

El difícil camino a la formulación del Plan de Modernización del P.B.A.

Este tema requiere un amplio debate y www.nuestromar.or ha puesto un espacio a la disposición de las personas que quieren participar.

Ver: Compilado de artículos y noticias sobre el futuro del Puerto de Buenos Aires”.

En estos artículos hay mucha información y los interesados podrán encontrar muchas cosas que merecen un detallado análisis.

Después de una rápida lectura del “Compilado”, se puede concluir que el P.B.A. ha llegado a una muy grave situación, de donde ahora es muy difícil salir.

Uno se puede dar cuenta que no se ha estudiado con la debida atención, cómo se acumularon en el correr del tiempo los problemas del P.B.A.

Y sin conocer los problemas, no se pueden encontrar soluciones.

Hay muchos errores que ya empezaron en 1900. Se debe leer bien la historia del puerto de la Plata y recordar como la concesión privada de la Ensenada de Barragán, con su Dock Central comenzó a ofrecer muchas ventajas al incipiente comercio argentino y se fue transformando en un serio competidor del todopoderoso P.B.A.

Esto no fue del agrado de los políticos, que tenían más interés en el P.B.A. para cobrar impuestos y el Estado compró la concesión del puerto de La Plata.

Así se “controló el crecimiento del puerto de La Plata” y se lo anuló como competidor del PBA.

Pero los errores más graves han hecho todos nuestros gobernantes a partir de 1998, cuando ya había avanzado en forma muy clara la “contenedorización” en todo el mundo.

Todos los países que progresaron, comenzaron a formar POLÍTICAS DE TRANSPORTE, donde la política de puertos se insertaba en la Política de Transporte del país.

El muy necesario análisis del “Compilado” podría empezar con las vagas referencias a los consultores nacionales e internacionales que el nuevo gobierno ha contratado desde el inicio. Se requiere más información sobre los temas tratados y los avances de los trabajos.

En el campo internacional, uno de los primeros pasos importantes fue la participación del Presidente Macri con varios altos funcionarios, en el Foro Económico Mundial en Davos, los días 20 a 23 de enero 2016.

Dentro de las acciones se destacó el comienzo del contacto con la OCDE, relacionado con los trámites para conseguir la admisión del país a aquella importante organización.

Ahora varios países “emergentes” aspiran participar, para poder nutrirse de las enormes experiencias acumulados por esa organización (ej, Mexico, Colombia, Peru y Chile)

Esta primera acción de enero 2016, tuvo como resultado que se pudo hacer el 22 y 23 de abril 2017 la “Round Table Conference de la OCDE y la Sub-secretaría de Puertos y Vía Navegables”, donde se trató el tema del P.B.A.

En esa R.T.C. participó el señor Olaf Merk, jefe de la OECD/I.T.F.

Se debe prestar mucha atención a sus frecuentes “twits”, que dan muy importantes informaciones, consejos y advertencias para las autoridades de todo el mundo, (tanto del "primer mundo" como de países en vías de desarrollo), sobre los graves problemas que hay en el Transporte Marítimo Internacional.

Estos graves problemas impactan a todas las cadenas logísticas de todo el mundo y por ende en todos los planes de “puertos y vías navegables”.

Los “Planificadores” deben seguir aquellos tweets, donde pueden encontrar valiosos aportes. El consejo más claro es, que cualquiera Planificación que se haga ahora en cualquier país, debe ser “flexible”, por los enormes cambios que se podrán producir en los próximos años, que van a ser mucho más rápidos y menos previsibles, y además de mayor impacto, que las experiencias de los años pasados.

Por eso, la primera pregunta que se podría formular en el análisis del “Compilado”, sería: **¿Donde se podrán encontrar las informaciones de los resultados de aquella R.T.C. y los contactos que siguieron?**

Uno de los más importantes pasos en el campo “internacional” tuvo lugar el 23 de Marzo del 2017 en Holanda, cuando se firmó un MoU con el Puerto de Rotterdam. (*1 Ver foto al final).

Parece que después de 6 meses de trabajo, faltan informaciones en el “Compilado” sobre los resultados que ha tenido este MoU.

El último importante informe en la parte internacional “del “Compilado”, es el artículo:

El gobierno argentino en China para presentar proyectos de inversión en el Puerto de Buenos Aires.

En este artículo se puede leer que el gobierno empezó una nueva etapa en su segundo “roadshow internacional”, para atraer participantes para proyectos del PBA.

Los dos “roadshows internacionales”, el de marzo 2017 en Holanda y éste en China, tienen diferencias fundamentales.

El primer paso fue muy bueno: se buscó “asesoría” para solucionar el problema.

En esta segunda “presentación internacional en China”, ya se presentan proyectos de inversión en el PBA, lo que es algo totalmente distinto.

Esto surge de la afirmación del Embajador en China, Diego Guelar, en el artículo de Telam: "Este es el proyecto de puertos más importante formulado en la Argentina en los últimos cien años".

¿Un correcto análisis de estos 2 “roadshows internacionales” mostrará que se completó satisfactoriamente el primer paso: el de la “asesoría”?

¿Ó podrá demostrar lo opuesto?

Francamente no encontramos ninguna información que indica que el MoU en Rotterdam ha tenido hasta ahora el resultado esperado.

Lo que leemos en general en el “Compilado”, son referencias a vagas y cambiantes “ideas” del staff de la propia AGP, la mayoría sin explicación alguna de los “fundamentos” que han servido para las propuestas.

(Ayer, 25 de septiembre se publicó un artículo en La Nación, que seguramente formará pronto parte de “Compilado”: **Renovarán el fantasmal puerto arenoso de Buenos Aires para convertirlo en un paseo. En este artículo se menciona la Darsena F que es una zona de una enorme importancia en los flujos de cargas para el P.B.A. y merece una pronta aclaración de cómo se insertará en el proyecto completo).**

Leyendo todo el “Compilado” con atención, uno puede pensar, que 6 meses después de la firma del MoU en Rotterdam, todavía no se ha obtenido el resultado esperado y que, apretado por los tiempos, se decidió abrir ahora nuevos canales.

Ofrecer un proyecto de la forma que se hizo en Shanghai el 24 de septiembre, parece indicar que se ha optado finalmente para buscar una salida forzada para el P.B.A., sin buscar la solución que necesitan la economía del país por un lado y la Ciudad de Buenos Aires por el otro.

Por eso opino que es importante, que se lea en el “Compilado” los siguientes comentarios que ya ha merecido el anuncio del Embajador Guelar.

Allí se puede leer, que lo que ahora fueron a ver los funcionarios argentinos en Shanghai, muestra cómo fue en 1998 el inicio del explosivo crecimiento de China y que de esto se debe sacar grandes lecciones.

Los funcionarios podrán haber visto con sus propios ojos, lo que se describió EN EL 2008

en WWW.ANTONIOZ.COM.AR en el siguiente extracto de un largo artículo :

LA FUNCIÓN DE LOS PUERTOS EN LA CADENA LOGÍSTICA.

Y junto con todo esto, se debe leer el muy buen artículo del señor Emiliano Galli en *Ámbito* del día 18 de *septiembre* y el comentario que hay en Nuestramar con referencia a este artículo: **China aprendió de Marco Polo y decidió que, ahora sí, volvió a ser su momento.**

Galli describe muy bien los pasos que China está dando y cómo el gigante asiático está “comprando la logística de aprovisionamiento” en el mundo entero.

Y se deben resaltar en el artículo estas palabras de Galli : **Argentina es rica en recursos lo que nos hace atractivo (ó PRESA FÁCIL).**

Esta advertencia, que actualmente recibe poca atención pública, merece que se formen grupos técnicos en el CONGRESO DE LA NACIÓN y en la Secretaría de Planificación para estudiar las consecuencias que ésta política de China, ya está teniendo en la POLÍTICA DE TRANSPORTE.

Hay indicios, que por las iniciativas de China, que ya empezaron hace varios años, se está dando demasiado atención al Ferrocarril Belgrano, en detrimento del rol que debe jugar el transporte por agua en el famoso PLAN BELGRANO, cuya ejecución hasta ahora es muy discutible.

Éste PLAN debiera ser LA BASE DE UNA POLÍTICA DE TRANSPORTE INTERMODAL, que el país necesita formar sin más demoras CÓMO UNA POLÍTICA DE ESTADO).

Y además se deben leer las siguientes declaraciones del representante de los EEUU en la W.T.O/Organización Mundial del Comercio, cuya traducción al español se publicará:

EEUU dice que China es una amenaza al sistema mundial de Comercio.

US says China a threat to world trading system US Trade Representative Robert Lighthizer has slammed China's economic model for representing an "unprecedented" threat to the world trading system that cannot be addressed under existing global rules.

"There is one challenge on the current scene that is substantially more difficult than those faced in the past, and that is China," Mr Lighthizer said in a speech in Washington, reported Hong Kong's SCMP.

"The sheer scale of their coordinated effort to develop their economy, to subsidise, to create national champions, to force technology transfers and to distort markets in China and throughout the world is a threat to the world trading system that is unprecedented."

The World Trade Organisation and the rules that underlie the international trade arbitrator were not designed to deal with China's current approach to its economy, according to Mr Lighthizer.

Mr Lighthizer asserted that he doesn't want to jump to any conclusions from an ongoing US investigation into alleged intellectual property violations by China under Section 301 of the Trade Act. The provision allows the president to unilaterally impose tariffs and other restrictions to protect US industries from unfair trade practices by foreign nations.

The US official warned that changes are coming to a system that leads to trade deficits and fails workers.

"There has been a growing feeling that the system that has developed in recent years is not quite fair to American workers and manufacturing and that we need to change," he said. "We will have change in trade policy."

He repeated that the administration of US President Donald Trump prefers bilateral deals to multinational accords. It will pursue one-on-one trade pacts with Asian nations, after Mr Trump withdrew from a trans-Pacific deal in January, and through talks with the UK in the next year or two after it exits the European Union. The US has already set in motion Mr Trump's promise to revamp the North American Free Trade Agreement to tackle trade deficits. The US, Mexico and Canada are preparing for the third round of negotiations to revise the deal from September 23-27 in Ottawa.

