

29 de marzo de 2021.

Miguel Lifschitz:

La Argentina debe definir cómo será la operatoria de 1.615 km (sobre un total de 3442 km) de la Hidrovía Paraná-Paraguay que recorre nuestro territorio como columna vertebral del Mercosur, . Tras una concesión otorgada en 1995 por 10 años y prorrogada sin licitación hasta hoy, tenemos la oportunidad de evaluar lo acontecido y trazar una verdadera política de Estado para el manejo de esta vía fluvial estratégica. Ya nadie discute que una logística eficiente es un factor central a la hora de pensar en un desarrollo sustentable para los países.

El 80% del comercio exterior de la Argentina sale al mundo por nuestra Hidrovía. Viajan minerales, fertilizantes, carbón, productos siderúrgicos, hidrocarburos y derivados, caños sin costura, rieles y durmientes, productos forestales, cereales, oleaginosas, harinas, aceites, biocombustibles. Santa Fe cuenta con decenas de puertos a la vera de la Hidrovía pero el país federal al que aspiramos debe contemplar no sólo a las provincias ribereñas sino a todo el país productivo, con sus agroindustrias y sus pujantes economías regionales.

La Hidrovía es mucho más que un excepcional medio de transporte fluvial, es la posibilidad de trabajar por un sistema logístico integral: trenes, camiones y barcos. Debe ser eje de un modelo logístico eficiente y de bajo costo dentro de un esquema multimodal integrado y articulado. Puede ser la viga maestra de un modelo que, basado en Tecnología y Bioeconomía, impulse un desarrollo sustentable en lo social, en lo ambiental y en lo económico.

La Argentina tiene múltiples posibilidades para aprovechar sus recursos biológicos y producir bienes y servicios de manera sostenible, generando nuevas fuentes de trabajo e insertándose en los mercados mundiales de acuerdo a los compromisos internacionales asumidos en materia de cambio climático. También cuenta con los recursos humanos y la infraestructura de investigación y desarrollo suficientes como para impulsar procesos industriales y de servicios que permitan ganar eficiencia en el uso de los recursos naturales y promover nuevos negocios, dejando atrás de una vez la división entre agricultura e industria.

Estamos ante una coyuntura clave. Si como prevemos, es necesario acordar una nueva prórroga a la actual concesión, esperamos que sea lo más breve posible y responda exclusivamente a los efectos de poner en marcha un proceso licitatorio internacional de manera transparente y profesional, garantizando los intereses del conjunto del país federal. Los pliegos de licitación deben ser elaborados con profesionalismo, con amplia participación y absoluta transparencia.

Estos 25 años de concesión de dragado y balizamiento han permitido mantener el acceso a los puertos y el calado del río Paraná para el ingreso de barcos de gran porte. En ese lapso hemos pasado de producir 40 a 120 millones de toneladas de granos y oleaginosas y podríamos llegar en la próxima década a los 200 millones.

Un proceso exitoso será aquel que permita mejorar la calidad del servicio de la Hidrovía, cuidar el ambiente y el ecosistema de los humedales, bajar las tarifas, incorporar tecnología y sumar infraestructura a lo largo de toda la traza, lograr efectivo control estatal sin corrupción, con la participación del sector privado en la ejecución del contrato según cómo se establezca en los pliegos de la licitación, que debe ser ejemplar y brindar previsibilidad. Para que esto ocurra y la participación sea efectiva la elaboración de los pliegos y el inicio del proceso licitatorio el 30 de abril de 2021 parece un tiempo exiguo para la participación responsable. La Unidad Ejecutora en el Consejo Federal expresó que el proceso de licitación demandará 180 días hábiles a partir del 30 de abril. Nada se dijo sobre la operatoria del sistema entre el vencimiento de la concesión actual y la nueva adjudicación. Sobre la Unidad Ejecutora Canal Magdalena debemos poner todas las miradas ya que cuenta con un presupuesto público de Nación de \$25.000 millones. Queremos saber cómo se invierten y con qué resultados. Por otra parte, creemos pertinente el pedido de crear nuevas unidades ejecutoras con visión federal, una para tratar la situación de los puertos fluviales y la otra para la revisión del Tratado de la Cuenca del Plata, junto a Cancillería. Sin embargo, no debemos engañarnos, la recuperación de la industria naval en la Argentina no depende sólo de regulaciones. Debemos alcanzar la estabilidad macroeconómica, tener regulaciones laborales, ambientales y tributarias que den un marco de previsibilidad al sistema. Analizar con datos objetivos las causas de la pérdida de competitividad y acordar una política de Estado de largo plazo. Un país es soberano cuando puede garantizarle alimentación, salud y educación a todos sus ciudadanos, cuando tiene organismos de control sólidos y efectivos que velan por el bien común, cuando promueve una inserción regional e internacional inteligente, preservando su autonomía, cuando administra con eficacia sus recursos y promueve la inversión productiva que genera desarrollo. La Hidrovía puede representar esa oportunidad de política de Estado o más de lo mismo, o lo que sería mucho peor, un retroceso que nos haga desaprovechar una vez más las enormes ventajas que nos da la geografía.

Miguel Lifschitz.

Presidente de la Cámara de Diputados y exgobernador de Santa Fe.