

# LA REPUBLICA ARGENTINA Y LA PANDEMIA COVID19: **¿SE PUEDE COMPARAR ESTO CON UN HIPOTÉTICO BARCO, NAVEGANDO EN UNA DENSA NEBLINA EN UNA ZONA peligrosa?**

LA REPUBLICA ARGENTINA Y LA PANDEMIA COVID19:¿SE PUEDE COMPARAR ESTO CON UN HIPOTÉTICO BARCO, NAVEGANDO EN UNA DENSA NEBLINA EN UNA ZONA LLENA DE PELIGROSAS ROCAS?

Este barco entró en esta zona el 11 de diciembre 2019, en los momentos más difíciles de la historia, con un Capitán nuevo, que recibió CONSEJOS EQUIVOCADOS. Contra clara advertencia decidió NO TOMAR UN “PRÁCTICO”, UN EXPERTO EN EL TERRENO, que debe asistir al Capitán en una navegación segura, para evitar que el barco termine en las rocas.

Ésto es lo que ocurrió ese día en la asunción del gobernador de Santa Fe, Omar Perotti cuando el Presidente Alberto Fernandez declaró que la Hidrovía será administrada por 6 Gobernadores, que deberían preparar los pliegos de la licitación. Con esto dejó la navegación del buque bajo la responsabilidad de oficiales de menor rango.

La “Hidrovía es de una enorme importancia en la COMPETITIVIDAD DE ARGENTINA, donde hay muchos INTERESES CONTRARIOS, que se deben analizar uno por uno y aplicar lo que resulte ser el interés más importante, el interés de los productores y consumidores, QUE EN ARGENTINA NADIE DEFIENDE. Para tener un país COMPETITIVO se deben defender a estos principales interesados, cómo fue MUNDIALMENTE comprobado en la historia de países que progresaron.

Es por eso que la preparación del pliego de la licitación para un nuevo contrato para el dragado y balizamiento de las vías navegables, es sumamente complicada.

El 28 de Agosto 2020 se decidió crear el “ACUERDO FEDERAL PARA LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ”, y en septiembre se decidió formar una Empresa constituida con el 51% del Estado y 7% cada una de 7 provincias: Ahora, en Octubre, la pandemia está causando estragos en la salud, pero también se están notando las primeras averías en el casco del barco y está entrando agua.

Para sacar el agua se usa en este caso la máquina de imprimir billetes, que está trabajando al máximo posible para producir pesos cada vez más devaluados. Y aunque ya hay claras y preocupantes averías, se sigue el incierto rumbo inicial del buque. Hay mucha confusión cómo se puede leer con claridad en un artículo de NETNEWS del 11.09.2020: LICITACIÓN DEL DRAGADO. EL BANCO MUNDIAL Y EL CONSEJO FEDERAL DE LA HIDROVÍA ¿QUIÉN ELABORARÁ LOS PLIEGOS DE LA LICITACIÓN?

¿Ó será una Sociedad del Estado, que se pretende crear?

Despues de la publicación de este importante artículo, se han dedicado una gran cantidad de ZOOMS y "Webinarios" al tema de la "Licitación de la Hidrovía", donde generalmente cada interesado repite las mismas cosas, sin que se formen verdaderos debates de técnicos en los diferentes temas que se presentan en LAS CADENAS LOGÍSTICAS. Vale la pena repetir: eficientes "Cadenas Logísticas" son la base para hacer un país competitivo, como han comprobado los países que progresaron.

En realidad, la primera vez que este tema fue debatido por primera vez, ya fue en el 2006, hace 14 años, cuando los PRÁCTICOS del Río Parana y del Rio de la Plata se reunieron en el CENTRO DE NAVEGACIÓN y dieron la advertencia que se necesitan canales no solamente más profundos, sino tambien más anchos. NINGÚN GOBIERNO HA PRESTADO ATENCIÓN.

Despues se trató el tema en el año 2008, cuando el gobierno anunció que estaba negociando con Hidrovía S.A. para prolongar el contrato que tenía vencimiento en el 2013, hasta abril del 2021.Y en aquel momento ya había una importante novedad: Panama informó que se ensancharían las esclusas del Canal de Panama y que en el 2014 la manga permitida de los buques, aumentaría de 32,2 m a 59 m., algo que iba a repercutir claramente en los buques que se usan.

Sobre esto hay tres P.P.T's en el sitio de web [www.antonioz.com.ar](http://www.antonioz.com.ar), la primera hecha en Mayo 2008 en un gran seminario en la B.C.R. Después se repitió en Septiembre 2008, en el Timon Club y otra vez en Febrero 2009 en la Audiencia Pública de UNIREN en Barranqueras, donde se debía comprobar la conveniencia de una prolongación para ser entregado a una Comisión Bi-Cameral en el Congreso. Estas presentaciones no recibieron la atención que sin duda merecen, algo que sigue siendo válido hasta el día de hoy.

Argentina PREFIRIÓ LA IMPROVISACIÓN, EN VEZ DE UNA PLANIFICACIÓN, cómo sigue siendo la funesta práctica. El país necesita dialogos públicos, con participación de técnicos en las distintas temas de las cadenas logísticas.

Además hay un PPT que se hizo en 2015 en SMART RIVERS, un evento donde participaron técnicos en el tema de todo el mundo, algo que Argentina no aprovechó. El título de la presentación es: LECCIONES QUE DEBEN APRENDER LOS 5 PAÍSES DE LA CUENCA DEL PLATA, DE LA GESTIÓN Y LA COLABORACIÓN DEL RÍO RHIN.

Éstas presentaciones tienen LECCIONES que se deben tomar en cuenta en las discusiones que hay HOY sobre la nueva licitación de la Hidrovía. Logicamente los PPTs de 2008 y 2015 se deben actualizar. El simple hecho que unos años atrás, el gigante minero, Vale de Brasil decidió comprar 35 buques de 350.000 a 400.000 DWT, cambió totalmente el interés de Brasil en la H.P.P.

Ahora solo va por la H.P.P. una pequeña cantidad, que compran las siderurgicas argentinas, el resto va todo por puertos brasileños.

Y Brasil tiene POLITICAS DE TRANSPORTE y comenzó en 2010 el programa de aceleración del crecimiento (P.A.C.s), con ferrocarriles y Hidrovías. Esto tomó velocidad en la segunda fase de 2011 a 2014. Y ahora va como todo en Brasil, despacio pero seguro.

Algo que Argentina nunca consiguió y va de Full Speed" al choque contra un muro. Argentina PREFIRIÓ LA IMPROVISACIÓN, EN VEZ DE UNA PLANIFICACIÓN, cómo sigue siendo la funesta práctica.

El país necesita dialogos públicos, con participación de técnicos en las distintas temas de las cadenas logísticas. En su reciente visita un grupo del I.M.F., el Fondo Monetario Internacional también incluyó en sus conversaciones el tema de la licitación de la Hidrovía, que consideran de mucha importancia para la economía del país. Por tal motivo hablaron con distintas organizaciones, como la UIA y diferentes líderes de los principales políticos.

Se puede leer en su informe, que Argentina comenzó en el 2018 con la preparación del pliego de condiciones de la licitación, que comenzaría el 1° de Mayo del 2021, pero que después de las elecciones de Octubre 2019 los gobernadores comenzaron conversaciones con el actual concesionario y se estudiaron varios conceptos para bajar los costos para las compañías que exportan los granos, por lo que se prolongó el contrato por un año, cómo mínimo. Sigue diciendo: Pero por la falta de lo que se menciona como "disciplina política" ninguna de esas ideas fue posible y posiblemente se prolongará el contrato por más de un año ó por un periodo no definido.

Y cómo ya se informó, el Gobierno tiene la intención de crear una empresa del Estado, con 51% del gobierno nacional y 7% cada una de 7 provincias .Por la "competencia política" que crea este sistema, será prácticamente imposible, que se haga un pliego como un traje hecho por un sastre. Se mencionó veladamente que en Argentina hay a menudo grupos de interés que hacen imposible que se llegue a una política racional. Hasta aquí el F.M.I.

Todo esto indica claramente que hay que "transparentar los debates" y que el PAÍS, necesita UN AMPLIO DEBATE PUBLICO, pero bien organizado.

Ya hay muchas personas que escriben sobre el tema en LinkedIn, donde se tratan de formar algunos "Grupos de Conversación", pero con pocos éxitos hasta el momento, aunque ya hay varias informaciones que valen la pena leer.

Lo que se debe ANALIZAR PROFUNDAMENTE SON LAS PUBLICACIONES QUE PUEDEN CONFUNDIR EL PANORAMA.

Y esto pasa con los que escriben en sus artículos sobre la "SOBERANÍA LOGÍSTICA".

Como hemos visto en los distintos informes ESTÁ COMPROBADO QUE ARGENTINA TIENE NINGUN INSTITUTO que analiza CUAL ES EL INTERÉS DEL PRODUCTOR Y CONSUMIDOR, bases de una POLÍTICA DE UN PAÍS COMPETITIVO.

En esos países es el CONGRESO que tiene la responsabilidad, pero nuestro Congreso es uno de los más CAROS DEL MUNDO, con una gran cantidad de ASESORES, pero con muy pocos TÉCNICOS EN LAS DIFERENTES MATERIAS, que realmente hacen falta.

Lo que deben hacer ahora el Presidente A. Fernandez, juntos con la oposición, es algo que se ha hecho con mucho éxito en países democráticos en momentos de tan grave crisis: SE FORMARON Comisiones Mixtas del Poder Ejecutivo y el Poder Legislativo, BIEN ORGANIZADAS, con los debidos aportes de técnicos en ciertas materias, nombrados por concursos. Y lógicamente de las Cámaras Empresarias de los distintas partes interesadas en los temas. Y hay muchos claros ejemplos que también se pueden aplicar en nuestro país.

En ningún evento de los tantos que se han dedicado al tema, se encuentra la pregunta BASICA: ¿Qué podemos aprender de la forma que han solucionado otros países, simulares problemas de hidrovías? Tampoco se hizo en un largo ZOOM de Antaq de Brasil y CEPAL.

Y se debe mencionar también algo que se publicó en Facebook, donde se habla de la licitación de la Hidrovía y un Plan del Congreso para hacer un nuevo Canal en el Rio de la Plata, Canal Magdalena, que tendría muchas ventajas: defendería la SOBERANÍA LOGISTICA. Esto merece un amplio dialogo entre todos los participantes en las diferentes “Cadenas logísticas”. Si en todo el mundo se aplicarían estas ideas que surgen en algunas iniciativas, quedarán muy pocos países CON SOBERANÍA en el mundo.

Un excelente ejemplo se puede encontrar en la historia de Norte Europa: Rotterdam es el principal puerto de Alemania, seguido por Amberes, pero nadie en Hamburgo dirá que por eso Alemania perdió su soberanía. En 1815, 5 países, incluyendo Alemania y Francia, con una larga historia de guerras sangrientas, firmaron UN ACUERDO en el Congreso de Viena.

Fue la base para la organización de cooperación internacional más antigua del mundo. Es un acuerdo para crear un organismo internacional que tiene por misión favorecer la prosperidad de la navegación fluvial a lo largo del río Rin, garantizando su seguridad y el respeto de su entorno. Está regulada por la Convención Central para la Navegación del Rin de 1868, que tiene su sede en Estrasburgo. En los años 60/70 se hizo un ajuste en esta Comisión y en 2003 la Comisión Europea, en el marco del proyecto de ampliación de la Unión Europea, solicitó un mandato del Consejo de la Unión Europea para negociar la adhesión de la Unión Europea a la CCNR y ADEMÁS a la Comisión del Danubio. Esto son ejemplos que se deben analizar.

El viernes 16, habrá un seminario del Consejo de Cargadores sobre la “Logística para la exportación post pandemia”.

Será un buen lugar y un buen momento para empezar a tratar este tema en serio.