

Leer mas:

Hemos visto que varios funcionarios de este gobierno leen los artículos periodísticos y salen a aclarar ciertos rumores que se corren, –otros no- como el que dice que se podría estar preparando el terreno para una estatización de la hidrovía. Es un muy buen augurio que algunos funcionarios lean, pero mejor sería si de una vez por todas se sentasen a diseñar un plan estratégico de transporte que desligue al sector de las internas partidarias, tanto internas como externas. Esto redundaría en la obtención de la competitividad que tanto necesita el país para aumentar sus exportaciones y que solemos escuchar desde hace años a presidentes, ministros de producción, de economía de agricultura, etc, etc. Todos hablan, todos prometen, ninguno resuelve. Perdón que sea reiterativo: ¡¡Argentina debe hacer un PLAN DE SU POLITICA DE TRANSPORTE hasta el 2030!!

Crear un espacio de diálogo donde estén representados todos los eslabones de la extensa cadena que mueve al comercio exterior argentino, incluyendo a dos grandes ausentes que son el productor y el consumidor. Cuando se habla de exportaciones agropecuarias, que engrosarán las arcas públicas y la de los 8 o 10 brokers internacionales de granos, no se tiene en cuenta la voz del productor al que se le exige competitividad, inversión en tecnologías y que asuma las pérdidas por factores ambientales. Los productores no forman parte del éxito de los brokers y los brokers no forman parte de las pérdidas que tienen los productores por inundaciones o sequías. Ni hablemos del gobierno que cobra impuestos –por adelantado inclusive- ganando siempre.

Esta sobreexigencia se replica a todos los sectores productivos.

TRANSPARENCIA falta asociar a la palabra COMPETITIVIDAD. Cámaras que dicen representar a un amplio número de afiliados cuando en la realidad representan a uno o dos, lobos disfrazados de caperucitas, y políticos cuyo único objetivo es “agarrar” un gran negocio que les permita “salvarse”.

Si de verdad se quiere sacar a Argentina de la crisis, se deben analizar con seriedad las experiencias de los países que han progresado en el mundo en los años 70 y 80, con los Estados Unidos a la cabeza, algo indiscutible, aunque ahora esto duele a muchos.

Esas experiencias han comprobado, que para ser competitivos se debe cuidar y proteger los intereses de los productores y los consumidores. Indispensable si queremos poner Argentina de pie. Otra frase que nos cansamos de escuchar en boca de los políticos pero que, hasta ahora, ninguno lo ha llevado a hechos concretos.

Si buscamos en la web “No hay mal que por bien no venga” hay interesantes entradas en Google, uno que reza: es un refrán que busca emitir un mensaje optimista cuando surgen situaciones catastrófica, pero que pueden generar también resultados positivos.

Hoy se podría usar el “No hay mal que por bien no venga” en primer lugar para conseguir que los políticos argentinos paren de acusarse todos los días, mutuamente, por la heredada mala situación del país.

Ni Macri nos dejó como en Suiza ni Cristina nos dejó mejor que Alemania. Entretienen al pueblo para no hacer nada, o para hacer sus negocios que no son los intereses del pueblo.

El pueblo argentino exige que los políticos demuestren que se están poniendo de acuerdo y que harán eventualmente sus auto-criticas, para demostrar que juntos quieren sacar al país del pozo.

Para ser un país serio, se necesitan políticas serias; que trasciendan al gobierno de turno. Este gobierno que no puede solucionar sus propias internas, debería probar suerte con la oposición, haciendo una invitación pública que difícilmente se podrá rechazar; y más aún, esa reunión también debería ser pública, para darle transparencia y que no se convierta en un reparto de cajas y cargos públicos.

El Webinar del “Encuentro Argentino de Transporte Fluvial”, fue uno de los más importantes, donde diferentes interesados defendieron sus propios intereses.

Sin embargo uno que merece especial atención es el webinar del CONSEJO DE CARGADORES, que es una acción conjunta de la Unión Industrial Argentina –UIA- y la Cámara de Comercio y Servicios - CAC-. El Consejo de Cargadores es el ente que deberá defender en primer lugar, los intereses de “productores” y “consumidores”. En ese webinar, Carmen Polo, ex Subsecretaria de Planificación del Ministerio de Transporte (2015- 2019) hizo una exposición que merece el primer seguimiento. Brindó una detallada y clara descripción de cómo deben empezar los estudios y que se deben continuar en “ABIERTOS DEBATES PÚBLICOS”.

Estamos todos arriba del TITANIC con el diario del lunes, pero el Capitán en vez de leerlo entabla una pelea con su tripulación.

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

Todos saben 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 sin conducción.

Hay mucha confusión cómo se puede leer con claridad en un artículo de Netnews del 11.09.2020: Licitación del dragado: ¿Quién elaborará los pliegos de la licitación? ¿El Banco Mundial o el Consejo Federal de la Hidrovía?

Espero que esta pregunta sea respondida en los próximos webinarios, como así también espero que los distintos funcionarios empiecen a decir cómo van a hacer para que la marina mercante argentina recupere su flota. Porque la respuesta la conocemos todos los actores del sector: hay que eliminar las asimetrías impositivas con el Paraguay. Algo que empezó a decir por el 2008 Juan Carlos Pucci ex secretario general del Centro de Patronos y Oficiales Fluviales, de Pesca y de Cabotaje Marítimo en sus excelentes seminarios y que hoy, octubre de 2020, sigue siendo el único camino para lograr la reactivación.

