

8 de abril de 2020

## LA CONVENIENCIA DE ORGANIZAR UNA “CONSULTA PÚBLICA” SOBRE LA LICITACIÓN DE LA HIDROVÍA

El día 9 de enero 2019 Tradenews publicó el primer artículo sobre el tema, con el título: El árbol Puerto de Buenos Aires tapa el bosque de la Hidrovía.

Este primer artículo YA recibió muy importantes comentarios.

Desde entonces TRADENEWS, FUNDACIÓN NUESTRO MAR Y DIARIOS escribieron muchos artículos que juntos con los comentarios que recibieron demostraron la enorme importancia que tiene el tema para el futuro del país:

**DEL RESULTADO DEPENDE LA COMPETITIVIDAD DE NUESTRO PAÍS.**

¿Pero recibe esto suficiente atención?

**LA RESPUESTA ES DEFINITIVAMENTE: NO.**

Es cierto que el coronavirus ha creído muchos problemas y sé que para muchos es imposible leer ahora cosas largas, aunque son de mucho interés.

Pero se debe evitar que, por prestar AHORA SOLO atención a la PANDEMIA, se tomen decisiones que SON CONTRA EL INTERÉS GENERAL.

Y si observamos la forma poca clara en que las autoridades están haciendo las cosas, esto será muy probablemente el resultado.

Se está siguiendo un muy equivocado consejo que alguien dio al Presidente que 6 gobernadores se deben encargar de la preparación del pliego de la licitación.

Errores que se cometan ahora van a complicar la ya muy complicada economía del país que habrá después de la PANDEMIA.

Ésta es sin duda LA PEOR CRISIS que ha tenido el país por graves errores que se han cometido durante muchos años. No sigamos haciendo errores.

Argentina es potencialmente un país rico, que tiene un Congreso que gasta mucho más dinero que hacen otros países realmente ricos.

Desde que la crisis económica comenzó a agravarse en Diciembre 2019, **PUBLIQUÉ EN ESTE SITIO MI OPINIÓN QUE SE DEBE FORMAR UNA COMISIÓN MIXTA EN EL CONGRESO.**

Con la experiencia que se podrá acumular con este caso, podrá nacer el CONGRESO QUE EL PAÍS NECESITA para transformarse en una verdadera democracia.

El tema de la licitación de la Hidrovía es muy complicado y se deben hacer muchos estudios para comparar COSTOS y BENEFICIOS.

Y es muy difícil verificar que se cumple con el PRINCIPAL OBJETIVO: Se debe dar prioridad AL INTERÉS DE LOS PRODUCTORES, los que realmente producen las cargas que se van a transportar.

Y si se cumple este objetivo, también los CONSUMIDORES de productos importados tendrán los beneficios.

Estudios internacionales han demostrado claramente, que los países que progresaron siguen este objetivo en sus estudios de POLÍTICAS DE TRANSPORTE, una palabra que en el país solo existe en los diccionarios.

Cuando escribí todo esto en un mensaje en CCO a 80 contactos del ambiente, varios me respondieron casi en forma UNÁNIME con las palabras de Perón, quien decía que la mejor forma de detener un proyecto era someterlo al estudio de una comisión.

**PERO ESO ES ASÍ CUANDO NO SE SABE CÓMO SE DEBE ORGANIZAR CORRECTAMENTE UNA COMISIÓN.**

En mis notas adjunté muchos artículos que prueban a mi entender, que el tema MERECE UNA “CONSULTA PÚBLICA”.

El siguiente es la lista de adjuntos a mis notas circulares:

1.) 2002 y 2005: Presentaciones en la Cámara de Comercio Exterior de Salta.

Consejos para la zona más alejada de los puertos, el NEA-NOA, que NUNCA recibieron suficiente atención, ni con el muy mal manejado PLAN BELGRANO.

Cómo integrar el NEA-NOA con Ferrocarriles y Puertos: [abrir aquí](#).

2.) Un PPT de Mayo 2008 en la B.C.R, cuando se trató el tema de la prolongación del contrato de Hidrovía S.A. de 2013 al 2021: [abrir aquí](#).

En este PPT se podrán encontrar muchos puntos que HOY son de sumo interés.

Deben ser tomados en cuenta en los muy necesarios diálogos que se deben organizar sobre la confección del pliego de la nueva licitación de la Hidrovía.

En el pasado se han cometido serios errores en este tema, que han causado pérdida de competitividad y graves daños a la ECONOMÍA del país.

Se ha perjudicado a un importante sector, a los PRODUCTORES, especialmente los de las zonas alejadas de los puertos. En nuestro país, este sector NO tiene los defensores que necesitan. Nunca hubo un control de cómo los errores cometidos, han afectado a nuestra competitividad.

LO QUE ARGENTINA NECESITA ES UNA POLÍTICA DE TRANSPORTE Y PUERTOS.

Y con esto en mente estoy tratando de aportar consejos para el Ministro de Transporte, que debe comenzar algo que es INDISCUTIBLE:

Él debe comenzar a FORMAR UNA POLÍTICA DE TRANSPORTE, que debe ser la BASE de todos los "planes" que se deben desarrollar en su ministerio.

¡El Ministro de Transporte debe aconsejar al Presidente que se forme una Comisión Mixta en el Congreso!

Para eso he tomado el ejemplo de los EEUU, que tuvo serios problemas en los años 70, cuando los FFCC PRIVADOS dejaron de hacer inversiones: El mejor sistema ferroviario del mundo, estaba en peligro de colapsar.

Después de varios años de graves discusiones entre el ministerio de transporte y el Congreso, el presidente tomó una drástica decisión: Formó una Comisión Mixta en el Congreso, con el Poder Ejecutivo y Legislativo, PERO GUIADO POR 7 EXPERTOS QUE ÉL NOMBRÓ POR CONCURSO.

Aquella Comisión se formó en 1976, trabajó durante 3 años, vigilado por el Presidente y en 1979 entregó la "BASE PARA LA POLITICA DE EEUU HASTA EL AÑOS 2000.

Solo 1 año más tarde, se promulgaron dos leyes, que han sido las más importantes en temas de transporte de los EEUU: La Ley de Transporte por Camión, la "Motor Carriers Act" y la Ley "Staggers" de Ferrocarriles.

11 años después se publicaron los datos que probaron, como estas dos leyes bajaron los costos logísticos del 16,5% del PBI a 11% del PBI.

Este programa se sigue ACTUALIZANDO en periodos de 4 años hasta el DIA DE HOY.

3.) Otros adjunto de interés: Un PPT de Smart Rivers 2015: [abrir aquí](#).

En este PPT se debe hacer una corrección: Ahora el mineral de hierro de Brasil va prácticamente todo por los puertos brasileños donde pueden operar los buques VALEMAX de 350.000 a 400.000 toneladas.

Y de la soja de Brasil solamente una relativamente pequeña cantidad que se estima en 2 a 3 millones de toneladas irá por el río Paraguay-Paraná.

4.) Un PPT de 2015 en el seminario de Ariel Armero de Puertos y Transporte Intermodal se puede [abrir aquí](#).

5.) Comentario en Nuestromar a artículo de Apymech del Chaco: [abrir aquí](#).

6.) Comentario al artículo. Se suspende la licitación PBA: [abrir aquí](#).

7.) Un corto análisis de los dichos en un programa de entrevistas que muestra cómo se encara mal el tema de los diferentes interesados que se deben separar en sus consejos para las autoridades. [Abrir aquí](#).

8.) Un PPT QUE LEYES DE TRANSPORTE son muy importantes para la COMPETITIVIDAD DE ARGENTINA. [Abrir aquí](#).

Un país que quiere progresar DEBE TENER UN POLÍTICA DE TRANSPORTE. Desde los años 70 todos los países que han progresado han estudiado el tema y utilizan sus LEYES DE TRANSPORTE para ser COMPETITIVOS.

La historia de lo que hicimos desde 1970 en este campo, demuestra claramente que en nuestro país no se tiene NI IDEA DE LO QUE HAY QUE HACER.

El Ministro de Transporte comenzó las conversaciones sobre este tema con los sindicatos, que son una parte muy importante, pero dentro de un SISTEMA CORRECTO.

Por ejemplo, ninguno de los gremios tiene una asociación superior que controla si beneficios de un grupo, podrá causar una pérdida de puestos de trabajo en otros gremios, porque coloca el país fuera de competencia.

Depende de las notas que recibiré o no de los lectores, si tendré ánimo de continuar o que me doy cuenta de que si es tiempo perdido.

Saludo atentamente.