

ABC Color Digital, "Urgen una 'postura enérgica' sobre la navegación fluvial en el MERCOSUR (Paraguay)", *Nuestro Mar*, Buenos Aires, Argentina, 19 de enero de 2012.

Consultado en:

<http://www.nuestromar.org/noticias/20-01-12/urgen-una-“postura-enérgica”-sobre-navegación-fluvial-en-mercosur-paraguay>

Fecha de consulta: 11/10/2013.



El sector privado nacional exige al Gobierno paraguayo “hacer sentir su voz” en el Mercosur sobre el tema navegación, especialmente en lo que se refiere a las trabas recurrentes y los sobrecostos impuestos por la Argentina que, sumados al estiaje, están encareciendo seriamente los fletes fluviales. Un empresario del sector naviero afirmó que este es un asunto que sí importa al país, y que el Poder Ejecutivo debe dejarse de “embromar y hacerles el jueguito” a nuestros vecinos con temas como Ushuaia II, “que solo sirven para tapar los verdaderos problemas de la región”.

Miembros de los principales gremios empresariales mantuvieron días pasados una reunión con el presidente Fernando Lugo, a quien expresaron su inquietud respecto a los efectos que tiene en toda la economía el problema de la bajante del río y, al mismo tiempo, expusieron las vías para paliar la dificultad en el futuro.

Por su lado, referentes del sector naviero nacional han manifestado que, además del drama que significa el bajísimo caudal del río Paraguay, el transporte fluvial sufrió encarecimientos de hasta un 35% en sus costos, debido a las trabas y las constantes medidas arbitrarias que adoptan sindicalistas y autoridades portuarias y aduaneras de la Argentina.

Advierten que esos sobrecostos encarecen cada vez más el comercio exterior que, finalmente, son asimilados por el consumidor y por los productores paraguayos, por lo que los empresarios instan al presidente Fernando Lugo “a buscar, de manera expeditiva, alternativas a la navegación y a la salida al mar para nuestro país”.

Transporte de gasoil

Un sector muy sensible (quizá el más sensible de todos) es el relativo al flete de los combustibles, para lo cual se precisan condiciones especiales, una infraestructura y una logística. Al respecto, Petropar decidió, a finales del año pasado, declarar desierta la licitación que convocó para la contratación del servicio de flete fluvial por considerar que los precios ofertados superaban sus propias expectativas. Se aguarda “para estos días” un nuevo llamado en la búsqueda de “un acercamiento” en las posiciones respectivas de las partes.

Sobre los precios ofertados en la licitación anulada, un vocero del sector de los armadores expresó que se presentó una cotización alternativa a tres años de duración. Mencionó que, dada la situación excepcional ante la que se encuentra el sector, “no es razonable comparar el contrato actual de dos años con la oferta de dos años, pues la falta de dragado no solamente constituye un sobre costo inmediato, sino que plantea un panorama futuro de muchas dificultades”.

Los armadores aducen su necesidad de prever que en los próximos dos años tendrían que parar, por lo menos sesenta días por falta de agua o trabajar al menos noventa días a calados inferiores a los normales. Señalan que la bajante actual del río constituye motivo de fuertes pérdidas (viajes que deben durar 20 días, terminan haciéndose en 60), pero lo que preocupa fundamentalmente y constituye un esencial componente en la suba de costos en el flete fluvial, es lo referente a las arbitrariedades argentinas. “En el Mercosur debiera tratarse este tema crucial para un país sin litoral marítimo y no andar perdiendo el tiempo en otros temas sin importancia”, argumentan.