

LOS TEMAS PENDIENTES PARA 2022

La Hidrovía, cuestión estratégica

En el año que acaba de iniciarse tendrá que definirse una nueva licitación para la administración y mantenimiento de una vía fluvial por donde sale el 80% de la producción argentina exportable.

Uno de los temas clave que deberá resolverse durante el año que acaba de iniciarse es el de la nueva concesión de la administración y el mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado de la hidrovía Paraguay-Paraná. Se trata de un tema que ha generado múltiples debates, aun dentro del oficialismo, dado que se trata de una cuestión estratégica para el desarrollo del país, y que involucra a las provincias litoraleñas, entre ellas a Corrientes.

El Gobierno nacional había oficializado en julio del año que acaba de finalizar la decisión de que la Administración General de Puertos (AGP) se hiciera cargo transitoriamente de la operación por un plazo de 12 meses.

La medida se llevó ade-

lante a través de la publicación en el Boletín Oficial del Decreto 427/2021 que tuvo la firma del presidente de la Nación, Alberto Fernández; el jefe de Gabinete, Santiago Cafiero, y el ministro de Transporte de la Nación, Alexis Guerrero, y tiene como principal objetivo generar un mayor control estatal sobre la hidrovía y facultar a la AGP, por un plazo de 12 meses, a cobrar el peaje y hacer las contrataciones necesarias para mantener operativos los servicios en la vía navegable, esencial para el comercio exterior argentino.

Al mismo tiempo, el Ministerio de Transporte de la Nación, junto a todos los protagonistas como universidades nacionales, técnicos especializados, gremios y empresarios del sector, han

estado avanzando en la confección de los pliegos licitatorios para la nueva concesión y la ejecución de las obras necesarias.

El mencionado plazo de 12 meses empezó a correr desde el 11 de septiembre de 2021 junto con la recaudación estatal de los peajes.

En diciembre último, a cuatro meses del debut de la AGP como concesionaria estatal a cargo del mantenimiento del canal troncal del río Paraná mediante contratos directos, el organismo comenzó el proceso licitatorio corto. Se conocieron las cuatro empresas interesadas en realizar el dragado y al finalizar el mes se abrieron los sobres técnicos para saber cuáles concursarán para el balizamiento hasta el 22 de septiembre de 2022, fecha en que se de-



ARCHIVO

TEMA CLAVE. La operación de la hidrovía Paraguay-Paraná es una cuestión que ha generado múltiples debates, aun dentro del oficialismo, y que involucra a Corrientes.

bería realizar la licitación definitiva.

PROVISORIO

Hasta ese momento, el mantenimiento lo venían

realizando las firmas Compañía Sudamericana de Dragados (CDS), empresa local de la belga Jan de Nul, y Emepa, con quienes la AGP firmó dos contratos directos hasta el 20 de

enero de 2022.

Con los papeles presentados y sobres abiertos, desde la parte oferente aseguran que la revisión técnica tardará entre un mes y un mes y medio.

OPINIÓN

Debe ser el año de la marina mercante nacional

por Julio González Insfrán
 Para EL LIBERTADOR

Relegada como mínimo durante un cuarto de siglo por la ausencia de políticas de Estado -o bien por una política consciente de abandono, funcional a las multinacionales que hoy operan en el sector-, la cuestión de la Hidrovía Paraná-Paraguay retomó estado público entre 2020 y 2021 por el vencimiento de la concesión para el dragado y mantenimiento de la vía por donde salen al exterior las tres cuartas partes de las exportaciones del país.

La discusión -eminentemente técnica- acerca de quién debe mantener y administrar nuestros principales puertos y vías navegables adquirió ribetes políticos, pero sólo como síntoma de un problema mayor y más relevante: la Argentina no tiene buques ni para el cabotaje entre sus puertos ni para el transporte de cargas de ultramar. Siendo un país exportador de carne, no tiene siquiera buques frigoríficos propios.

Esto implica como mínimo una erogación de divisas de más de 3.000 millones de dólares anuales (porque el transporte naviero está a cargo de empresas extranjeras a las que se les debe pagar por el flete), una estructura logística completamente irracional (con la que además se pierde la oportunidad de crear miles de fuentes genuinas de trabajo) y un serio problema de soberanía.

La cuestión de la Hidrovía, la marina mercante y la industria naval argentina había tomado estado público entre 2017 y 2018, cuando un grupo de sindicatos lidera-

do por el Centro de Patronos y Oficiales Fluviales, de Pesca y de Cabotaje Marítimo y la Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval supo unir por esa causa a empresarios del sector, académicos, instituciones públicas y legisladores de casi todas las fuerzas políticas.

Así se logró en su momento la sanción de una nueva legislación para la marina mercante y la industria naval, pero fue vetada por el Poder Ejecutivo de entonces en su aspecto central: la necesidad de reducir las cargas impositivas para los buques de bandera argentina, que hacen que a los inversores nacionales del sector les resulte inviable transportar carga bajo el régimen local, y que casi la totalidad de lo que entra y sale de nuestros puertos lo haga en buques del Paraguay o bajo otras banderas "de conveniencia".

La creación del Consejo Federal Hidrovía, con amplia participación de todos los sectores, la decisión de respetar la reserva de carga para buques de bandera nacional (que lamentablemente no se hace efectiva en la medida en que no haya buques), el apoyo del Ministerio de Transporte al proyecto de construcción de remolcadores de empuje en astilleros locales y la licitación para la apertura del Canal Magdalena (que permitirá conectar nuestro litoral fluvial y marítimo) son medidas muy auspiciosas que el actual gobierno ha tomado este año, pero queda pendiente lo principal: que se materialice un nuevo régimen fiscal para la marina mercante nacional, para que la Argentina tenga una estructura logística propia a la altura del país exportador que es.

Por eso es necesario que en 2022 los sindicatos, los

empresarios y el gobierno se unan para hablar de la marina mercante. El proyecto, por el cual nos encontramos trabajando en contacto con legisladores de varias fuerzas políticas -entre ellos la diputada bonaerense Marcela Passo y el senador correntino Carlos "Camau" Espínola-, tiene como centro la reducción de las cargas tributarias para incentivar el pase de buques de carga a la bandera nacional. También contempla la apertura de líneas de crédito para los astilleros argentinos.

Con que sólo se transporte bajo bandera argentina un 10% de la carga que hoy sale de los puertos del área Rosafé -principal salida exportadora del país- que hoy salen con bandera del Paraguay, se generarían para la economía local 1.400 millones de dólares anuales. Los trabajadores necesitamos los barcos para tener trabajo, pero el país los necesita para generar divisas. Además de eso, el Estado nacional comenzaría a recaudar impuestos por la actividad naviera, cosa que hoy no sucede porque no hay buques adheridos al sistema legal argentino, justamente por el costo de los impuestos, que triplican a los que pagan los buques de bandera paraguaya.

La labor conjunta de sindicalistas y asociaciones empresarias del sector está generando una voluntad política para mostrarle al gobierno la necesidad de recuperar la marina mercante nacional. Y ese es el gran objetivo que esperamos para 2022: que el Congreso Nacional corone por fin las auspiciosas medidas dadas en relación con la Hidrovía con un nuevo régimen fiscal para que la Argentina pueda tener su flota mercante, como herramienta para el desarrollo económico y soberano.