

Lecciones que se pueden extraer del fallido Consejo Consultivo de la Sub-Secretaría de Puertos y V.N.

Poco después de asumir, el Sr. Jorge Metz invitó a 5 personas del “ambiente” para participar de un “Consejo Consultivo”(CC) que estaba formando.

En la primera reunión del CC del 15 de enero 2016, él explicó la difícil situación en que había encontrado el ente y que su intención era hacer reuniones cada 15 días, comenzando con temas del Puerto de Buenos Aires. Pero 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, les mandé el día anterior de la reunión por email, unas ideas para “arrancar”. (Por falta de espacio no puedo dar en este corto artículo muchos detalles, que eventuales interesados podrán encontrar en otra parte de este sitio).

De la larga lista asistieron el 3 de marzo 2016 cuatro de los primeros 5 invitados, algunos funcionarios de la S.S.P. y V.N y como nuevos participantes, solo los señores R. Huici del Ministerio de Transporte y el Sr. G. Mórtoła, quien se presentó como Interventor de la A.G.P., como entidad autárquica y autónoma.

Después de las "presentaciones" de los participantes, siguió un desordenado “debate”.

El Sr. Mórtoła dio informaciones muy globales que ya se podían leer en la prensa. El tema más importante tuvo que ver con los pliegos para la licitación pública de 2 terminales, que debían estar listas en 2016. Durante la reunión entregué a los Srs. Metz, Huici, Mórtoła y Campbell del Centro de Navegación, el texto de los emails que había enviado a todos el día anterior. Además, hice una observación a la “autarquía de A.G.P.”: Según un artículo de la Ley de Actividades Portuarias, el S.S.P. y V.N es la “Autoridad Portuaria Nacional”.

Cuando se habló de “prioridades” uno de los “invitados” observó el enorme préstamo que se había tomado para la construcción del “Tunel de Agua Negra”, que sería de US\$ 1.500 millones. (Este importante tema fue tratado después, por correo fuera del “Consejo Consultivo”).

En la tercera y única real reunión de 14 de abril 2016, asistieron además las 3 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, y los Sub-secretarios de Planificación Sra. Carmen Polo y Emilio Alzaga.

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. Dentro de estos, el Plan de Modernización del P.B.A. recibió la mayor atención.

Se trató como el punto más importante la conveniencia de licitar una ó dos terminales. 3 “invitados se manifestaron claramente para una sola terminal y yo presenté después varias notas escritas con las ventajas que tiene una sola terminal.

Al respecto es muy importante ver un *email que mandé el 7 de abril a Jorge Metz, que se publicará pronto en un campo nuevo.*

En esta reunión del 14 de abril se informó que la decisión de 2 terminales respondería a la necesidad de tener suficiente competencia, pero muchos consideraron que esto estaba asegurado por la competencia con los otros puertos que compiten con el P.B.A., que van desde Santos en Brasil hasta Barranqueras en el Chaco. Personalmente agregué algo más: Hay que estudiar cómo funciona la competencia "Intra-portuaria" para la CARGA, que es el PRINCIPAL CLIENTE DE UNA TERMINAL.

SEGÚN ESTUDIOS DE UCTAD, NO ES EL BUQUE COMO MUCHOS PIENSAN, SINO LA "CARGA". Pero la "carga" no puede elegir la terminal que quiere usar, es "el armador del buque quien elije". Además se advirtió 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 5 terminales en vez de 3, como aconsejamos muchos. 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 se están pagando todavía. (Hice varias notas escritas a la lista de invitados al respecto del tema "DESEADA COMPETENCIA", que nunca fueron contestado).

Esto demuestra que se trataron de muy mala forma, las sugerencias verbales que los "invitados" hicieron durante esta reunión y que hubo una total falta de consideración. La "única minuta de reuniones", que distribuyó la S.S.P. y V.N. el día 29 de junio después de aquella única verdadera reunión, es una clara prueba que había una resistencia de los funcionarios ajenos a la S.S.P. y V.N. a permitir la intervención de los "invitados del CC" en un debate sobre puntos muy importantes de la PLANIFICACIÓN. Esto se podrá probar con un análisis de la ya mencionada "minuta" que tenía más de 50 páginas. Dentro de este contexto, hice además una exposición especial en marzo 2016 en la oficina de los dos sub-secretarios de Planificación, la Sra. Carmen Polo y Emilio Alzaga, con el título: "PROPUESTA PARA UNA POLÍTICA PORTUARIA".

Esta presentación también se puede encontrar en este blog, junto con otra que hice sobre el tema en el Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo, CPAU, con el título "*Relación Puerto Ciudad con su Nuevo Puerto 2019. Un debate pendiente*". Estas presentaciones se enviaron por email a todos los participantes e invitados al "CC". Desde junio 2016 hasta Diciembre 2016, mandé una cantidad muy grande de mensajes sobre estos importantes temas a los participantes de la reunión de abril, que nunca recibieron siquiera confirmación.

Finalmente recibí en diciembre 2016 primero una nota de la A.G.P. que consideraron mis mensajes como SPAM y otra, del 17 de enero 2017 que LA A.G.P. había declarado LA MUERTE DEL CONSEJO CONSULTIVO DEL S.S.P. y V.N., después de una larga agonía. PERO SIN INFORMAR el carácter grave de su enfermedad.

Un buen análisis de todo esto, sin duda arrojará grandes lecciones.