

Leer más.

Casi todos los días se habla en la prensa “especializada” y en zooms sobre el tema de la “Licitación de la Hidrovía Paraná-Paraguay”, que es el nombre que se ha dado a la nueva licitación del contrato de dragado de las vías navegables del Río Paraná y Río de la Plata, que es sumamente importante.

Se habla mucho de un extenso estudio que encargó la Bolsa de Comercio de Rosario junto con otros interesados.

Se habla de la formación de una empresa del estado, donde el Ministerio de Transporte tendrá 51% de las acciones y 7 provincias cada una el 7%.

Pero muchas preguntas que he formulado POR ESCRITO en artículos y “zooms” quedaron SIN RECIBIR RESPUESTAS.

El 13 de agosto se publicaron declaraciones del Ministro Meoni que afirmó: “Tiene que profundizarse el calado para que entren barcos más grandes y bajar los costos y vamos a constituir un Consejo Federal integrado por todos los actores y una Sociedad del Estado que controle la operación de la hidrovía, integrada por cada una de las provincias”.

Hay artículos del Senador Taiana y Horacio Tettamanti sobre un proyecto para hacer un nuevo Canal Magdalena, que tiene muchos adherentes y muchos que están en contra.

Pero hay mucho más que simplemente profundizar el calado y la tarea del Consejo Federal va a ser MUY COMPLICADO.

Y el debate sobre el Canal Magdalena requiere MUCHO MÁS INFORMACIÓN.

Y en algunas discusiones se plantea la importante pregunta:

¿Será mejor continuar con el sistema actual, donde el dragador factura en US\$ a los “usuarios”?

¿O saldrán menos US\$ DE LAS ARCAS DEL ESTADO con un sistema en que el ESTADO pague el dragador, que es mucho más fácil de hacer?.

No hay que olvidar QUE EL PAÍS VA A NECESITAR MUCHOS US\$ DOLARES PARA PAGAR LA ENORME DEUDA EXTERNA.

Hay pocos casos donde los conocedores del tema coinciden, pero todos están de acuerdo que en estos momentos esta licitación es la más importante de todos los “planes” que el Gobierno debe tener listo en el momento que termine la pandemia de Covid19.

Y está muy claro que AHORA la mayoría de los partidos políticos se deben poner de acuerdo en la forma en que se hará la PLANIFICACIÓN.

Personalmente opino que el país debe buscar ejemplos mundiales, cómo han solucionado otros países similares graves problemas con mucho éxito.

Hay un claro ejemplo que está ampliamente documentado, de cómo se solucionó un idéntico problema: en los EEUU en 1970.

Se habían construido autopistas con sectores donde podían aterrizar aviones, sin cobrar peaje, la industria automotriz vendió camiones baratos, con combustible barato, pero los ferrocarriles privados debían mantener sus instalaciones y pagar todos los gastos de mantenimiento y de operación, con muchas restricciones de lo que podían hacer y lo que no podían hacer.

Entonces los ferrocarriles no invirtieron más y en vez de crecer para satisfacer mayores demandas, fueron achicando hasta que en 1976 el problema fue tan grave, que el Presidente

dio la orden de formar una COMISIÓN MIXTA DEL PODER LEGISLATIVO Y PODER EJECUTIVO para preparar NUEVAS LEYES y formar una POLITICA DE TRANSPORTE HASTA EL AÑO 2000. Esta comisión mixta de 6 senadores, 6 diputados y 7 TÉCNICOS NOMBRADOS POR EL PRESIDENTE entregó sus estudios en 1979 y ya en 1980 se hicieron las nuevas leyes para el Transporte Automotor de Cargas y para los Ferrocarriles.

En MÁGENES de mi blog se puede encontrar un gráfico con los costos de la logística, que bajaron desde 1982 a 1993 de 16,3% DEL P.B.I. a 10,5% del P.B.I.

SI EL PRESIDENTE ALBERTO FERNANDEZ QUIERE PONER EL PÍAS DE PIE, ES ACONSEJABLE QUE SE ESTUDIE SI SE PUEDEN SEGUIR ESTOS EJEMPLOS EN EL PAÍS.

EEUU año	PBI 1	Inven 2	Transp 3	Admin 4	C.L. 5	%C.L. /PBI
1982	3,15	255	240	20	515	16,35
1983	3,41	228	244	19	491	14,40
1984	3,78	257	250	20	527	13,94
1985	4,04	240	265	20	525	13,00
1986	4,27	233	271	20	524	12,27
1987	4,54	243	288	21	552	12,56
1988	4,90	266	313	23	602	12,29
1989	5,24	311	331	26	668	12,75
1990	5,51	298	354	26	678	12,30
1991	5,67	270	360	25	655	11,55
1992	5,95	243	379	25	647	10,87
1993	6,37	250	394	26	670	10,52