

¿Por qué es necesario que se forme lo más pronto posible una comisión conjunta del PODER EJECUTIVO Y EL PODER LEGISLATIVO, como propuse en varias FACEBOOKS el 9 de febrero?

(El mío y el de Longobardi y después en “Apoyo a Macri, Vidal y Lilita” y otros)

- 1) Porque desde hace 70 años ARGENTINA no ha tenido una POLITICA DE TRANSPORTE. Es una de las razones porque Argentina perdió competitividad y NUNCA PUDO REALIZAR SU GRAN POTENCIAL.
Y formar POLITICA DE TRANSPORTE, REQUIERE QUE SE FORME TAL COMISIÓN (El mejor ejemplo del mundo se encuentra en los EEUU, donde por orden del Presidente se formó en 1976 tal comisión, con la orden de hacer lineamientos para la Política de Transporte hasta el año 2000. Ejemplos y resultados se podrán leer en mi entrada del el lunes 18 de febrero)
- 2) Argentina fue de crisis en crisis, porque nunca se hicieron LEYES DEL ESTADO, es decir una Ley hecho por todos los partidos políticos y no del gobierno de turno.
Hay una sola excepción, LA LEY DE ACTIVIDADES PORTUARIAS 24.093, que nació durante el gobierno del presidente Alfonsín y fue promulgada en el gobierno de Menem.
Hay muchos datos disponibles como empezó todo eso, con grupos de estudio de CEMARFLU (de radicales) y CEDEPORMAR (de peronistas).
- 3) Ahora todos los políticos piensan solo en elecciones, pero el lunes se van a agregar algunas advertencias en este sitio, que deben llegar a todos los partidos políticos.
- 4) Cuando en 1993 se empezó a hablar de la licitación de terminales en el puerto de B.A., la empresa Murchison era el PIONERO en el tema de Contenedorización de las cargas. Fue la única empresa que en 1980 había tomado un enorme riesgo y aceptó una Invitación del Capitan General de Puertos. Puso todo su capital en el puerto público, dominado por la A.G.P. para comprar una grúa de pórtico (ship to shore container-crane).
- 5) En 1993 Murchison participaba en las reuniones del Centra de Navegación y propuso al Capitan Porcille que el C.N. aconsejara a la A.G.P. que como base DE LA LICITACIÓN SE USARA EL SISTEMA DE TERMINALES DE CONTENEDORES DEL NORTE DE EUROPA, donde el armador contrata la terminal-
En las condiciones de los contratos entre las terminales y los armadores había un periodo libre para estadía de la carga en la terminal y solamente en el caso que la “carga” estaría más días POR LA CULPA del dueño de la carga, la terminal facturaba los sobrecostos que esto significa para la terminal, directamente al dueño de la carga.
(Estas reglas corresponden a una Convención Internacional sobre Reglas de Conocimientos Embarque de 1924, las “Reglas de La Haya” que tuvo un protocolo en 1965 y que todavía se usa para el 80% del transporte marítimo mundial.
- 6) No solo no se siguió este consejo, sino se fijaron tarifas máximas que pueden cobrar las terminales, USANDO VALORES DE COSTOS DE LA CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS, de los días de “PUERTO PUBLICO”, donde se descargaba un contenedor en la Dársena D, que fue a una de las tal llamadas “estibas de emergencia” que se usaban, desde la Dársena E hasta Dique 4, para terminar después en la plazoleta Ericson en el caso que fue “carga de depósito”.
Todos estos costos TIENEN NADA QUE VER CON LA OPERACIÓN DE UNA TERMINAL DE CONTENEDORES.

Y además los armadores han facturado T.H.C.s a la carga. Esto ha tenido una cierta justificación en momentos que en la excesiva competencia que generaron los propios armadores, se llegaba a fletes tan bajos que no cubrían ni los costos directos del transporte.

- 7) Ahora se ha hecho un nuevo pliego de licitación para un proyecto que recibe fuertes críticas internacionales y nacionales. Las críticas más claras son de la OECD/ITF y Ricardo Sánchez de CEPAL-
La AG.P. invitó a hacer preguntas y sugerencias sobre su pliego de licitación, que fueron publicados.
Con una atenta lectura por personas con conocimientos de la realidad se llegará a la conclusión que esta licitación va a fracasar.

La A.G.P. se ha negado a debatir ideas de "PENSAR", un grupo de trabajo del propio PRO. En PENSAR SE PROPUSO HACER PRIMERO UN PLAN DE PUERTOS, DESPUES PARA CONTENEDORES, UN PLAN DE PUERTOS METROPOLITANOS Y COMO TERCERA FASE, UN PLAN PARA EL PUERTO DE B.A.

La A.G.P., desconociendo la autoridad de Aplicación de la ley 24.093, no permitió al Subsecretario de Puertos formar en enero 2016 su CONSEJO CONSULTIVO y hizo el PLAN P.B.A.

POR ESO ES NECESARIO QUE SE FORME LO MÁS PRONTO POSIBLE UNA COMISIÓN CONJUNTA DEL PODER EJECUTIVO Y EL PODER LEGISLATIVO.