

Lecciones que se pueden extraer del “fallido” Consejo Consultivo de la Sub-Secretaría de Puertos y Vías Navegables (S.S.P. y V.N.)

Poco después de asumir en **Diciembre del 2015**, el Sr. Jorge Metz, S.S.P. y V.N. invitó a cinco personas del “ambiente” para participar de un “Consejo Consultivo” (CC).

En la **primera reunión** del CC del **15 de enero 2016**, él explicó la difícil situación en que había encontrado el ente. Su intención era hacer reuniones cada 15 días, comenzando con temas del Puerto de Buenos Aires.

Por el cúmulo de trabajo debió suspender **la segunda reunión** dos veces, que recién se hizo el **3 de marzo 2016**.

Esta vez había una larga lista de invitados, con “conocidos y desconocidos” y con la intención de colaborar, mandé a última hora del **2 de marzo, un email** a todos con varios “**documentos con ideas para arrancar**”.

De la larga lista asistieron el 3 de marzo 2016 **solo** los señores **R. Huici** del Ministerio de Transporte y el Sr. **Gonzalo Mórtola**, cuatro de los primeros cinco invitados del 15 de enero, y uno nuevo invitado y además algunos funcionarios de la S.S.P. y V.N.

El señor Mórtola se presentó como Interventor de **la A.G.P., que se estaba re-organizando como una Empresa del Estado, dentro del Ministerio de Transporte, como entidad autárquica y autónoma.**

Dio informaciones muy globales sobre los planes de la A.G.P., que se podían leer en la prensa. (Un “Plan de Modernización del Puerto de Buenos Aires” y un estudio de un Puerto de Aguas Profundas).

Como la tarea más importante mencionó la preparación de los pliegos para la licitación pública de 2 terminales, que debían estar listas en 2016.

En la Darsena F se haría una terminal para trabajar con barcazas.

Después de varias personas en la ronda entre invitados y funcionarios de la SSP y VN, me tocó hablar y como primer paso decidí entregar al Sr. Jorge Metz, al Sr. Huici, al Sr. Mórtola y al Sr. P. Campbell del Centro de Navegación un ejemplar escrito de todos los “documentos” que el día anterior había enviado por email a todos.

(1°NB Los interesados podrán encontrar los contenidos de estos “documentos” en este mismo sitio).

Pero además hice una observación al dicho del Sr. Mórtola, sobre la “autarquía de A.G.P.” y pedí prestar atención a un artículo de la Ley de Actividades Portuarias y su decreto de reglamentación, que estipula que el S.S.P. y V.N es la “AUTORIDAD DE APLICACIÓN DE LA LEY 24093”.

Ya que el señor Metz, el S.S.P. y V.N había mencionado la falta de fondos en el ente para hacer varias cosas muy importantes, se habló de “prioridades.

Fue entonces cuando uno de los invitados llevó a la atención que se había anunciado un enorme préstamo que se había tomado para la construcción del “Tunel de Agua Negra”, que sería de US\$ 1.500 millones.

(2°NB Este importante tema fue tratado después, fuera del “CC” por correo con la Subsecretaria de Planificación del Ministerio de Transporte, Carmen Polo y también sobre esto podrán encontrar mas datos en este sitio).

En esta segunda reunión se prestó mucha atención a la necesidad de hacer un “reglamento interno para el CC”. Se decidió que en el futuro se haría una “agenda previa” y después “minutas de cada reunión”.

La **tercera y única real reunión** se hizo después de varias postergaciones el **14 de abril 2016**. Asistieron, además de varios nuevos “invitados”, las tres personas de máxima jerarquía de la

Secretaria de Planificación del Ministerio de Transporte: **el Sr. German Bussi**, Secretario de Planificación, Sra. **Carmen Polo** Sub-secretaria de Planificación y **Emio Alzaga**, el segundo sub-secretario de Planificación.

Es muy importante tener presente, que en el organigrama del Ministerio de Transporte, esta Secretaría figura como el organismo que hace todos los “planes del Min. de Transporte”. Sin embargo en esta reunión se declaró que la “planificación” del Puerto de Buenos Aires está en manos del señor Mortola, Interventor de la “empresa” A.G.P., aunque no hay ninguna información en un organigrama del Ministerio de Transporte al respecto.

El Sr. Bussi comenzó con una larga exposición, donde explicó que su primer objetivo personal es el Plan R.E.R., un plan para reunir las estaciones de ferrocarril de trocha ancha de Constitución, de Once y de Retiro en algún lugar bajo el Obelisco.

El resto de la “Planificación estaría a cargo de Carmen Polo.

Después se tocaron varios temas, nuevamente en una forma poca organizada.

El Plan de Modernización del P.B.A. para licitar dos terminales recibió la mayor atención.

Se trató como punto más importante la conveniencia de licitar una o dos terminales.

La decisión “oficial” de licitar dos terminales, respondería a un reclamo de los gremios y la opinión de la A.G.P. que había una necesidad de tener suficiente competencia.

Cuatro de los 5 invitados, se manifestaron claramente para una sola terminal.

Después de la reunión presenté varias notas escritas con las ventajas que tendría a mi modo de ver, licitar una sola terminal para Cruceros y Contenedores.

Tres de los 5 “invitados” insistieron con su opinión que se aseguraba suficiente competencia por haber 3 otros puertos que compiten con el P.B.A. en la Región Metropolitana (L.P., Exolgan y Terminal Zarate).

Personalmente agregué algo más:

En la competencia “Intra-portuaria” NO hay que estudiar cómo funciona la competencia para los armadores, SINO COMO FUNCIONA PARA LA CARGA, que es el PRINCIPAL CLIENTE DE UNA TERMINAL Y NO EL BUQUE COMO MUCHOS PIENSAN.

Pero la “CARGA” no puede elegir la terminal que quiere usar, lo hace “el buque”.

Sobre esto mandé después una nota al Sr. Germán Bussi.

El tema de “competencia es muy complicado, pues un “exceso de competencia” hace tanto o más daño que “falta de competencia”.

Varios advirtieron de nuevo, que se puede comprobar que un exceso de competencia es muy negativo, viendo los resultados de la licitación de 1994, cuando se insistió en licitar seis terminales en vez de tres como muchos propusieron en ese momento.

Finalmente se pudo convencer en 1994 a las autoridades, que, si la oferta para T1 y T2 en forma unificada, superaría la oferta de T1 y T2 en forma individual, se adjudicaría T1 y T2 juntos como una terminal.

Así quedaron en 1994 cinco terminales, con el previsible resultado que T6 quebró dentro de un año.

Las consecuencias de aquellos errores de 1994 se están pagando todavía.

En el orden mundial se considera que para ser “eficiente”, una terminal debe mover un millón de TEUs.

Recién el día 29 de junio 2016, después de repetidos reclamos, la S.S.P. y V.N. distribuyó la “única minuta” de las reuniones de marzo y abril de 2016.

Es una “MINUTA DE MAS DE 50 PAGINAS”, y sumamente confusa.

Este relato contiene claras pruebas que había una sistemática resistencia de los funcionarios ajenos a la S.S.P. y V.N., para permitir la intervención de los “invitados del CC”, en un debate sobre puntos muy importantes de la PLANIFICACIÓN.

La “Minuta” es una clara prueba que durante las dos reuniones los funcionarios presentes trataron las sugerencias verbales de los “invitados” con suma ligereza.

Después de la publicación de la MINUTA en Junio 2016 siguió un periodo con un silencio total sobre lo que se haría con ese Consejo Consultivo.

Mandé varias notas a la Secretaría Privada de la S.S.P. y V.N. con COPIAS a todos los que figuraban en listas de “invitados”, sin recibir nunca una respuesta.

Finalmente recibí el 17 de enero 2017 la información de la A.G.P., que se había declarado “la muerte del Consejo Consultivo del S.S.P. y V.N.”, sin haberse informado el carácter grave de su enfermedad.

Todo eso se podrá ver ampliado en este sitio.

Recomiendo especialmente mirar:

Una exposición que hice en **Marzo 2016 para los Subsecretarios de Planificación Sra.Carmen Polo y Emilio Alzaga, con el título: “PROPUESTA PARA UNA POLÍTICA PORTUARIA”.**

Y también recomiendo ver una presentación en **CPAU en Septiembre 2016 ,**

“P.B.A.“RELACIÓN PUERTO CIUDAD CON SU NUEVO PUERTO 2019. UN DEBATE PENDIENTE”.

VER TAMBIEN EN ESTE SITIO EN EL INDICE TEMÁTICO:

- 1) Política de Transporte Intermodal.
- 2) PLAN BELGRANO.
- 3) Relación Puerto y Ciudad de Buenos Aires