

La recuperación de los puertos, la batalla del 2021

GUILLERMO CIEZA :: 21/02/2021

El hecho de que las empresas concesionarias de los puertos sean las mismas que monopolizan la exportación de materias primas facilita la evasión

Al producirse el fallecimiento del ex-presidente Carlos Menem algunos memoriosos aportaron un recuento de sus tropelías contra el pueblo y contra el país. Una de ellas, la privatización de los puertos, ocupará en los próximos meses el centro del debate, porque se vencerán las concesiones por 20 años otorgadas durante su mandato.

Los puertos mas importantes de la Argentina para la exportación agropecuaria son los de San Lorenzo, San Martín, y Rosario de la Provincia de Santa Fe, y los de Bahía Blanca, Ramallo, Necochea y Quequén de la Provincia de Buenos Aires. Fueron concesionados a multinacionales. CARGILL tiene puertos propios en San Martín y Bahía Blanca, Bunge controla puertos en San Martín, Necochea y Quequén. A estas dos se suman Dreyfus , COFCO y GLENCORE y las empresas de origen local ,Vicentín y AGD. Dreyfus es de origen francés, COFCO de origen chino y GLENCORE de origen suizo.

El hecho de que las empresas concesionarias de los puertos sean las mismas que monopolizan la exportación de cereales y oleaginosas, facilita las operaciones de triangulación que permiten evadir retenciones, sub o sobrefacturar y efectuar maniobras de contrabando. A modo de ejemplo, quienes investigaron los papeles que salieron a la luz con la quiebra de Vicentín, afirman que sus principales operaciones de exportación se realizaban desde Paraguay, un país donde la empresa no tiene plantas de almacenamiento.

La cuestión del contrabando es un problema viejo, basta mencionar que en 2003 cuando José Sbatella asumió como Director de Aduanas, comentaba sobre el problema de que fueran los privados los que realizaran el pesaje de la mercadería que sale de los puertos. En un país donde las multinacionales manejan las balanzas y son las que informan, por declaración jurada, cuántas toneladas cargan en cada barco, están todas las condiciones para evadir impuestos por exportación. Buena parte se exporta en negro.

A la sangría de los puertos debe agregarse el oscuro manejo de la Hidrovía del Paraná - Paraguay. Allí tienen intereses directos grandes grupos transnacionales tanto legales como ilícitos. Esto es así porque por allí transita gran parte de la cocaína andina con destino a la Unión Europea y la soja de exportación hasta hacia China y Europa, en forma legal o de contrabando.

El agregado a los negociados con la exportación de soja y cereales de la otra gran materia prima de América del Sur, la cocaína, incorpora una nueva complejidad dando a los entramados mafiosos a erradicar, un mayor poder de soborno y de fuego. No resulta casualidad entonces que la ciudad de Rosario sea conocida como puerto sojero, pero también por actividades asociadas al narcotráfico.

La dimensión del entramado exportador parece ser lo suficientemente poderosa y con poder

de 'lobby', como para hacer tambalear a cualquier gobierno. Frente a esto, no resultan iguales las capacidades defensivas de países pequeños como Paraguay y Uruguay, que las de Argentina. Fue que por eso que, durante el gobierno de Macri, donde el 'lobby' exportador tenía mucha influencia, se promovió que el puerto de salida en el Río de la Plata fuera Montevideo.

El decreto 949/2020 del actual gobierno argentino va en esa misma dirección, potenciando al Puerto de Montevideo para la salida al mundo de las exportaciones. Esta decisión va a contramano de las que se tomaron en el periodo kirchnerista, 2003-2013. Lo que está en juego en estas idas y venidas es la colisión entre, por un lado, la pretensión del gobierno de tranquilizar la macroeconomía, consensuando con los grandes grupos económicos, y por otro, defender presupuestos básicos de soberanía nacional y aún de conservación de ciertas formas democráticas.

El vencimiento de las concesiones de los puertos en el 2021 pondrá al gobierno en la encrucijada de disputar la batalla por la recuperación de una porción importante de la comercialización de producciones agropecuarias y del ingreso de divisas, o de sostener una precaria tranquilidad de los mercados pagando el precio de la claudicación. En un año electoral, en tiempos de Covid, lo que se resuelva no será indiferente para el futuro, ni para el golpeado presente de las mayorías populares.

La Haine

<https://www.lahaine.org/mundo.php/la-recuperacion-de-los-puertos>