

La fuerza que a escala provincial nuclea a ECO anticipó que -en caso de llegar al Congreso- formará un monobloque, ratificando una proyección alejada de kirchneristas y libertarios. "Tenemos un criterio definido", subrayan.

El candidato a diputado nacional por el frente Corrientes Nos Une, Francisco "Talero" Podestá afirmó ayer que trabajará para fortalecer las instituciones, impulsar el segundo puente y promover la industrialización de la materia prima correntina.

Al mismo tiempo, el dirigente allegado a Gustavo Canteros también adelantó que conformará un monobloque y que apoyará los proyectos "que sean buenos para la provincia y el país", en caso de llegar al Congreso nacional.

Podestá aseguró que su principal objetivo será "revalorizar la Cámara de Diputados de la Nación y trabajar en proyectos que beneficien directamente a Corrientes".

"Como primera medida hay que ordenar y poner en valor la institución en la que vamos a participar. El Congreso está muy ninguneado, incluso por el propio Presidente. Es necesario devolverle el respeto y la relevancia que le corresponde dentro del sis-

RUMBO AL DOMINGO 26

Corrientes Nos Une va con perfil propio

FOTOS GENTILEZA



AL FRENTE. Francisco "Talero" Podestá es la cara visible de una alianza que reivindica la productividad integral.

ta e infundadamente se le ha quitado. Es una deuda pendiente con nuestra productividad para crecer. También tenemos que apostar a la industrialización de nuestra materia prima, que es abundante, pero se va casi toda sin valor agregado", explicó.

Además, planteó: "Corrientes tiene que recuperar ese 20 por ciento de coparticipación que injus-

ción con los otros representantes correntinos.

"Sí, voy a hacer un monobloque porque represento un espacio político y no debo salir de ahí en lo partidario. Pero me voy a juntar inmediatamente con los otros seis diputados nacionales de Corrientes para aunar criterios de agenda y trabajar conjuntamente", precisó.

Asimismo, el actual le-

gislador provincial indicó: "Oposición por oposición misma, no. Venga de donde venga el proyecto, si es bueno para la provincia en principio y para el país después, por supuesto que lo voy a apoyar. Y si no, no, obviamente".

Como corolario, el dirigente remarcó: "El Congreso no puede ser una escribanía ni un enemigo del Gobierno de turno. Tiene

que ser un ámbito de debate serio, responsable y con visión federal. Corrientes necesita diputados que discutan con argumentos y defiendan a su gente".

Así las cosas, el dirigente anticipó que en esta semana estarán dando las últimas recorridas de la "Caravana de la Producción", con una agenda muy nutrida.

BRETE DIPLOMÁTICO

Hidrovía: vuelve el reclamo de firmas exportadoras

Lejos de solucionarse, el conflicto regional por el cobro de peajes en la hidrovía Paraná-Paraguay sigue escalando.

Tras los cruces que mantuvieron la Cancillería paraguaya y el Ministerio de Transporte argentino, comenzaron a manifestarse las empresas que utilizan el servicio fuera de la Argentina.

"Toda acción de uno de los miembros de la hidrovía afecta al resto", indicaron 12 cámaras empresariales que se reunieron en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia. Y agregaron: "Por lo tanto, todas las acciones que tomen los países deben enmarcarse bajo el enfoque de la multilateralidad. Más aún, teniendo en cuenta que, dos de sus miembros, son países mediterráneos (Bolivia y Paraguay), que tienen derecho de acceso a los océanos consagrados en la Convención del Mar".

Este año, Argentina empezó a cobrar 1,47 dólares por cada tonelada transportada por la hidrovía, tarifa que para las citadas cámaras "afecta a los usuarios de la



LUPA. La principal vía para el comercio exterior.

región: importadores, exportadores, armadores y prestadores de servicios; no solo a los armadores paraguayos", que transportan soja en barcazas por el río Paraná.

"Este tipo de medidas además de encarecer los bienes

de la región, haciéndolos menos competitivos, podría desmotivar el uso de la hidrovía. Las instituciones privadas representativas de los usuarios de la vía navegable de los cinco países signatarios del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra entienden que el ámbito propicio para tratar la cuestión son el Comité Intergubernamental de la Hidrovía y la Comisión del Acuerdo, y que este es el marco para la aprobación o no del cobro del peaje", advirtieron.

Además, embanderados en los principios de "Libertad de Navegación, Igualdad de Tratamiento y Libertad de Tránsito", agregaron su reclamo por la calidad del servicio.

En tal sentido, señalaron que "resulta inconveniente la provisión del servicio tradicional de balizamiento -con boyas estáticas- porque eso no sólo no favorece la navegación, sino que incluso puede llegar a entorpecerla en función del permanente cambio de traza que las corrientes ocasionan en ese tramo del río Paraná", alertaron.