

**“Detalles de la lecciones que se pueden extraer del fallido Consejo Consultivo”**  
**Consejos escritos el 2 de marzo 2016, no de MARZO 2017**

**CREO QUE NO SE PRESTADO ABSOLUTAMENTE NINGUNA ATENCIÓN A NADA DE LO QUE SE ESCRIBIÓ.**

**¡¡¡Por eso voy a citar unos textos ESCRITOS EL 2 DE MARZO 2016, NO 2 DE MARZO 2017!!!:**

Textos del Anexo 1 - **UN DIAGRAMA QUE SE DEBE ESTUDIAR BIEN.**

**No hay ninguna indicación que alguien en PLANIFICACIÓN miró este diagrama y sus textos.**

Con políticas de T.I. se usan las combinaciones de los modos de transporte que dan el menor costo total para trasladar una persona o una carga de origen a destino, donde se deben incluir TODOS LOS COSTOS. ESTO REQUIERE UN ESTUDIO POR SÍ SOLO. Generalmente los mayores costos están en las infraestructuras, algo que desde mucho tiempo no se ha tomado en cuenta en Argentina. El país está en crisis y no hay tiempo para hacer "Planes Nacionales", que van a durar años. Hay que estudiar los restos de las infraestructuras que nos permitieron ser competitivos y ver qué es que se necesita para comenzar a funcionar mejor y fijar PRIORIDADES EN LO QUE SE VA A REPARAR. El primer paso debe ser, que se fijen pautas básicas de cómo se podrá ir paso a paso hacia una Política de Transporte Intermodal. Hay que ponerse de acuerdo en directivas y lineamientos que responden al interés general. Hay muchos intereses opuestos y se debe buscar el interés general. Esto se va a repetir varias veces en estos anexos.....

Muchos de los estudios y hasta varias acciones, se deben hacer en distintos Ministerios (Ministerio de Economía, Cancillería y otros) que deben cooperar con el Ministro de Transporte , para poder implementar POLITICAS DE TRANSPORTE INTERMODAL...

El país debe fijar en primer lugar **LINEAMIENTOS PARA FIJAR SUS POLÍTICAS DE TRANSPORTE, QUE ESTA VEZ DEBEN SER POLÍTICAS DEL ESTADO Y NO DEL NUEVO GOBIERNO.** Una vez hecho los LINEAMIENTOS, se debe empezar a ver cómo se deben formar los PLANES.

**Las nuevas autoridades ya han empezado bien con el estudio del mejor uso posible de las vías navegables para la exportación de nuestros productos “granarios” y subproductos.**

**Nota: Pero cuando vino el momento para poner esta parte en práctica EN LA C.A.R.P., se dio marcha atrás con la ampliación del Canal Martín García, “por falta de plata” us\$50 MILLONES, , pero SI HABIA PLATA PARA UN TUNEL DE AGUA NEGRA**

Como segundo paso deben empezar con un estudio de todas las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas, de los puertos que forman el Sistema de Puertos Metropolitanos para el transporte de contenedores. (Ver otros anexos). Hasta ahora se habla solo del Plan de Modernización del Puerto de Buenos Aires, **pero este estudio debe ser parte de un PLAN DE PUERTOS. Y recién después de haber hecho el Plan de Puertos, se podrá hacer el análisis completo del P.B.A. Y para esto se debe hacer más amplio debate, algo que se reclamó desde el año 2000, pero lo que nunca se hizo. Cómo primer paso se podrá hacer una invitación a diferentes entidades.**

**Nada se ha hecho hasta el día de hoy 11 de abril 2017. Nadie dio a entender haber abierto uno de los artículos de la bibliografía.**

**Anexo DOS - ¿DONDE DEBEMOS COMENZAR?**

**Decía: Como primer paso se debe hacer un estudio F.O.D.A. de los Puertos del Area Metropolitano** y estudiar sobre el diagrama de UNCTAD, las posibles Cadenas Logísticas y sus costos. Ver texto en el imagen. Un buque más grande puede bajar el costo del trayecto marítimo. Puede ser más barato para el buque grande ir a un puerto más cerca del mar. Pero el COSTO TOTAL EN LA CADENA COMPLETA DE ORIGEN A DESTINO, PUEDE SER MENOR SI SE USA UN BUQUE DE UN TAMAÑO ALGO MENOR. Y EN ESTOS CALCULOS, SE DEBEN INCLUIR LOS

COSTOS DE LAS INFRAESTRUCTURAS. Los cálculos deben empezar en nuestros largos canales de navegación en el Río de la Plata. Se deben estimar los costos del dragado de apertura y mantenimiento que cada tipo de buque va a requerir.

**¿Qué se hizo de todo esto, escrito en MARZO 2016, NO MARZO 2017.**

**Una mirada hacia el futuro Para “mirar al futuro” y “adivinar” lo que nos espera, se debe entender bien el pasado y el presente...**

**¿Alguien abrió las presentaciones que se aconsejaron mirar en marzo del 2016??**

**¿Quién abrió los Prezis de Maestria UBA del 12 de NOVIEMBRE 2015, NO NOVIEMBRE 2016?¿O BASES PARA UNA POLITICA DE POLITICA DE PUERTOS?**

**Sin duda estas presentaciones merecieron atención, no para aceptar, sino para ver si había una base de empezar a considerar las cosas como se debía haber hecho.**

**Despues hay que leer de nuevo lo que se escribió en enero 2016 UN PLAN POSIBLE.**

**De eso voy a resaltar algunas cosas:**

**Se deben desarrollar lo más pronto posible las pautas básicas para la política de Transporte Intermodal, antes de empezar con “planes nacionales” que van a tardar mucho. En países bien organizados, el Congreso forma la “POLITICA DE TRANSPORTE”, que se debe considerar como una POLITICA DE ESTADO Y NO DEL GOBIERNO DE TURNO. No debe circunscribirse a opiniones de partidas políticas, sino a estudios serios de lo que es el interés general. Para que el Congreso pueda cumplir con sus obligaciones, se necesitan aportes de muchos fuentes, entre otros: Universidades, Sindicatos, Cámaras Empresariales, ONGs dedicadas al tema, empresarios y personas que podrán aportar datos que consideran en el interés general. El rol de la(s) CGT(s) es idéntico al rol del Congreso. Por eso es de suma importancia que se haga todo lo posible para hacer entender a la “comunidad”, que acciones de un gremio para ganar puestos de trabajo, pueden tener como resultado que el PAÍS PIERDE COMPETITIVIDAD y por ende se pierden más puestos de trabajo en otros gremios. La base debe ser que los gremios trabajen juntos para obtener un sistema competitivo, que va a beneficiar al final a todos.**

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”. Pero la mayoría de ellos piden “nuevos subsidios” en vez de “remedios”. Las serias fallas en el sistema de transporte y sus graves consecuencias negativas, se deben corregir y éste debe ser el primer punto que se debe estudiar muy en serio, pues eso fue lo que hicieron otros países con muy buenos resultados.

Despues vale la pena leer bien lo que se escribió bajo GOBERNANZA-

....conviene que las personas que van a usarla palabra “Concepto de GOBERNANZA PORTUARIA”, en los debates sobre “Políticas Portuarias” en nuestro país, hagan primero una buena aclaración para dejar en claro de lo que están hablando. Si ellos definan que “Leyes de Puerto” efectivamente forman parte de “Gobernanza”, deberán aceptar que hay que hacer un amplio debate sobre nuestra “Ley de Actividades Portuarios”. Entonces debemos recordar, que nuestra Ley 24093, es UNA DE LAS POCAS LEYES DEL PAÍS, QUE ES UNA LEY DE ESTADO y

no una Ley de un gobierno de turno o de un partido político. La historia de la Ley es muy larga, pero aquí basta decir que se llegó a la promulgación de esta excelente Ley después de muchos años de ABIERTOS DIALOGOS. ESTOS EMPEZARON EN LA MITAD DE LOS AÑOS 80 EN LOS THINK-TANKS DE CEDEPORMAR (radicales) y CEMARFLU (peronistas). Excelentes abogados y excelentes representantes de los 2 partidos políticos, han podido escribir una clarísima Ley sobre la base de proyectos de esas entidades, que tenían amplios conocimientos de las graves fallas en nuestro sistema portuario de los años ochenta. Esta Ley ha comprobado sin lugar a ninguna duda su enorme éxito entre las Leyes Portuarias de América Latina y tiene una particularidad que no tiene ninguna Ley de Puertos de la región.