

Impulsan en el Congreso un proyecto para actualizar un régimen vigente desde 1944 y habilitar a buques extranjeros a operar en múltiples puertos del Litoral. La iniciativa, presentada por el diputado nacional por Corrientes, Diógenes González (UCR), junto a sus pares Guillermo Agüero (Chaco) y Darío Schneider (Entre Ríos), contó con el respaldo absoluto del gobernador Juan Pablo Valdés. La reforma apunta a reducir trabas burocráticas, dinamizar la Hidrovía Paraguay-Paraná y potenciar el desarrollo productivo del NEA.

UNA REFORMA CLAVE PARA EL NEA

Ley de Cabotaje: buscan potenciar la Hidrovía y el desarrollo regional

El diputado nacional de la Unión Cívica Radical (UCR) por Corrientes, Diógenes González, presentó junto a sus pares Guillermo Agüero (Chaco) y Darío Schneider (Entre Ríos) un proyecto de ley para reformar el régimen de navegación y comercio de cabotaje nacional, establecido por el Decreto-Ley N°19.492 de 1944. La iniciativa busca habilitar a buques de bandera extranjera para operar en múltiples puertos del Litoral dentro de un mismo itinerario, una herramienta que sus impulsores consideran clave para desbloquear el potencial exportador del Nordeste argentino (NEA) a través de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

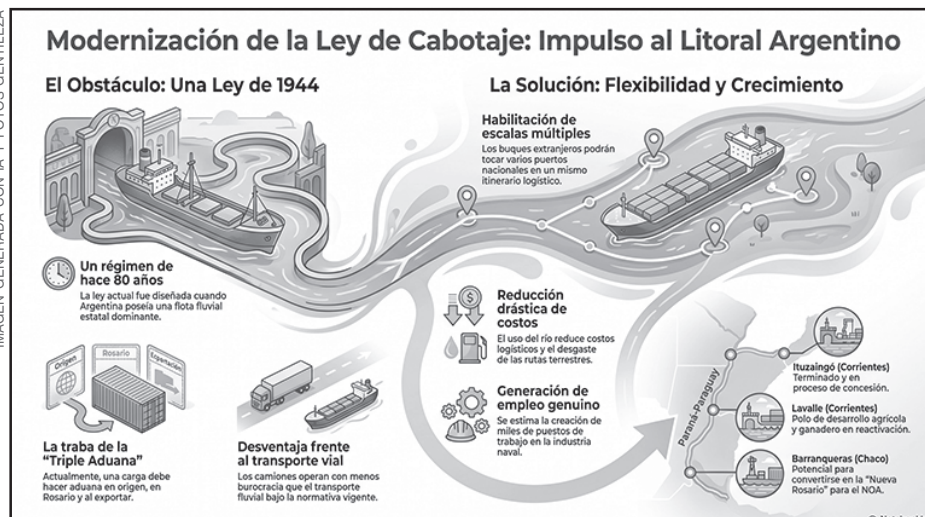
El proyecto llega en un momento de creciente debate político en torno a esta vía fluvial estratégica, y se inscribe en una agenda que el propio gobernador Juan Pablo Valdés había planteado con claridad días antes, en el marco de la visita del gobernador bonaerense Axel Kicillof a Corrientes.

Qué propone el proyecto

La iniciativa modifica los artículos 3° y 6° del Decreto-Ley N°19.492/44. El régimen actual restringe a los buques extranjeros al tráfico internacional y solo admite excepciones caso por caso, ante situaciones de fuerza mayor o falta de oferta nacional.

El nuevo texto introduce una lógica más flexible: la autoridad de aplicación podrá otorgar autorizaciones generales o por tiempo determinado (por ejemplo, por seis meses o un año) cuando lo justifiquen razones de eficiencia logística, integración regional o interés público, habilitando además escalas múltiples en puertos nacionales dentro de un mismo itinerario. Como garantía, las empresas autorizadas deberán cumplir normativas ambientales, laborales y fiscales, y el Ejecutivo deberá informar al Congreso cada tres meses.

En el marco de la presentación de la nueva normativa, el Diputado correntino explicó la motivación política que lo llevó, junto a sus pares del Chaco y de Entre Ríos, de encabezar la iniciativa: "Nos adelantamos al Gobierno nacional porque quisimos mostrar el protagonismo del Litoral. Quisimos dejar en claro que este no es solo un tema de la agenda del Ejecutivo, sino que es una bandera del radicalismo y un tema territorial de nuestra región", expuso.



LA BUROCRACIA QUE FRENA

Oportunamente, Juan Pablo describió tajantemente la situación que enfrenta la Provincia bajo la normativa vigente: "Para embarcar algo al exterior, tenemos que hacer aduana aquí en la ciudad de Corrientes, volver a hacer aduana para entrar al puerto de Rosario y, finalmente, volver a hacer aduana para salir al mundo", expuso.

De esa manera, el Gobernador contrastó ese escenario con el transporte

vial: mientras un camión carga en cualquier punto y llega hasta Rosario sin controles adicionales, el operador fluvial enfrenta trámites sucesivos en cada paso. "Es una ley que ha quedado anticuada y que no se condice con los tiempos modernos de la logística", sentenció.

Diógenes, por su parte, subrayó que el decreto-ley fue concebido en

otro tiempo, cuando existía "una flota fluvial del Estado, una marina mercante fuerte y un gran desarrollo de empresas marítimas argentinas". Hoy, ese escenario se invirtió: "Lamentablemente, casi no hay empresas nacionales circulando por nuestras principales vías. Lo que vemos todos los días son, sobre todo, empresas paraguayas", arguyó.

Una agenda común que trasciende lo partidario

El respaldo a la reforma llegó también desde la oposición nacional. El gobernador Kicillof, durante su visita a Corrientes, se sumó al planteo de Valdés: "Quiero agregar nuestro acompañamiento y solidaridad respecto al tema de la Hidrovía. Necesitamos que la Hidrovía se extienda tanto al Sur como al Norte", dijo, desde la conferencia desarrollada en el salón Amarillo de la Casa de Gobierno. En la ocasión, el bonaerense agregó que "esto es fundamental para que el Interior y las provincias podamos tener un acceso como corresponde y, al menos, con las mismas condiciones que poseen las flotas extran-



DIÓGENES. "Este es un reclamo de toda nuestra región", recalcó el Diputado nacional por la UCR.

geras".

La confluencia entre Kicillof y

el oficialismo correntino pone de relieve el carácter transversal de esta demanda, que trasciende las fronteras partidarias. La modernización del cabotaje se impone como una agenda de Estado: una reforma técnica con profundo impacto territorial que podría redefinir los flujos logísticos del Interior productivo del país.

Diógenes lo sintetizó con precisión: "El objetivo es dinamizar la economía de nuestras provincias y dejar de estar condenados a que todo salga exclusivamente por Rosario o Buenos Aires. Si usamos el río, desgastamos menos las rutas y las empresas reducen sus costos logísticos", finalizó.

Los puertos correntinos, en el centro del mapa

Corrientes es una de las provincias que más tiene para ganar con la reforma. González repasó la infraestructura disponible: el puerto de la Capital, actual-



mente operativo; el de Ituzzaingó, terminado y en proceso de concesión; y el de Lavalle, un polo productivo agrícola y ganadero en vías de reactivación. Con buques habilitados para hacer escalas sucesivas, todos esos puertos podrían integrarse a rutas internacionales sin las trabas actuales.

Por su parte, el Gobernador puso el acento en el impacto laboral: "El objetivo es que el transporte marítimo recupere su potencial y se generen miles de puestos de trabajo en una industria naval que hace mucho tiempo no los crea", dijo.