

Comentarios al artículo Mariano Saul será el nuevo subsecretario de Puertos y V.N.

Los que conocen la actividad, saben que “el agua y los puertos fueron siempre el flanco de mayores conflictos”.

Ellos recordarán especialmente lo que pasó en un caso similar al principio del 2015 en el entonces "Ministerio de Interior y Transporte".

En aquel caso la A.G.P. había propuesto hacer una licitación para prolongar la concesión de la Terminal 5 por 30 años, manteniendo los mismos espacios que hoy ocupa. El pretendido pliego tuvo varias “incongruencias” y “muy discutidas condiciones”, de las cuales una fue la exigencia de construir un muelle para un buque de 15000 teus, casi a plena carga, con 14 m de calado.

Muchos opinamos entonces que esta licitación sería muy perjudicial para el futuro del Puerto de Buenos Aires y sobre todo, para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Por eso esta iniciativa para prolongar la concesión de T 5 por 30 años tuvo mucha resistencia , pero la A.G.P. insistió.

En este caso la A.G.P. tuvo un gran apoyo de los trabajadores de T5, que de aquella forma tendrían prácticamente sus puestos de trabajo asegurados por 30 años. Por eso los gremios portuarios hicieron constantes paros para presionar a la A.G.P. para concretar pronto la licitación. (Estos continuos paros tuvieron como nefasta consecuencia que muchos exportadores perdieron sus contratos por repetidos incumplimientos).

Finalmente, varios entes hicieron en marzo del 2015 un pedido de Audiencia Pública al entonces Ministro de Interior y Transporte. Este pedido OFICIAL tuvo como resultado que la Presidenta decidió por alguna extraña razón, sacar temas relacionadas con “Puertos y Vías Navegables” del Ministerio de Interior y Transporte y los pasó al ministro Kiciloff de Economía, que felizmente decidió anular aquella intención.

Ahora hay una similitud y por eso conviene leer también lo que se publicó el 21 de marzo sobre “Negociaciones entre la A.G.P. y sindicatos causa fricciones por los tercerizados de Puerto Nuevo”.

Para aquella noticia hice un comentario, donde mencioné ALGO MUY IMPORTANTE: que se debe aceptar la oferta de la Fundación Nuestro Mar, que ha puesto desde hace mucho tiempo su espacio <http://WWW.NUESTROMAR.ORG> a la disposición de los que quieren aportar opiniones en un debate abierto.

Es un sitio intachable, que no tiene otro fin que servir al bienestar de todos los habitantes y no defiende ningún interés particular. Agregué que las autoridades deben comenzar en forma urgente las necesarias gestiones para poder prolongar las actuales 3 concesiones por 3 o más años.

Con esto se podrá asegurar que se tomen las decisiones que más le convienen a todo el país, lo que por lógica debe incluir a los trabajadores.

Y que es en el Congreso, donde a mi entender se debe tener la última palabra.

Parece que sería lógico que ahora, ante la similitud de problemas todos los perjudicados de los paros del fin del 2014 y principio 2015, que son muchos, exijan a las actuales autoridades que se saquen todas las posibles lecciones que dejaron aquella ocurrencia.

Ahora se debe investigar si “El Plan de Modernización del P.B.A.”, que desde diciembre 2015 se está gestionando en la A.G.P., no tendría que haber quedado bajo observación de la Sub-secretaria de Puertos y Vías Navegables.

(Entiendo que, según la Ley de Actividades Portuarias, la ley 24093, y su reglamento, el Subsecretario de P. y V.N. es la “Autoridad Nacional de Aplicación” de la MEJOR LEY ARGENTINA, QUE FUE UNA LEY DE ESTADO Y NO DE UN GOBIERNO

Y para finalizar hice un segundo comentario: [2 abril, 2018, que](#) se debe prestar en primer lugar atención al artículo en <http://www.antonioz.com.ar> “el fallido plan de Enero 2016 del Subsecretario Jorge Metz para formar su CONSEJO CONSULTIVO” y en segundo lugar a “El difícil camino del Plan de Modernización del Puerto de Buenos Aires”.