

NUESTRO RIO PARANA

NO SE PRIVATIZA

El fin de la concesión que el gobierno de Carlos Menem otorgara a la empresa Hidrovía SA sobre un tramo del río Paraná, nos coloca frente al desafío de pensar nuestro futuro en clave estratégica y de soberanía nacional.

Los 1200 kilómetros que forman parte de esa concesión, vinculan el río Paraná con el Paraguay y con el Río de la Plata. Por él se desplazan anualmente entre 5 mil y 6 mil buques e implica un negocio millonario por las exportaciones mineras, agro-industriales, de carnes, pesca y de combustibles, profundizando la matriz extractivista que impusiera el neoliberalismo en la década de los 90. Su estratégica ubicación geográfica vincula espacios con importantes reservas de bosques; grandes potenciales piscícolas, agrícolas y pecuarios; gigantescos yacimientos de minerales útiles; casi la mitad del volumen de las aguas de los ríos del planeta, con un gran potencial hidroeléctrico; y una de las más altas biodiversidades del mundo. Las batallas de Quebracho y la Vuelta de Obligado deberían recordarnos que la disputa por ese tan rico territorio no es nueva, como tampoco lo es su importancia en clave soberana.

Las falencias de la concesión que venció el 30 de abril son múltiples. Por un lado, se realizó sin que mediara estudio alguno sobre el impacto ambiental ni sobre las características del relieve cubierto por las aguas, sobre la profundidad y las corrientes del río. Por otro lado, tanto la concesionaria como las empresas que

vinculan sus negocios al transporte por el Paraná, han carecido absolutamente de cualquier tipo de control por parte del Estado. Esto permitió, entre otras cosas, la proliferación del contrabando de distintos tipos de productos (granos, drogas, minería, etc.). Alcira Argumedo ha estimado que la evasión fiscal proveniente de esos ilícitos supera los 30 mil millones de dólares al año, recursos de los que se priva al Estado y erosionan su capacidad a la hora de diseñar políticas de crecimiento que permitan superar las elevadas cifras de pobreza en nuestro país. Al respecto, cabe señalar que diversos estudios afirman que el 40% de la soja que producimos sale por contrabando desde Paraguay, de lo que deriva la extraña situación de que ese país exporta mucho más de lo que produce... Por último, la concesión subordina nuestra salida marítima al puerto de Montevideo, ignorando la importancia del canal de Magdalena como articulador natural entre la Argentina fluvial y marítima, con salida propia al Atlántico sin necesidad de pasar por las costas uruguayas.

En 2020, apoyamos la decisión del gobierno de crear una empresa para hacerse cargo del tramo concesionado, empresa en la que el Estado tendría el 51% de participación. Sin embargo, esta idea se esfumó con la firma del decreto 949/20, que avanza en el sentido de una nueva licitación y limita la participación de las provincias, reduciéndola a la integración de un Consejo Asesor. Además, delega en el Ministerio de Transporte la facultad de licitar, desconociendo el carácter estratégico con el que deberían ser tratados temas de esta envergadura, en los que está en juego no sólo la matriz productiva de nuestro país sino su soberanía. Consideramos nuestra obligación señalar que estas delegaciones, que terminan invistiendo a un Ministerio de semejante poder, colisionan con el texto constitucional, que en su artículo 75, inciso 18, establece que corresponde al Congreso Nacional todo lo concerniente a la explotación de nuestros ríos interiores y al otorgamiento de concesiones temporales.

De las múltiples implicancias que se derivan del control estatal sobre nuestro río Paraná, queremos poner en relevancia dos:

1) El acceso a divisas genuinas provenientes de nuestro comercio exterior. No es cierto que Argentina esté condenada a una eterna restricción externa por falta de dólares. Sí es cierto, en cambio, que los miles de millones de dólares generados por nuestro comercio exterior son apropiados por un número reducido de empresas extranjeras y de actores económicos locales, que fugan y externalizan esas ganancias sin que el Estado Nacional reciba beneficio alguno. El comercio irrestricto de alimentos impacta, además, sobre los precios locales, genera inflación permanente y mantiene una estrecha relación con el índice de pobreza. El país que alimenta al mundo no puede ni debe tener a la mayoría de su población condenada al hambre.

2) La generación de empleo: la privatización del río Paraná destruyó nuestra industria naviera y nuestra flota; y con ellas desaparecieron miles de puestos de trabajo. Pedro Peretti estima que sólo para la construcción de barcazas serían necesarios 2200 trabajadores. Hoy más que nunca debemos ser conscientes de que la pobreza se combate con empleo y que esta es nuestra oportunidad para construir un modelo de país más incluyente, con una matriz productiva diversificada que termine de una vez con el “mito agrario”. Reivindicamos en este sentido a Manuel Belgrano, que más que general y creador de la bandera fue un brillante economista, que ya a principios del siglo XIX escribía: “Los países que se dedican a producir materias primas, generan desempleo en su país y empleo en el país de compra”.

Por todo esto afirmamos:

1) Que un **gobierno peronista no puede ni debe subordinar la soberanía a las fuerzas del mercado.**

2) Que un gobierno peronista **no puede ni debe permitir que la mayoría de su población se encuentre en condiciones de pobreza** mientras un

reducido número de actores económicos concentran la riqueza y eluden la tributación vía evasión y/o contrabando.

3) Que un gobierno peronista **debe priorizar la matriz productiva**, rompiendo con la lógica extractivista impuesta por el neoliberalismo.

4) Que un **gobierno peronista debe representar los intereses de la mayoría** y plasmar esa representación en políticas que aseguren mejores estándares de vida a las futuras generaciones.

5) Que un gobierno peronista debe utilizar todos los recursos a su alcance para lograr la independencia económica.

Y exigimos:

- 1) Derogar del **Decreto 949/20**.
- 2) Formar una **comisión bicameral** que concentre el resultado de todos los estudios necesarios a fin de que las decisiones sobre el río Paraná no resulten ni improvisadas ni irresponsables.
- 3) Retomar la idea de formación de una **empresa mixta, con participación mayoritaria del Estado Nacional**, que se hará cargo del tramo hoy concesionado.
- 4) Acelerar las obras referidas al canal de Magdalena a fin de asegurar nuestra independencia marítima y la articulación de nuestro territorio.

Los abajo firmantes integrantes de **AGRUPAR PARA EL DEBATE**, avalan este documento:

Antonuccio Alfredo, Bermolen Gastón, García Cambón Rodolfo, Rojas Héctor, Rodríguez Olives Lidia, Spinelli Humberto, Tarsia Osvaldo, Thomander Federico, Barandirian, Luis Eduardo, Benanal Julio, Borro Ricardo, Bonadeo José Luis,

Cantariño Néstor, Carrol Guillermo, Cano Jorge, Castillo Ricardo, Chertkof Liliana, Danesi Eduardo, Echevarrias Leonardo, De Bortoli Jorge Omar , Figueroa Alejandro , Fontana Gerardo, Garritano Alberto, García Carlos Alberto, Iriarte Gustavo, Iribarne Juan, Klajman Mauricio, Mansour Laura ,Menzer Lidia, Montiel Oscar, Mazzuco Gustavo, Notaro Margarita, Olguín Jorge, Oyola Carlos, Pérez Fernando, Peralta Omar, Quiroz Marcelo, Sánchez Marcelo, Spina Miguel Ángel, Torres Gladis, Rivadaneira Jesús, Varrenti Hernán, Villalba Claudia. Vera Jorge.

HECTOR ROJAS

COORDINADOR GENERAL.

“SIN SOBERANIA NO HAY NACION”

