambios en el gabinete. Y mientras tanto el dólar siguió subiendo.

Después vino el programa de Feinmann, que siempre ha sido un CLARO DEFENSOR DEL PRESIDENTE MACRI, con serias críticas a lo que se estaba haciendo. Lo que leí hoy 30 de agosto en VARIOS ARTÍCULOS DE LA NACIÓN, junto con NUEVA Y MUY PELIGROSA ESCALADA DEL CAMBIO DEL DÓLAR, son razones porque me atrevo a REPETIR ESTE PEDIDO.

De todo lo que se dijo ayer en A24 ,y lo que seguramente va a decir Mauro Viale hoy, SE PUEDE CONCLUIR QUE EL PRESIDENTE MACRI NO HA FORMADO UN GOBIERNO CON GENTE CAPAZ DE ENFRENTAR ESTE DESASTRE QUE RECIBIERON EN DICIEMBRE 2015, y puso personas donde pesaba más su CONFIANZA, que sus cualidades para enfrentar esta lucha para cambiar 70 años de MAL GOBIERNO.

Y lo que yo escribí sobre POLITICAS DE TRANSPORTE vale sin duda para el Ministerio de Economía, que el país requiere.

Repetición de un pedido de un viejo muy PREOCUPADO, sin conocimientos políticos, ni intereses personales, pero con experiencias que valen la pena leer. Antonio

El lunes, 27 de agosto de 2018 03:05:15 ART, Antonio Zuidwijk escribió: NO LLORE POR MI ARGENTINA.

El artículo del interventor de la A.G.P. señor G. Mortola, del 25 de agosto:

Creo que aquí se debe ampliar el tema y observar como otros diarios especializados han tratado en 3 años las informaciones de A.G.P. sobre los “avances” de los estudios de A.G.P.. Antes de Enero 2016, el Suplemento de Comercio Exterior del diario La Nación fue uno de los mejores fuentes.

Opino que esto cambió “Puertos argentinos, de la corrupción a la competitividad” está cerrado para el Suplemento de la Nación a comentarios.

Cómo todos sus artículos, está lleno de contradicciones, que en el interés público, merecen ACLARACIONES.

Por eso hago UN PEDIDO MUY ESPECIAL, para que se publique la nota adjunta como “Carta de lectores”.

El buque “REPUBLICA ARGENTINA” está en una TEMPESTAD en un mar lleno de rocas y si el buque tope uno de ellos, se hundirá.

[antonio zuidwijk](#) dice: [4 enero, 2019 a las 2:50 am](#)

Mis primeras críticas al Plan de Modernización de A.G.P. para el P.B.A comenzaron en Marzo 2016, cuando se hizo la segunda reunión de lo que Jorge Metz, entonces S.S.P. y

V.N. creía ser su Consejo Consultivo, que él comenzó el 15 de enero 2016. Empezó con esta idea, pues quiso poner en la práctica lo que había escuchado en PENSAR, donde otros ya habían presentado sus primeros consejos al candidato Mauricio Macri. Operó en su calidad de AUTORIDAD NACIONAL DE APLICACIÓN de la ley 24.093, la única Ley argentina que fue el resultado de una Política de Estado, de radicales y peronistas y no una política de un gobierno.

Ésta iniciativa se esfumó en la segunda reunión del grupo, cuando se presentó el señor Gonzalo Mortola como el nuevo interventor de A.G.P.

Hasta agosto 2018 traté de mantener estas críticas en una forma que no podría ser utilizada por una oposición que solo buscaba derogar el gobierno, aunque esto significaría entrar en la peor crisis de las cíclicas crisis que este hermoso país tiene desde sus peleas entre caudillos. Apartir de aquel momento, comencé más fuerte y decidí forzar a los editores del diario La Nación, aceptar la publicación de un artículo mío en el Suplemento de Comercio Exterior, que no habían aceptado Después del 5 de enero 2016: Transporte Intermodal, que conviene leer de nuevo. Si ustedes ponen las palabras Transporte Intermodal la nación, podrán leer mi último artículo de una muy larga serie en ese suplemento,

[antonio zuidwijk](#) dice: [4 enero, 2019 a las 5:03 a](#)

El 23 de agosto 2018 envié a 40 contactos una nota con una entrada que hice aquel día en mi sitio de web, con esta redacción:

Estimados,

Todo el mundo acepta que la situación del país merece el adjetivo "DE CRISIS".

En los programas de televisión hay "EXTREMISTAS POLÍTICOS" que se acusan MUTUAMENTE de las causas porque hemos llegado a esta muy lamentable situación.

Creo que ha llegado el momento que ellos comiencen a buscar LECCIONES que podrán servir para ACLARAR los errores que se han cometido.

Y una atenta mirada a un artículo del Suplemento de Comercio Exterior del 5 de enero 2016 PODRÁ SER UN GRAN APORTE.

No solo el gobierno de CFK ha cometido graves errores, también el gobierno del Presidente Macri debe analizar lo que hizo MAL. El propio Presidente Macri reconoció esto cuando citó a sus funcionarios al Retiro Espiritual de Chapadmalal.

En el artículo del 5 de enero 2016 se dieron CLAROS CONSEJOS para SEGUIR LOS EJEMPLOS DE PAÍSES QUE PROGRESARON. Todos lo hicieron con base a ESTUDIOS Y DEBATES PROFUNDOS.

Pero aquí se eligió el CAMINO FÁCIL, SIN DEBATES. LOS RESULTADOS ESTÁN A LA VISTA.

SOLICITO ATENCIÓN PARA ESTA ENTRADA EN MI FACEBOOK y en mi sitio de web. Saludo atentamente, Antonio Zuidwijk.

[antonio zuidwijk](#) dice:

[4 enero, 2019 a las 8:21 am](#)

El lunes, 27 de agosto de 2018 08:29:05 ART, Antonio Zuidwijk escribió este mensaje a los mismos destinatarios en CCO, agregando esta vez a varias personas de la redacción del diario La Nación:

NO LLORE POR MI ARGENTINA.

Leí el artículo del interventor de la A.G.P. señor G. Mortola, del 25 de agosto:
Creo que aquí se debe ampliar el tema y observar como otros diarios especializados han tratado en 3 años las informaciones de A.G.P. sobre los “avances” de los estudios de A.G.P.. Antes de Enero 2016, el Suplemento de Comercio Exterior del diario La Nación fue uno de los mejores fuentes.

Opino que esto cambió con el artículo “Puertos argentinos, de la corrupción a la competitividad” que está cerrado para hacer comentarios en el Suplemento de la Nación. Cómo todos los artículos de G.M., está lleno de contradicciones, que en el interés público, merecen ACLARACIONES.

Por eso hago UN PEDIDO MUY ESPECIAL, para que se publique la nota adjunta como “Carta de lectores”. Decía e.o. que el buque “REPUBLICA ARGENTINA” está en una TEMPESTAD en un mar lleno de rocas y si el buque toque uno de ellos, se hundirá.

[antonio zuidwijk](#) dice: [4 enero, 2019 a las 9:10 am](#)

Paralelo a mis tentativas para conseguir que el diario La Nación publicara mis notas, aproveché la oferta de la Fundación Nuestro Mar del año 2017 que había ofrecido un sector de su sitio de web para que se pudieran expresar los que quisieran participar en un debate sobre el “Plan A.G.P.”.

Y el 2 de junio 2018 Nuestro Mar publicó un artículo con el título: “Nuevas y viejas inquietudes sobre el futuro Puerto de Buenos Aires y un Plan de Puertos”.

Pero vale la pena leer no solo aquel artículo, sino muy especialmente una nota publicada el 3 de noviembre 2017 en Nuestro Mar, con el título: “Una carta abierta al Presidente Macri de Antonio Zuidwijk”.

Pero ahora volvemos a mis tentativas para convencer al diario L.N. que aceptara mi pedidos de publicar una nota, aunque fuera una corta en “cartas de lectores de La Nación”, que había enviado a editores también, con el pedido de confirmarme recepción con un simple clique en “responder al remitente”, que ni siquiera aceptaron hacer. Sigo en próximos comentarios .

[antonio zuidwijk](#) dice: [4 enero, 2019 a las 12:51 pm](#)

Voy a continuar con mi letanía, esta vez una suplica a varios editores del diario L.N., con el expreso pedido que por cortesía harían un “clique en responder al remitente”, lo que nunca hicieron.

Cansado de algo que considero malas formas, decidí escribir el siguiente mensaje al editor Diego Cabot y 5 otros editores: [4 de dic. de 2018 a las 09:15](#)

Estimado señor Cabot,

Se hizo el “roadshow”, convertido en un “closed-room-show”. Como usted podrá ver en el adjunto, TRADENEWS escribió un artículo al respecto, que mereció unos serios comentarios.

Sobre eso quiero hacer un artículo en LA NACION y solicito que me informen a quien me debo dirigir.

Saludos, Antonio Zuidwijk A ESTE MENSAJE TAMPOCO RECIBÍ HASTA HOY NINGUNA CONFIRMACIÓN DE RECEPCIÓN, NO OBSTANTE DE HABER RECIBIDO EL 30 DE NOVIEMBRE ESTA RESPUESTA :

El viernes, 30 de noviembre de 2018 12:45:16 ART, Cabot, Diego (Economía) escribió: Estimado, No entiendo demasiado su apremio por tener la recepción de un mail. Pero en su caso, pues aquí está.

Le cuento, a modo de informarlo, que convido con alrededor de 25.000 mails sin leer debido a la enorme cantidad de correo que recibimos. Lamentablemente, dentro de ese magma de correspondencia hay información muy variada que es muy difícil de procesar. Igualmente, he leído su contenido.

Lo saluda, Diego Cabot, Prosecretario de Redacción Diario LA NACION.

Este mensaje fue la respuesta a esta nota, donde decidí amenazar al señor Cabot, con algo que estoy haciendo finalmente el 4 de enero 2019:

De: Antonio Zuidwijk Enviado: viernes, 30 de noviembre de 2018 12:33

Para: cartasdelectores y otros;

Asunto: Repetición nro 1.

SOLICITO CONFIRMACION DE RECEPCIÓN CON UN SIMPLE CLIQUE EN "RESPONDER AL REMITENTE" Y LA PROMESA DE UNA OPORTUNA RESPUESTA.

El jueves, 29 de noviembre de 2018 10:48:10 ART, Antonio Zuidwijk escribió:

Estimados,

Voy a repetir este mensaje todos los días a las 12.00, hasta que recibiré una "confirmación de recepción, mediante un clique en responder".

Si el lunes 3 de diciembre a las 16.00 no he recibido nada, mandaré esta nota a 60 contactos míos con copia a ustedes. Saludo atentamente, Antonio Zuidwijk

El miércoles, 28 de noviembre de 2018 11:59:36 ART, Antonio Zuidwijk escribió: Estimados,

Además de recordarlos mi mensaje del 30.10.2018, hay varios otros que nunca respondieron.

Me permito repetir una del 1 de septiembre 2018.

Solicito nuevamente recepción con un simple clique en responder al remitente. Saludo, Antonio Zuidwijk.

[antonio zuidwijk](#) dice:

5 enero, 2019 a las 6:49 pm

Recién hice un nuevo comentario, pero no quedó registrado. Por eso lo repito. Es mejor que esté 2 veces y no que falte.

Informé que hice una entrada en Facebooks de APOYO A MACRI Y LILITA CARRIÓ.

Abrazo, Antonio

El 2 de enero a las 18:40 publiqué esto en mi blog <http://www.antonioz.com.ar>

En primer lugar: Deseo a todos un PROSPERO 2019.

En segundo lugar, quiero pedir la atención al tweet del señor Pinedo que acaba de mencionar hoy a las 08.40 hrs el señor Antonio Lage en Buenos dias America, de A24, dirigido al Presidente Macri.

En tercer lugar, quiero pedir la atención a un nuevo artículo en Tradenews <http://www.tradenews.com.ar>, DE AYER 1 DE ENERO 2019 sobre la importancia del Plan de Modernización de la A.G.P. para el puerto de Buenos Aires: Dicen que es el proyecto de infraestructura más importante del país que fue presentado entre feriados.

Y pido que junto a ese artículo se abra el Facebook de Emiliano Galli .

Se trata de un hecho que merece la plena atención:

Emilano Galle es un respetado periodista de asuntos de Comercio Exterior.

Él solicita una aclaración por qué no se invitó a él a un muy importante evento del 28 de diciembre, donde el Ministro de Transporte y el interventor de A.G.P. hicieron una exposición, donde si fueron invitados otros periodistas.

Y así llegamos al pedido de atención a una presentación en el CONGRESO de la Nación en diciembre, de los señores Fontevecchia y Longobardi. Con presencia de Pinedo y Pichetto. Análisis de Jorge Fontevecchia sobre “periodismo y democracia, a 35 años de su recuperación”

Y pido que después lean lo que escribí en el 2001 en un libro sobre la necesidad de un debate público de un Plan de A.G.P.: su Plan Estratégico del Puerto de Buenos Aires, que se anunció constantemente desde 1998 hasta 2001, pero que nunca se hizo público.

Y con esos pasos llegamos a los constantes reclamos que hice desde enero 2016 en mi sitio de web, <http://www.antonioz.com.ar>, que se haga un debate público de lo que hace la A.G.P. desde Marzo 2016..

A.G.P. es un ente que entró en liquidación en 1992, se eliminó a nivel nacional, pero se mantuvo para el puerto de B.A.. Fue resucitado en una forma muy discutible en Marzo 2016 por el gobierno de CAMBIEMOS, como se puede leer en aquel sitio en este tema: 5. ¿SE PODRÁN SACAR LECCIONES DE LA FRACASADA INICIATIVA DEL EX – SUBSECRETARIO DE PUERTOS J.METZ de Enero 2016 PARA FORMAR SU CONSEJO CONSULTIVO?

Nadie apoyó mi reclamo, simplemente porque nadie prestó atención HASTA AHORA. ESPERO QUE ALGUIÉN LO HAGA, SIGUIENDO ESTOS PASOS.

Creo que la lectura de todas aquellas cosas es de suma importancia, pues nos llevan directamente a un artículo que publicó el señor Enrique Avogrado, “Ayer, hoy era mañana”.

CITO EL INICIO DE LA NOTA:

¿Cuándo llegará el día en que senadores y gobernadores pensarán más en el buen gobierno del Imperio que en sí mismos, en sus pequeñas estrategias, en sus rencillas y envidias en esa maldita lucha por el poder que a todos debilitaba, rodeados como estaban de problemas dentro y fuera de los límites del Imperio?”. Santiago Posteguill”.

Y en esas líneas de razonamiento llegamos finalmente a la última publicación en este sitio del 2018, que se encuentra aquí abajo.

Los que dicen representar a los intereses de la “carga”, que es el verdadero interés del país, deben elaborar con estos datos ahora su reclamo oficial e elevarlo en buena forma a las autoridades y especialmente a la doctora Carrió.

Beatriz Parrao dice: [6 enero, 2019 a las 1:53 pm](#)

¿Pero estamos todos locos? De q puerto ni ampliacion de nada estan hablando y lo q es peor firmando entre gallos y medias noches? Por si se les paso o estan tan inmersos en la

envidia que les provoca la grandiosidad? Del 1er. Mundo. Vivimos en un país con un índice elevadísimo de desocupación, cada vez los comedores barriales tienen mas comensales (familias enteras que mueren de hambre), las escuelas nocturnas fueron cerradas, los institutos de especialidades también, están cerrando hospitales de alta complejidad. Han vendido hospitales, predios inmensos pertenecientes a las fuerzas de seguridad (ejército, aeronáutica, etc.) Esta vendido todo el sur argentino (patagonia – tengo 1 mapa q lo atestigua con los nombres de los adquirentes) entrego las malvinas y la plataforma continental. Cerro tandanor y cantidad de empresas que nos permitían tener menores costos en las maquinarias, barcos, etc. Hay gran cantidad de otras medidas tomadas x este gobierno q lo vinculan con el loteo del país que cualquier persona interesada puede investigar porque todo está en internet. Además, a lo expuesto debo agregar la inmensa e impagable deuda externa en la que estamos sumidos. Este tipo vino a destruirnos y lo logro. Costo cantidad de años convertir argentina en 1 país, al destruirlo le llevo solo 3 años acompañado x Massa. ENTONCES DE QUE PUERTO HABLAN? OTRA VEZ LOS BROTES VERDES QUE NO LLEGARAN NUNCA PORQUE NADIE repito;iiiiNADIE INVIERTE EN UN NEGOCIO QUEBRADO COMO DEJO AL PAIS MACRI. Justo el que es el gran hacedor y creador de empresas para su familia, fue el que vino a desguasar el país y EL PUEBLO Y LOS DIPUTADOS Y SENADORES LO PERMITEN. ESTE INDIVIDUO DEBE SER JUZGADO Y CONDENADO DEBIENDO DEVOLVER TODO EL DINERO EXTRAIDO DE LOS BIENES DE ARGENTINA, tanto el como los que lo acompañaron en el gobierno. ES UN DESPROPOSITO PENSAR O PROYECTAR LA OBRA DEL PUERTO CUANDO ESTAMOS EN QUIEBRA TOTAL Y CON UN DESFOULT NO DECLARADO PERO ENMASCARADO. ESTE INDIVIDUO ES UN EMULO DE NERON. TENEMOS UN INCENDIARIO EN ARGENTINA. iiiiPENSEMOS SRES. NO HAY NI QUE DISCUTIR ESTE PROYECTO, DEBEMOS RECHAZARLO DE CUAJO, ESTO ES UN DELIRIO DE UN MEGALOMENO!!!!!!!!!!!!

Sebastián dice: [6 enero, 2019 a las 6:02 pm](#) Estimados,

Son de suma importancia todos sus comentarios, en algunos casos estaré de acuerdo, pero estoy absolutamente convencido de que, al producir un cambio Portuario no compatible con los cambios en la producción y el comercio, implica una estrategia fuera de contexto destinada a frenar los desarrollos en el proceso de comercio exterior.

[antonio Zuidwijk](#) dice: [6 enero, 2019 a las 10:09 pm](#)

No me gustan las acusaciones globales, por más impactantes que sean. Puse mis observaciones en Facebooks, para que todo el mundo preste atención que se tomó en Enero 2016 el camino FÁCIL.

NO se comenzó con un estudio global de la situación que tendría que haber comenzado con estudios del interés general en el CONGRESO, con todos los partidos políticas juntas. Y en los sindicatos, para dejar aquellas cosas en claro, donde las ventajas extraordinarias de algunos gremios, perjudicaba a todos.

Así se ha quitado a nuestro país la COMPETITIVIDAD que el mundo moderno exige, si es que se quiere llegar a ser un país desarrollado.

Por eso repito la necesidad de leer TRANSPORTE INTERMODAL LA NACION y lo que está en mi sitio de web sobre la forma cómo empezó la A.G.P. a hacer PLANES, sin fijar prioridades y totalmente sin UNA BASE.

Y como eso facilitó el trabajo de personas que pensaban en planes faraónicos, que no tomaron en cuenta PRIORIDADES.

Y para demostrar esto con claras pruebas, se debe leer la historia de la fracasada iniciativa del ex S.S.P. y V.N., Jorge Metz para hacerse cargo, con estudios generales, antes de un "Plan" para el puerto de Buenos Aires.

Y después se debe estudiar los comentarios en otro artículo de TRADENEWS, sobre la importancia del correcto uso del potencial de la "Hidrovia" Paraguay-Paraná, que tendría que haberse tomado como base de todos los proyectos portuarios del país.

Y voy a agregar también un nuevo comentario a ese artículo, donde hay comentarios que repiten críticas generalizadas, en vez de mostrar en forma clara los fracasos de CUFHID, de la Bolsa de Comercio de Rosario.

Demostró las fallas de las empresas.

Aquí se mira demasiado al Gobierno para hacer "Planes", sin primero aclarar el interés general, que debe ser la base de todas las POLÍTICAS DE ESTADO y no de una nueva POLÍTICA DE UN GOBIERNO.

[pedro fox](#) dice: [7 enero, 2019 a las 11:15 am](#)

la frutilla de este postre envenenado por Metz y Mortola :¿ quote: se imaginan si ganara algún megacarrier en ALIANZAS ?,: ARGENTINA DEPENDIENTE DE POR VIDA .unquote.

[antonio zuidwijk](#) dice:

[7 enero, 2019 a las 12:54 pm](#)

Hasta los más fervientes defensores del Presidente Macri incluyendo renombrados periodistas de "políticas", ya empiezan a escribir veladamente que el Presidente debiera admitir errores, antes de que esos causarán daños a su figura en el momento de las elecciones.

Por esto pido por este medio a algunos miembros de la Academia del Mar, que me permiten citar en este lugar su favorable opinión sobre mis comentarios que hice en los dos sumamente importantes artículos de TRADENEWS.

[antonio zuidwijk](#) dice: [7 enero, 2019 a las 2:54 pm](#)

UN COMENTARIO A 2 ARTÍCULOS SUMAMENTE IMPORTANTES DE TRADENEWS DEL 1 Y 3 DE ENERO 2019 Y SU RELACIÓN CON UN ARTÍCULO EN EL SUPLEMENTO DE COMERCIO EXTERIOR DE LA NACIÓN DEL 5 DE ENERO 2016, CUANDO EL SEÑOR EMILIANO GALLI ERA EL EDITOR.

Fue el último artículo mio que aceptó la redacción de La Nación.

Hay una clara relación entre estos dos artículos de TRADENEWS y la nota de hace 3 años en el diario La Nación, que merece mucha atención.

El artículo del 3 de enero comienza con este texto:

El rediseño de la logística y la infraestructura para potenciar el comercio exterior argentino (cuando las condiciones macroeconómicas locales y las tormentas externas así lo permitan) no tiene tiempo que perder.

Mientras el equipo de la Administración General de Puertos (AGP) trabaja en la recopilación de consultas recibidas y evalúa cuáles responder y cuáles publicar cuando termine el período de consultas, un tema nada menor sino que absolutamente determinante, no está ocupando el espacio necesario en el debate del Plan de Modernización del Puerto Buenos Aires. Y se debe seguir este texto hasta el DESCALCE.

Y estos textos se debieran comparar con lo que dice el artículo del 5 de enero de La Nación, que se puede abrir poniendo en Google las palabras TRANSPORTE INTERMODAL LA NACIÓN.

Quote: El largo camino hacia un “Plan Posible”. LA NACIÓN COMERCIO EXTERIOR: EL PLAN POSIBLE. TRANSPORTE INTERMODAL.

La Argentina fue ejemplo en temas de transporte para todo el mundo, pero abandonó la investigación y la infraestructura del sistema; por donde deberá arrancar el Ministerio de Transporte para volver a dar los primeros pasos.

Hace décadas que Argentina no ha prestado atención a verdaderos “Planes de Transporte” y de “Puertos y Vías Navegables”. Y en los pocos casos que se hizo algo al respecto, trataron los dos temas como “Compartimientos estancos” en vez de “Vasos Comunicantes”, como debe ser. “Transporte” junto con “Puertos y Vías Navegables”, son de suma importancia en la economía de un país. Esto fue demostrado en muchos estudios internacionales, donde se encuentran las pruebas que de la eficiencia del sistema de “Transporte y Puertos” depende la competitividad del país y finalmente las posibilidades de crear puestos de trabajo. Este punto recibió lamentablemente ninguna atención durante muchas décadas y las innegables consecuencias negativas están a la vista.

Un muy buen primer paso se ha dado ahora con la formación de un Ministerio donde la principal función es el “Transporte”.

A los nuevos funcionarios les espera una larga y muy difícil tarea, pues el deterioro es tan grande que es sumamente difícil hacer en estos momentos un “Plan de Transporte”, hasta para el corto plazo. Aparte de las razones internas, hay también algunas externas y para empezar la “planificación”, conviene leer algunos estudios internacionales, donde se pueden encontrar amplias informaciones, cómo lo hicieron algunos países con mucho éxito en los años 80 y 90. Al mismo tiempo que hicieron sus estudios para mejorar la eficiencia del transporte, comenzaron a prestar mucha atención a la formación de buenas cadenas de suministro (Supply chains). Y así apareció el término “Logística”, que reemplazó “la Distribución Física Internacional”. La “Logística” es de suma importancia en la formación de “Políticas de Transporte”. Pero los estudios también encontraron que en “Transporte” y “Logística” hay diferentes intereses, que muchas veces son “intereses encontrados”, y por eso se deben tratar en ministerios diferentes.

Los muy importantes estudios de la eficiencia de la “Logística” se deben hacer en otros ministerios, pero principalmente en el de “Economía” o “Hacienda”, pues una importante

parte de la “Logística” tiene que ver con “temas impositivos” y de la “Aduana”. Pero aunque los estudios de buena “Logística” no tienen que estar dentro del “Ministerio de Transporte”, éste se debe nutrir de los resultados de ellos para formar el mejor sistema posible de transporte. En el Ministerio de Transporte se deben aplicar aquellos resultados de los estudios de la “buena Logística”, que son en el “interés general”.

Los nuevos funcionarios encontrarán que la culpa de los grandes problemas internos se debe a los constantes avances de “fallas” que se acumularon durante muchas décadas y que se podrían haber evitado si se hubieron hecho algún plan de transporte. Ahora tenemos un sistema muy deficiente, como se puede ver en los serios reclamos de las “economías regionales”. Unquote.

OPINO QUE HA LLEGADO EL MOMENTO QUE SE HAGA UNA MINUCIOSA COMPARACIÓN DE TODO LO QUE ESTÁ EN ESTA NOTA DEL 5 DE ENERO 2016 Y LO QUE SE ESTÁ DISCUTIENDO EN ESTOS MOMENTOS EN LOS COMENTARIOS EN TRADENEWS.

En mi primer comentario dije que un estudio sobre la tal llamada HIDROVÍA debe empezar con el análisis de lo que comenzó en Mayo 2008 la B.C.R., QUE ABRIÓ SU ESPACIO DE DEBATE C.U.F.H.I.D.: (Comisión de Uso y Fomento de la Hidrovía) y lo que pasó con 3 PPTs que tenían que ver con la extensión del contrato de dragado de 2013 a 2012 y la necesidad de usar un nuevo buque de diseño para el contrato de dragado.

Después de mi primer comentario siguió otro bueno del señor Marcos Di Vicenzi.

Después siguieron 2 comentarios de prácticos, que solo confirmaron las fallas, pero sin decir una sola palabra de lo que hay que hacer: ESTUDIAR CUAL ES LA VIA MÁS EFICIENTE PARA LA SALIDA DE LOS BUQUES CARGADOS EN EL GRAN ROSARIO, PARA LLEGAR CON LAS MINIMAS DEMORAS AL OCÉANO.

Por eso agrego esta nota pidiendo PLENA atención a algo que se publicó en enero 2016, que no recibió la ATENCION DE NADIE.

Como tampoco lo recibió la presentación en Smart Rivers de 2017, que quise repetir en la B.C.R., pero nunca fue aceptado.

Creo que la crisis del país merece un urgente debate.