

LA REGIÓN MÁS POSTERGADA DEL PAÍS PLANTÓ BANDERA EN CORRIENTES CON RECLAMOS

Lo que dejó el plenario legislativo de las diez provincias del Norte

La 60ª sesión del bloque regional cerró dos jornadas de debates con la aprobación de proyectos estratégicos impulsados por la bancada correntina. Con fletes fluviales que cuestan hasta US\$2.500 bajo bandera nacional frente a los US\$700 de los buques paraguayos, reclamaron reformar la Ley de Cabotaje para el 8% de la carga norteña y exigieron que el Congreso revise el límite acuático frente a Ituzaingó.



LUIS GURDIEL

CORREGIR YERROS Y APROVECHAR EL POTENCIAL. La producción regional y la necesidad de utilizar las vías navegables como vínculo estratégico con el mercado global.

Inundación y contexto

En el cierre de su intervención, Breard también cruzó las críticas aisladas de quienes cuestionaron la realización de la cumbre en medio de las lluvias que dejaron unos 700 evacuados en el territorio provincial, al recordar que Corrientes tiene un 60 por ciento de su geografía ocupada de forma semipermanente por espejos de agua y que las instituciones atienden la emergencia climática sin detener la defensa de los intereses estratégicos de la provincia.



MIGUEL VALENZUELA

Por Jaime Meza
 Jefe de Redacción

El paso de la 60ª sesión plenaria del Parlamento del Norte Grande por la ciudad de Corrientes dejó mucho más que una foto institucional de vicegobernadores y más de cien legisladores de diez provincias. Durante las deliberaciones desarrolladas entre el jueves 22 y el viernes 23, el foro regional funcionó como una caja de resonancia de los problemas estructurales que asfixian a las economías alejadas del puerto de Buenos Aires y puso sobre la mesa una agenda que vincula la competitividad logística, la defensa de la soberanía territorial y las deudas históricas del diseño constitucional argentino.

En el tramo decisivo del plenario celebrado en el salón Libertad, el senador provincial radical Noel Breard asumió la voz cantante de la delegación anfitriona para fundamentar tres proyectos medulares - uno de ellos en representación del exgobernador y actual par de bancada Gustavo Valdés- que recibieron el voto afirmativo unánime dentro de la Comisión de Asuntos Constitucionales y Legislación

General.

Su exposición conectó las urgencias de los aserraderos correntinos y el aislamiento de los pobladores de la isla Apipé con las disputas inconclusas que hace dos siglos enfrentaron al interior con el centralismo porteño.

EL COSTO DEL FLETE FLUVIAL Y LA TRAMPA

El primer planteo de fondo abordó la paradoja económica que padece el complejo forestoindustrial de Corrientes, provincia que concentra la mayor superficie de bosques implantados de la Argentina. A partir de un relevamiento directo junto a los propietarios de aserraderos e industriales madereros, la representación correntina expuso que la Provincia logró altos estándares de eficiencia a pie de obra gracias a la inversión tecnológica, la calificación de sus recursos humanos y el aporte técnico de la universidad pública, pero pierde toda su capacidad de competencia cuando intenta trasladar la producción hacia los puertos de ultramar.

El diagnóstico parlamentario apuntó

de lleno contra la desarticulación que sufrió la Marina Mercante nacional desde las privatizaciones y el desguace de astilleros en la década de los 90. Mientras la normativa argentina empujó a los armadores hacia banderas de conveniencia y redujo la flota propia a una expresión marginal, el Paraguay construyó la tercera flota de barcasas más grande del planeta, sólo superada por las de Estados Unidos y Singapur.

Esa asimetría normativa y operativa golpea de forma directa a las exportaciones del Nordeste. Según las cifras expuestas en el recinto, despachar un contenedor desde la zona industrial de Gobernador Virasoro hasta la salida oceánica en una embarcación de bandera nacional tiene un costo aproximado de 2.500 dólares, mientras que el mismo trayecto en las barcasas de bandera paraguaya que navegan todos los días frente a los puertos correntinos cuesta entre 700 y 1.500 dólares.

Apoyado en las premisas económicas de Michael Porter sobre la construcción de ventajas competitivas frente a la vieja teoría de las ventajas comparativas de David Ricardo, Noel Breard sostuvo que

la actual Ley de Cabotaje resulta disfuncional para el interior productivo. Aunque la legislación vigente contempla un permiso de excepción para contratar buques extranjeros cuando no hay bodega nacional disponible, el trámite administrativo es transitorio, engorroso y carente de previsibilidad empresarial.

EN BLOQUE

Para destrabar ese cuello de botella sin perjudicar a la industria naval argentina, el Parlamento del Norte Grande aprobó impulsar ante el Congreso de la Nación una reforma que divida el mercado fluvial en dos segmentos claros. La propuesta consiste en mantener la reserva de bandera nacional para el 92 por ciento del volumen de carga de la hidrovía, concentrado en el nodo agroexportador de Rosario y Santa Fe, y habilitar un régimen diferencial permanente y con seguridad jurídica para el 8 por ciento restante que se origina en los puertos del Norte argentino, permitiendo que las economías regionales utilicen fletes de tercera bandera a valores de mercado internacional.