

Para demostrar el potencial del Puerto de Rotterdam como "consultor" al presidente Macri y su elenco, se organizó un tour acuático muy especial. El puerto de Rotterdam es el más importante de Europa. Ha jugado un rol de importancia mundial a partir de 1966, cuando se creó E.C.T. (Europe Container Terminus, la compañía "madre de Europe Container Terminals, donde se juntaron las 5 compañías de estiba más importantes y el Ferrocarril de Estado holandés en una nueva empresa).

El contenedor permitió el desarrollo de políticas de transporte intermodal. Con E.C.T. como "principal tractor" comenzó en los años 70 el avance de la "containerización" del transporte marítimo de las cargas generales entre los EEUU y Europa.

Por su gran éxito, esto se extendió después al mundo entero y resultó en una facilitación del transporte y del comercio, con un enorme aumento de intercambios, que beneficiaron a todos los países del mundo, desde los países más adelantados hasta los menos desarrollados.

En realidad el éxito de planificación del Puerto de Rotterdam ya empezó en 1945, cuando comenzó la reconstrucción del puerto que había sido destruido en la segunda guerra mundial.

Ya en 1980 Rotterdam tuvo un plan para el futuro de su terminal E.C.T. con un Plan Maestro hasta el año 2000, que se hizo bajo el empuje de 2 personas: el Ingeniero Henk Molenaar del entonces Puerto Municipal de Rotterdam y Gerrit Wormmeester, Gerente General del operador de la E.C.T.

El plan de 1980 a 2000 fue en terrenos ganados al Mar del Norte, la "Delta Terminal", que comenzó a operar en 1982. Ahora se llama Maasvlakte 1, como es el nuevo nombre del mismo Masterplan que empezó en 1980. La nueva parte se llama Maasvlakte 2.

Rotterdam ya tuvo en 1988 la primera terminal del mundo, prácticamente totalmente automatizada, donde solo hay 2 personas por grúa para la descarga y carga de los buques por grúa y todo el resto es todo en forma "automática".

Los accesos al puerto, tanto los acuáticos como de autopistas y ferrocarriles son entre los mejores del mundo.

Después del tour por este interesante puerto, se firmó el MoU entre PoR y la A.G.P. Fue uno de los casos, donde hay fotos donde el rey Guillermo (Willem) y la reina Máxima de los Países Bajos y el Presidente Macri y su esposa, observaron la ceremonia.

En otra parte de este sitio podrán encontrar la foto.

Siempre se ha entendido que una de las partes más importantes de este MoU sería la asesoría de PoR para el Plan de Modernización del Puerto de Buenos Aires.

¿Pero se ha usado realmente el MoU para el "Plan" completo?

¿O fue marginal la intervención de PoR?

¿Qué es lo que realmente ha ocurrido?

Cuando en Marzo 2017 se firmó el MoU, el señor Mortola ya había trabajado un año con un consultor español, A.L.G. y el puerto de Valencia.

De estos contratos de consultoría tampoco hay informes públicos y no hay nada que demuestra claramente qué partes usó la A.G.P. de los distintos contratos que hizo con los distintos asesores.

Y hay un dicho en todas las idiomas, que dice: "**Muchas manos en la olla echan a perder el guiso.**"

Esto ya tiene graves consecuencias, como se puede leer en innumerables entradas en este blog,

Pero la A.G.P. sigue con sus constantes manifestaciones que el puerto de Rotterdam sería el principal consultor.

Pero no cabe duda de que es esto NO ES lo que realmente ha ocurrido.

Esto es un caso, donde se debe formular estas preguntas:

¿Qué abarca cada contrato con cada consultor?

¿Cómo se licitó o se hizo sin licitación?

¿Cómo se instrumentó la ejecución?

¿Cómo se ha avanzado desde su inicio?

¿Qué cosas se han implementado REALMENTE del MoU firmado con el puerto de Rotterdam en los 2 años después de la firma?

¿Qué consejos ha dado exactamente el Puerto de Rotterdam?

**Lo único que se sabe del Plan, son grandes proyectos inmobiliarios en terrenos que fueron desafectado de ferrocarriles del estado y el puerto de Buenos Aires, en una forma que muchos consideran ilegal.**

Preguntas escritas del Consejo de Cargadores en una reunión de junio 2018, formuladas a la .A.G.P. si el Plan de Modernización del Puerto de Buenos Aires tiene la aprobación del Puerto de Rotterdam, no recibieron respuesta.

Hay informaciones off the record de personas del Puerto de Rotterdam que es muy poco lo que ha aportado PoR en el Plan de A.G.P., pero que no podían responder preguntas, por ser prohibido en el MoU.

Una de las pocas cosas que se sabe en definitivo, es que el Plan de Modernización ha recibido **serias observaciones** de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (O.C.D.E./I.T.F.)

Es el ente de mayor importancia del mundo en este tema y al respecto del Puerto de Buenos Aires ha publicado un artículo en octubre 2018.

(Working Paper. **The container port of Buenos Aires in the mega-ship era.** International Transport Forum Discussion Paper, No.12. 2018.)

**No obstante todo esto, el Ministerio de Transporte quiere hacer la licitación internacional.**

En la segunda parte continuaremos con algunos ejemplos del NO TODO LO QUE BRILLA ES ORO, y algo sobre los posibles roles que podrán jugar en el futuro dos posibles interesados: El puerto de Singapur y los chinos con su plan One Belt One Road.

Los interesados en el texto del discurso del Primer Ministro Rutte lo podrán abrir con este link:

[file:///E:/Toespraak%20minister-president%20Mark%20Rutte%20bij%20de%20regeringslunch%20\\_%20Toespraak%20\\_%20Rijksoverheid.nl.html](file:///E:/Toespraak%20minister-president%20Mark%20Rutte%20bij%20de%20regeringslunch%20_%20Toespraak%20_%20Rijksoverheid.nl.html)