

**En la confección del Plan de Modernización del Puerto de Buenos Aires, que será la futura terminal Puerto Nuevo Buenos Aires, se cometieron graves errores.**

Aunque A.G.P. NUNCA LO HA ADMITIDO, este PLAN tendría que haber sido el tercer paso en un PLAN DE POLITICAS DE TRANSPORTE INTERMODAL para todo el país.

Puertos tienen una importancia muy grande en este tema y es un grave error empezar con el Puerto de Buenos Aires, encerrado en un sistema urbano donde viven 12 millones de habitantes.

El puerto de B.A. tiene SERIAS RESTRICCIONES EN SUS ACCESOS POR FERROCARRIL, QUE SEGÚN TÉCNICOS EN LA MATERIA SON IMPOSIBLES DE SUPERAR.

En un círculo de más de 50 km alrededor de B.A., los trenes de pasajeros deben tener preferencia y se dan "ventanas" a los ferrocarriles de carga, que deben andar por las mismas vías.

Además la Villa 31 hace imposible que se hagan las vías de entrada y salida que responden a las necesidades "del puerto del nuevo "plan".

El Plan de P.B.A. tendría que haber sido una parte del estudio de FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas, DE TODOS LOS PUERTOS EXISTENTES Y POTENCIALES.

Sobre esto hay mucha información en este blog.

Para empezar se podría buscar una entrada del 17 de octubre (modificado) POLITICAS DE TRANSPORTE Y EL PLAN DE MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE Bs.As.

Además se deben leer las entradas que se refieren a: "Las lecciones que se pueden sacar del fallido intento de Jorge Metz de Enero 2016 de formar su CONSEJO CONSULTIVO.

Inicio de la segunda citación del artículo que merece un comentario:

La renovación de la infraestructura portuaria, agregan los colaboradores del ministro Dietrich, duplicará la capacidad actual de carga y contará con un diseño flexible, adaptable a las necesidades del mercado de una manera más competitiva y sustentable. Añaden que el proyecto "generará nuevos espacios verdes y recreativos para la comunidad, integrándose con el Paseo del Bajo y Distrito Joven Fin de citación.

Comentario: Hay severas críticas locales e internacionales a este plan y la A.G.P. nunca aceptó las invitaciones para abrir un debate público.

Una oferta de ayuda del O.C.D.E./I.T.F. para hacer un "Mesa Redonda según exitosos ejemplos de Chile", fue mal-logrado y se debe leer al respecto los informes de lo que pasó el 22 de abril 2017 en la reunión en la S.S.P. y V.N., donde la O.C.D.E. PARTICIPÓ CON EXPERTOS INTERNACIONALES, Y LOS ORGANIZADORES LOCALES NO HABÍAN PREPARADO NINGÚN EQUIPO PARA HACER LOS DEBATES. En vez de debates, hubo presentaciones de técnicos internacionales, para un reducido grupo de personas para escuchar estas presentaciones.

Inicio de la tercera cita:

De acuerdo a las autoridades, se trata de un plan a 50 años en el que estuvieron trabajando junto a la consultora internacional ALG y a los

operadores del puerto de Rotterdam, que incluye la unificación de las tres concesiones actualmente vigentes para lograr una mayor competitividad.  
Fin de citación

En la entrada en este blog del 6 de marzo 2019 se podrá encontrar este título: Parte 1 de UNA VISIÓN GENERAL DE LA RELACIÓN ENTRE A.G.P. DE ARGENTINA Y EL PUERTO DE ROTTERDAM. (PoR)

Aunque la A.G.P. sigue diciendo que el Puerto de Rotterdam es el asesor principal, se ha negado siempre a responder mis pedidos para aclarar qué es lo que ha aportado el Puerto de Rotterdam al plan.  
Y por orden de A.G.P. los contactos en PoR tampoco han podido dar información al respecto.

Este "plan" no responde DE NINGUNA FORMA A LAS IDEAS DE LO QUE EN EL PUERTO DE ROTTERDAM CONSIDERAN "UN PLAN FLEXIBLE".

Si en la A.G.P. quieren insistir que cuentan con el aval del PoR sobre este "plan", tendrían que responder por escrito las preguntas escritas formuladas en un evento del Consejo de Cargadores en Junio 2018.