

¿Quién hará el PLIEGO?

Ésta es una importante pregunta:

PERO HASTA AHORA NADIE EN EL GOBIERNO, NI EN LA OPOSICIÓN, PENSÓ EN LA **PRIMERA PREGUNTA BASICA** QUE SE DEBE HACER, ANTES DE COMENZAR LA PREPARACIÓN DE TAN IMPORTANTE PLIEGO DE LICITACIÓN. Esta pregunta es:

¿Cómo es la importancia del “Transporte y la Logística” en la ECONOMÍA DEL PAÍS?

Y la segunda pregunta que se debe hacer y que aún es más importante: ¿CÓMO SE CONSTRUYE UNA POLITICA DE TRANSPORTE?, algo que han hecho todos los países que han PROGRESADO.

Es que en Argentina no se nombran ministros y otros altos funcionarios según sus conocimientos.

En este caso fue según repartos entre los partidos políticos DE LA COALICIÓN reinante.

En primer lugar, hay que estudiar la importancia que tiene el transporte en la economía del país y se debe ver quiénes son “los stake-holders”:

Stakeholders son todos los que tienen intereses en una “empresa” o en un “proyecto”.

Y en temas de transporte, los intereses que más importancia tienen son los que menos se toman en cuenta en nuestro país:

Son los PRODUCTORES y consumidores, QUE NO TIENEN NADIE que los defiende cuando se hacen las

Reglas y Leyes de Transporte.

Los PRODUCTORES de EEUU tienen un lobby en Washington, el N.I.T.L. (National Industrial Transportation League), “la voz de la “carga”, que defiende sus intereses desde 1907.

Y desde los años 70/80 los cargadores de productos de la agricultura tienen sus “propias coaliciones” para defender sus intereses.

En una empresa es “relativamente fácil” estudiar quienes son Stakeholders.

Pero es sumamente complicado en un proyecto para CONSTRUIR UNA POLITICA DE TRANSPORTE, **algo que en nuestro país nunca se ha hecho.**

ARGENTINA NECESITA MEJORES LEYES DE TRANSPORTE.

En este sitio hay varias entradas sobre esto.

Y con referencia a la LICITACIÓN DE LA HIDROVÍA, se debe prestar mucha atención a lo que hizo la BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO EN EL 2008, cuando se anunció que el gobierno estaba en

tratativas con Hidrovía S.A. para prolongar el contrato que iba a vencer en 2013, hasta 2021.

La B.C.R. comenzó el programa: Optimización Operativa y Institucional de la Hidrovía y creó C.U.F.H.I.D.

Los errores cometidos en aquellos programas deben servir hoy para evitar una repetición de errores.

Esta FALTA DE UNA POLITICA DE TRANSPORTE del país es sin ninguna duda una de las razones por la cual un país con tanto potencial, que según una opinión mundial de 1956 estaría dentro de una década entre las 10 primeras economías del mundo, está ahora bajo muchos países realmente pobres de África Sub-Sahara.

Ya en el fin del gobierno anterior, se aconsejó seguir un claro ejemplo de 1970: cómo los EEUU solucionaron un grave problema en su transporte:

Los ferrocarriles privados habían desarrollado todo el interior del país con un sistema de ferrocarriles

que unió el norte del país con el sur y la costa del Atlántico con la costa del Pacífico, cuando no había caminos.

Pero estos ferrocarriles comenzaron a cobrar cada vez más y se decidió hacer leyes para proteger los intereses de los cargadores y se fijaron reglas de lo que podrían hacer los ferrocarriles y reglas de lo

que podían hacer los transportistas con camiones.

Pero con la "Guerra fría" comenzaron los problemas: los EEUU hicieron "super- carreteras", que tenían zonas donde podrían aterrizar aviones. Y no se cobraron peajes.

Además, la enorme cantidad de camiones construidos para la 2ª guerra mundial, se usaron para el transporte en EEUU y habían bajado el costo de los transportistas por camión, mientras que los ferrocarriles pagaban todo sus gastos, incluyendo los de la infraestructura.

Y llegó un momento que los ferrocarriles informaron al gobierno que no harían más inversiones, y comenzaron a disminuir sus actividades, pues perdieron mucha plata.

Esto fue la razón que el presidente de los EEUU decidió en 1976 a formar una Comisión Mixta del Poder Ejecutivo y el Poder Legislativo para hacer LA POLITICA DE TRANSPORTE HASTA EL AÑO 2000.

Está Comisión de 6 Senadores, 6 Diputados y 4 EXPERTOS CON CONOCIMIENTOS DE TODOS LOS "STAKEHOLDERS", entregó sus conclusiones en 1979 y ya en 1980 el Congreso hizo 2 nuevas leyes:

El Staggers Act para ferrocarriles y La Ley de Transporte Automotor de Cargas para los camioneros.

En estas leyes se fijaron los presupuestos que se debían hacer para los próximos 4 años para desarrollos de las infraestructuras para el transporte por ferrocarril y para el transporte por camión.

Con ajustes cada 4 años, se siguen estas reglas hechas en 1980.

Esto es hacer una "POLITICA DE TRANSPORTE".

PERO PARA ESTO, TRABAJARON LOS ASESORES DE LOS DIPUTADOS Y SENADORES y las Càmaras empresarias y NO los asesores de nuestros senadores y diputados que son a veces sus peluqueros, jardineros o amigos.

Y también LAS UNIVERSIDADES Y PERIODISTAS JUGARON UN ROL MUY IMPORTANTE.

(aquí algunos periodistas han dejado de aceptar "comentarios" a sus artículos, algo muy común hace 1 año. Esto fue muy importante, pues muchas veces los comentarios agregaron mucho valor a los artículos).

Un muy buen ejemplo fue Tradenews que comenzó el 3 de enero 2019 con una serie de artículos "**El Puerto Buenos Aires es el árbol que tapa el bosque de la HIDROVÍA**", que continuó todo el año 2019.

Estos artículos Y LOS COMENTARIOS, aportaron muchas cosas que fueron partes de los estudios que se deben hacer y este trabajo se debe RESCATAR.

Y NINGUNA UNIVERSIDAD HA TOMADO EL TRABAJO PARA INVESTIGAR, CÓMO HICIERON LAS de EEUU Y MUCHOS OTROS PAÍSES "DESARROLLADOS", que realmente "PROGRESARON.

Todos hicieron SUS LEYES DE TRANSPORTE PARA CREAR CORRECTAS COMPETENCIAS entre los Modos de Transporte.

También se podría agregar aquí una repetición de las preguntas que hice hace más de un año al señor Ángel Elías, Asesor del Ministro de Transporte, que están en el blog, que nunca recibieron una respuesta.

Y refiriendo-me a nuestras reglas reinantes y los "stakeholders", podría preguntar ¿Qué compañía ha transportado la carga más importante del acuerdo Argentina -Brasil, CEMARBRA, que son los autos y camiones y qué intereses tienen y defienden?

Y ¿Como cobran los armadores o sus Agencias marítimas el "Toll-charge" a los cargadores y consignatarios de CONTENEDORES??

Y ¿Como son los INCOTERMS? ¿Son "Free on board" o "Free Carrier"? O el según el viejo "Cost, Insurance, ¿Freight?

¿Corresponde que cargadores y consignatarios pagan el "Toll-charge"?

El Centro de Navegación participa por indicación del S.S.P. y V.N. en la COMISIÓN de la A.G.P., una de tantas que deben PREPARAR EL PLIEGO DE LA LICITACION DE LA HIDROVÍA.

Esto es muy importante:

El C.N., podrá informar cómo será el comportamiento de las 3 ALIANZAS que dominan ahora:

¿Cómo será LA NUEVA ÉTAPA DE LA APLICACIÓN DE LA "ECONOMÍA DE ESCALA EN LA C.E.S.A." cuando Brasil y Uruguay han cumplido sus planes?

¿Cómo serán los "Hub-ports" y "Feeder-ports" y qué "líneas directas" podrá mantener Argentina?

Y ¿Como se podrán formar las mejores "Cadenas de suministro"?

Y se deben estudiar cómo son éstas, para distintos interesados en el país.

TODO ESTO ES PARTE DE "POLITICA DE TRANSPORTE".