

# PROCLAMA 20 DE JUNIO

## NOS UNE LA BANDERA DEL PARANÁ SOBERANO

*“Existiendo el contrabando y conel infernal monopolio, se reducirán las riquezas a unas cuantas manos que arrancan el jugo de la Patria”*

*Manuel Belgrano*

El próximo 30 de julio se abre la oportunidad de recuperar, para el Estado y para todos los argentinos y las argentinas, el imprescindible control y administración de la ruta fluvial más importante del país. Ese día, vence la prórroga de 90 días otorgada por el gobierno nacional, ante la final, el pasado 30 de abril, de la concesión de las tareas de dragado y balizamiento del Río Paraná que se encuentra, desde 1995, en manos del consorcio privado Hidrovía S.A.

Esa concesión, otorgada en plena ola privatizadora, en el marco de la imposición del Consenso de Washington en nuestro país, constituyó un "caso piloto ejemplar" de un sistema de privatización del peaje y control del tráfico fluvial, inédito a nivel mundial. Ninguno de los países con sistemas de transporte fluvial desarrollados, como EE.UU., China o Europa, ha adoptado, desde entonces, el "modelo argentino" de cesión monopólica a privados, sin control efectivo del Estado; por el contrario, han mantenido la incumbencia pública para garantizar la defensa de la soberanía y el interés nacional en sus vías navegables interiores.

Hasta 1.992, con la sanción de la Ley Nacional de Puertos, era la Administración General de Puertos (AGP), una empresa del Estado, la encargada, en forma centralizada, de todo lo relativo a la administración de los puertos marítimos y fluviales del país, así como del mantenimiento, dragado y balizamiento, de los canales, la red troncal y todos sus accesos. Tres años más tarde se concesionó la tarea de mantenimiento de la red troncal.

Hoy nos encontramos ante la oportunidad de retomar el control del Paraná -un canal crucial para el comercio exterior argentino por el que circula la mayor parte nuestras exportaciones e importaciones- elevando bien alto la bandera de nuestra Soberanía.

Entendemos que estamos ante un asunto de relevancia estratégica que se vincula con el modelo de desarrollo nacional a mediano y largo plazo, donde las decisiones del presente tendrán incidencia sobre cuestiones centrales de nuestro sistema económico y social a futuro: la disponibilidad de divisas, la administración del frente cambiario y la

restricción externa, y la sustentabilidad de un proceso de crecimiento económico y de desarrollo social sostenible en el tiempo.

La cuestión "Hidrovia" debe ser encuadrada en el marco de un análisis integral que contemple la revisión y optimización de la operatoria del sistema en su conjunto, dado que el Estado Nacional, desde 1992, ha ido resignando potestades. Por ello, el Estado Nacional debe ejercer una eficiente supervisión sobre dónde se draga y el volumen de lo dragado, así como planificar la estrategia de desarrollo a impulsar en los distintos puertos de la vía Troncal, considerando que en la actualidad hay puertos privados y provinciales. Lo que está en juego es la capacidad soberana, el control y el cuidado de aguas territoriales argentinas. En ese sentido, resulta imprescindible repensar estratégicamente, también, aspectos que tienen que ver con la navegación, la operatoria en los puertos privados, las actividades de control aduanero, el Canal de Magdalena, la interconexión de los puertos argentinos y la unidad de la Argentina marítima y fluvial, teniendo a la inversión pública y el rol del Estado como columna vertebral de la mejora y optimización del sistema.

Afirmamos la necesidad esencial e impostergable de avanzar en un camino que permita la recomposición de la soberanía nacional en el Río Paraná, el que debe contemplar:

- Atento a la brevedad de los plazos, diseñar una estrategia por etapas, que contemple acciones, por un lado, para el corto plazo, y, por el otro, para el mediano y largo.
- Retomar el control y administración estatal de la red troncal, a la que podría asistir la AGP, con intervención del recientemente creado Consejo Federal de la Hidrovia y de la Comisión Bicameral para el seguimiento, monitoreo, auditoria y contralor del proceso de concesión y funcionamiento de la Hidrovia y del Sistema de Navegación Troncal, que cuenta con media sanción del Senado de la Nación.
- Optimizar los mecanismos de fiscalización aduaneros, impositivos y del tránsito fluvial, con el objetivo de ejercer un efectivo monitoreo y control de la actividad portuaria y del tráfico comercial, para combatir prácticas ilegales como la subdeclaración de exportaciones, sobrefacturación de importaciones o el contrabando, así como del tráfico ilícito.
- Crear un organismo de control y una base federal de información centralizada que provea todos los elementos necesarios para un efectivo monitoreo y control de las tareas de dragado y balizamiento y del tráfico fluvial, con la concurrencia de todos los organismos con incumbencia en la materia.

- Ejercer el cobro de peajes en el tránsito fluvial, a partir de lo cual el Estado podrá invertir en el fortalecimiento y desarrollo de capacidades y tecnología propias.

- Concretar la puesta en marcha del canal Magdalena, indispensable para estructurar el desarrollo de una perspectiva marítima estratégica integrada con el sistema fluvial de la Cuenca del Plata.

- Revisar integralmente la Ley Nacional de Puertos, sancionada en 1992, con el objetivo de fortalecer la capacidad de control, fiscalización y transparencia en el movimiento de mercancías, lo que debe ser incluido en la legislación.

- Revisar integralmente las Leyes de Promoción de la Industria Naval Argentina y de Desarrollo de la Marina Mercante Nacional e Integración Fluvial Regional, sancionadas en 2017, en pos de apuntalar la recuperación y el desarrollo de la industria naval argentina y de una flota mercante nacional.

- Alertar, en lo inmediato, sobre las negociaciones confidenciales para el acuerdo Mercosur- Unión Europea, que, en el texto provisional, incluye a la "navegación interna", lo cual inhibiría la soberanía y el desarrollo nacional y regional ante las enormes asimetrías de desarrollos y capacidades locales frente a grandes empresas europeas.

**Como en 1812, cuando el general Manuel Belgrano por primera vez izó la bandera nacional a orillas del río, hoy el Paraná sigue siendo ámbito de debate y acción imprescindible para afirmar, con la fuerza y la dignidad histórica del pueblo argentino, la soberanía nacional.**

### Primeras Firmas

**Raúl Zaffaroni, Jorge Taiana, Fernanda Vallejos, Pablo Moyano, Hugo Yasky, Guillermo Moretti, Andrés Gallardo, Mempo Giardinelli, Juan Carlos Alderete, Pablo Micheli, Cecilia Roth, Luisa Kuliok, Pedro Peretti, Juan Ramos Padilla, Eduardo De La Serna, Paco Oliveira, Jorge Elbaum, Guillermo Prein, Héctor Amichetti, Roberto Baradel...**

Para firmar la PROCLAMA DEL 20 DE JUNIO, pueden enviarse las adhesiones ingresando al enlace de la dirección de correo electrónico que aparece a continuación:

[proclama20dejunio@gmail.com](mailto:proclama20dejunio@gmail.com)