

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 y **con la intención de colaborar, mandé a última hora de la tarde, antes del día de la reunión, un email a todos con varios documentos con ideas para “arrancar”**. (1°NB: Todas estas se podrán encontrar más adelante en este sitio, con muchos más detalles).

De la larga lista asistieron el 3 de marzo 2016 cuatro de los primeros cinco invitados y uno nuevo, algunos funcionarios de la S.S.P. y V.N y los señores R. Huici del Ministerio de Transporte y el Sr. Mórtola, quien se presentó como Interventor de la A.G.P., como entidad autárquica y autónoma. Después de las cortas “presentaciones” de los participantes, siguió un desordenado “debate”. El Sr. Mórtola dio informaciones muy globales sobre los planes de la A.G.P., que se podían leer en la prensa. El punto más importante tuvo que ver con los pliegos para la licitación pública de 2 terminales, que debían estar listas en 2016 y que en la Darsena F se haría una terminal para trabajar con barcazas. Durante el curso de la reunión entregué al Sr. Jorge Metz, al Sr. Huici, al Sr. Mórtola y al Sr. P. Campbell del Centro de Navegación un ejemplar escrito de los documentos que había enviado el día anterior por email a todos. Además hice una observación al dicho del Sr. Mórtola, sobre la “autarquía de A.G.P.” y mencioné un artículo de la Ley de Actividades Portuarias, que estipula que el S.S.P. y V.N es la “Autoridad Portuaria Nacional”.

Cuando se habló de “prioridades” y la falta de fondos en la S.S.P. y V.N., uno de los “invitados” observó el enorme préstamo que se había tomado para la construcción del “Túnel de Agua Negra”, que sería de US\$ 1.500 millones. (2°NB Este importante tema fue tratado después, fuera del “CC” por correo y también sobre esto podrán encontrar mas datos en este sitio).

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

En la tercera y única real reunión de 14 de abril 2016, asistieron, además de varios nuevos “invitados”, las tres personas de máxima jerarquía de la Secretaría de Planificación.

Es muy importante tener presente, que en el organigrama del Ministerio de Transporte, esta Secretaría figura cómo el organismo que hace todos los planes del Min. de Transporte.

Participaron el Sr. German Bussi, Secretario de Planificación, Sra. Carmen Polo Sub-secretaria de Planificación y Emio Alzaga, el segundo sub-secretario de Planificación.

El Sr. Bussi comenzó con una larga exposición, donde explicó que su primer objetivo personal es el Plan R.E.R. Después se tocaron varios temas, nuevamente en una forma poca organizada, pero el Plan de Modernización del P.B.A. recibió la mayor atención. Se trató como punto más importante la conveniencia de licitar una o dos terminales. Cuatro de los invitados, se manifestaron claramente para una sola terminal y yo presenté después varias notas escritas con las ventajas que tendría a mi modo de ver, una sola terminal. (3°NB Estas ventajas que según mi opinión tendría UNA TERMINAL, están descriptas, entre otras cosas, en mis emails del 7 y 9 de abril a Jorge Metz, que se pueden encontrar en otra parte en este sitio).

La decisión “oficial” de licitar dos terminales, respondería a la necesidad de tener suficiente competencia. Tres de los “invitados” consideraron que esto estaba asegurado por la simple competencia con los otros puertos que compiten con el P.B.A. Personalmente agregué algo más: En la competencia

“Intraportuaria” hay que estudiar cómo funciona la competencia 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.

Varios advirtieron de nuevo, que un exceso de competencia es peor que falta de competencia, lo que se puede comprobar con los resultados de la licitación de 1994, cuando se insistió en licitar cinco terminales en vez de tres. Finalmente se pudo convencer en 1994 a las autoridades, que, si la oferta para T1 y T2 en forma unificada, superaría la oferta de T 1 y T 2 en forma individual, se adjudicaría T1 y T2 juntos como una terminal.

Así quedaron en 1994 cuatro terminales, con el previsible resultado que T5 quebró dentro de un año.

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

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.

Durante las dos reuniones los funcionarios presentes trataron las sugerencias verbales de los “invitados” con suma ligereza.

Fui el único que hizo observaciones escritas a ese larga “Minuta” y seguí con preguntas hasta Enero del 2017. (4°NB: Nunca fueron contestado).

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.

Después de Junio 2016 siguió un periodo con un silencio total sobre lo que se haría con ese Consejo consultivo. Mandé varias notas a los 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 CC”, 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 dos subsecretarios de Planificación, la Sra.Carmen Polo y Emilio Alzaga, con el título: “**PROPUESTA PARA UNA POLÍTICA PORTUARIA**”.

Y también una presentación en CPAU en Septiembre 2016 , con el título “**Relación Puerto Ciudad con su Nuevo Puerto 2019. Un debate pendiente**”.

VER TAMBIEN EN INDICE TEMÁTICO: 1) Política de Transporte Intermodal. 2) PLAN BELGRANO. 3) Relación Puerto y Ciudad de Buenos Aires.