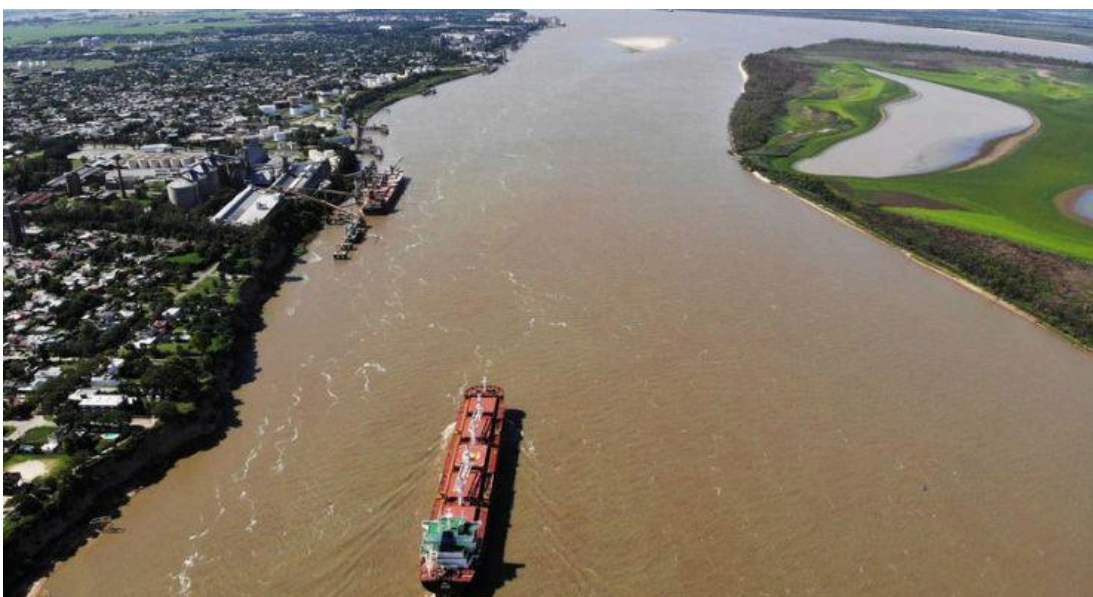


# LOS INTERESES OCULTOS DETRÁS DE LA HIDROVÍA



La autopista fluvial es el canal principal por donde transita el comercio exterior de la Argentina  
Marcelo Manera

**Alberto Fernández debe soportar que sus propios aliados le impongan una nueva humillación. Cristina Kirchner hizo aprobar en el Senado la creación de una Comisión Bicameral que intervenga en la licitación de la Hidrovía. Dos comisiones de Diputados anteayer dictaminaron a favor, y se espera que en la próxima sesión de la Cámara el engendro quede consumado.**

Autor: Carlos Pagni LA NACION - 24/06/2021

Con la nueva bicameral, el Congreso, liderado por la vicepresidenta y por Sergio Massa, recorre un camino contrario al habitual. Esta vez no transfiere facultades al Presidente, sino que se las quita. Las licitaciones son procesos administrativos propios del Poder Ejecutivo. El Legislativo puede controlarlos con posterioridad a través de la Auditoría General de la Nación. Pero no está previsto que ese monitoreo se ejerza mientras se está efectuando el acto de gobierno. Es a lo que Fernández deberá conformarse a partir de ahora. Con una curiosidad adicional: Massa recorta el poder de Alexis Guerrero, el ministro de Transportes que él mismo promovió. Más allá de las consecuencias que tenga en un negocio estratégico como el mantenimiento de la Hidrovía, lo que está a punto de completar el parlamento se convertirá en un antecedente de inimaginable trascendencia institucional.

Las comisiones parlamentarias ligadas al manejo de concesiones estatales han tenido un arquetipo inspirador: la bicameral de control de las privatizaciones fundada en tiempos de Carlos Menem. Su importancia se puede entender con una anécdota. En plena campaña electoral de 1999 se reunieron varios senadores peronistas a compartir sus penas por las dificultades de financiamiento. Uno de ellos explicó: “La plata del partido se la lleva Duhalde para su candidatura, y la que podría darnos Carlos va para la publicidad ‘Menem lo hizo’”. Uno de los contertulios creyó encontrar la solución: “Quédense tranquilos, muchachos, que voy a hacer una recorrida por los clientes de la bicameral”. A algunos les pareció demasiado sincera la noción de “clientes”. Pero el tema se olvidó enseguida porque, después de la gira, el comedido senador descubrió que otros colegas habían pasado antes el rastrillo. Ayer, mientras opinaba sobre la nueva comisión impulsada por la señora de Kirchner, un risueño “experto en mercados regulados” ironizó: “Los que participen de la licitación tendrán que acostumbrarse a recibir la visita de los Peaky Blinders, que invocarán a la tía Polly para pasar la gorra... y la navaja”. Para descifrar el mensaje, hablar con Marcelo Stiletano.

Esta creación legislativa ha sido aprobada por unanimidad. Solo el experimentado Jorge Sarghini advirtió a sus colegas de bancada sobre la anomalía institucional que estaban autorizando. A los legisladores de Juntos por el Cambio no les preocupa que, en un eventual gobierno de ellos, el peronismo capture desde el Congreso atribuciones del Presidente. Bendita Hidrovía, que consiguió cerrar la grieta.

La navegabilidad de los ríos es decisiva para la economía. La Argentina está lejos de los mercados hacia los que exporta. Pero compensa esa desventaja con el calado de un sistema fluvial que permite a los grandes barcos llegar a los puertos del litoral. Sobre todo, al de Rosario. El 50% de la producción de soja del país está a menos de 400 kilómetros de ese puerto.

El Paraná tiene un calado de alrededor de 25 pies, que habilita el ingreso de grandes barcos. Pero hay tramos donde se forman bancos que exigen el dragado permanente. Esa actividad la realizaba con mucha dificultad por el antiguo Ministerio de Obras Públicas hasta que, en 1995, Domingo Cavallo privatizó el servicio a cambio de un peaje. Según los usuarios, que son los principales exportadores de la zona, el sistema funcionó bastante bien. En el sector cerealero aprecian la eficiencia del dragado porque, como el valor de los productos que se transportan no es muy elevado, es crucial la disminución de costos. **Cuanto más calado tenga un carguero, más rentable es el comercio.** Son condiciones relevantes porque afectan al 70% de las exportaciones argentinas.

La concesión, que estuvo siempre en manos de un consorcio de los belgas de Jan de Nul y de la argentina Emepa, de Gabriel Romero, fue prorrogada en 2009. Esta ratificación fue parte de un escándalo, cuando apareció en los cuadernos de las coimas el nombre de Romero pagando a Cristina Kirchner 600.000 dólares a cambio de esa medida. El empresario declaró como arrepentido ante el juez Claudio Bonadio. Más tarde envió un mensaje a la vicepresidenta, a través del abogado Carlos Beraldi, para aclarar sobre lo que había manifestado en la Justicia. Esas precisiones se produjeron en el momento en que un ejecutivo de Emepa recibió insinuaciones de funcionarios oficiales pidiendo que la firma entregue el negocio a un empresario muy cercano al poder. Invocaban el nombre de Massa, que domina el área de Transportes. Pero nadie pudo corroborar que Massa estuviera al tanto.

La facturación del peaje de la Hidrovía creció a la par de la expansión agropecuaria. Los 35 millones de toneladas que se exportaban a fines de los años '80 son hoy 120. Los 1000 buques que transportaban aquella carga, pasaron a ser 4500.

Quienes invierten en esa actividad esperan que el mantenimiento de las vías navegables se resuelva a través de una licitación transparente. El fallecido ministro Mario Meoni había puesto el control de ese concurso en manos de la OCDE. Guerrero, su sucesor, compartiría ese criterio irreprochable. Ahora habría una mutación: las garantías de corrección que brindaría la OCDE pasarían a ser ofrecidas por los senadores y diputados de la nueva bicameral.

La intervención de esa comisión en la licitación sirve para exagerar el estilo deliberativo del Gobierno. En ese cuerpo compiten varios proyectos. Desde el corazón del kirchnerismo se lanzó una declaración en favor de que el Estado se haga cargo del dragado del Paraná. Fue el Día de la Bandera, que se izó por primera vez en ese río. Todo cierra. Entre los expertos en logística fluvial que firmaron la proclama estaban Raúl Zaffaroni, Fernanda Vallejos, Pablo Moyano, Cecilia Roth, Luisa Kuliok, Mempo Giardinelli y Roberto Baradel. En el texto, citando a Belgrano, defendieron la idea de que, si el sector público se hace cargo de mantener la profundidad del río, será más fácil combatir el contrabando y custodiar la soberanía.

Los firmantes saben algo que el resto de los mortales desconoce. Al parecer, una simple tarea de ingeniería, consistente en sacar arena del fondo del río y señalar los canales, sustituiría lo que, en rigor, se espera de la Aduana y de la Prefectura: el control del tráfico de mercaderías y el combate al delito. Es llamativo que personas con semejante devoción por el Estado tengan una visión tan extravagante sobre cómo funciona el sector público.

La declaración contiene un párrafo que parece inevitable: filtrada entre tanta pasión estadocéntrica, y sin que quede clara la vinculación con el dragado, aparece una defensa privatista de la industria naviera nacional. Además, se puede leer una reivindicación de la Administración General de Puertos. Las palabras flotan en una sola dirección: Horacio Tettamanti, exdirector de Puertos, primo del vicedecano Pablo Tettamanti, caudillo de los astilleros locales, adicto a contratar con el Estado.

Existe la presunción de que la estatización podría derivar en una posterior concesión a una empresa china, que evitaría así competir en una licitación internacional. La candidata es Shanghai Dredging, que contaría con el apoyo de Gerardo Luis Ferreyra, el empresario ultrakirchnerista titular de Electroingeniería y socio de los chinos en la controvertida licitación de las represas de Santa Cruz. La versión debe tener algo de fraudulento: sería irónico que en nombre de la soberanía se entregue una concesión a una compañía extranjera. Se estaría inaugurando una corriente a favor del Estado, pero del Estado chino.

La presencia de China en el manejo de la Hidrovía roza la cuerda geopolítica. Países que pueden conjeturar conflictos con esa potencia, como los Estados Unidos, Japón o Australia, están interesadísimos en conocer qué papel jugarían la Argentina y Brasil en el flujo de mercaderías hacia un eventual enemigo militar. Es la razón por la cual el almirante Craig Faller, jefe del Comando Sur de la marina norteamericana, visitó Ushuaia para oponerse a la posibilidad de que China construya una base de aprovisionamiento marítimo en el extremo sur.

Este juego entre potencias interpela cada vez más a la política exterior. A Massa, que controla, hasta donde lo dejan, el Enacom, le volvieron a indicar en los Estados Unidos el malestar que provocaría que se contrate como proveedor del sistema 5G a la multinacional Huawei. Es un temor abstracto: desde que las telecomunicaciones se declararon servicio público, las inversiones en esa área son una quimera. Esa actividad está ahora regulada por los jueces a través de medidas cautelares. Ayer se emitió una a favor de Telecentro. El argumento es siempre el mismo: el Estado no puede fijar el precio de un servicio si, al mismo tiempo, no controla sus costos. Es el problema que enfrenta la medicina privada: “Como a las eléctricas, nos congelan la tarifa; pero, a diferencia de ellas, no nos otorgan un subsidio”, suele explicar un líder del sector. A propósito de eléctricas: el ENRE, que reporta a Federico Basualdo, aprobó sin chistar que Edenor pase a manos de los megadeudores de Cammesa José Luis Manzano y Daniel Vila. La floreciente industria del subsidio.

La rivalidad global, que tiene en su centro a China, acaba de tener otra manifestación en el país. Martín Guzmán debió desembolsar 430 millones de dólares al Club de París para evitar el default. Fue un triunfo de Japón, segundo acreedor en esa institución. Su embajador, Takahiro Nakamae, había adelantado este criterio: nos deberán pagar en la misma proporción en que pagan sus créditos con China.

Si Guzmán hubiera alcanzado el acuerdo con el Fondo Monetario que tanto prometía, habría evitado esa erogación. Pero siguió la ley de este Gobierno: procrastinar. Su jefe, Alberto Fernández, hace lo mismo. Como no llegó a tiempo con la licitación de la Hidrovía, anuncia un concurso “por un año”. Emocionante su optimismo: ahora que la decisión queda en manos del Congreso, las demoras pueden tomar toda una vida.

---

Años de Campo