ELMA XXI. Descripción del Proyecto

Desde la destrucción menemista para acá, nadie se hizo cargo de recuperar lo perdido en industria y servicios navales. Por ello es que, así como desde el Astillero Río Santiago presentamos FODINN (Fondo de Desarrollo de la Industria Naval Nacional) y Transporte por Agua con Reserva de Cargas, hoy hacemos lo propio como Federación Popular del Transporte (FePoTra) con la ELMA XXI (Empresa de Líneas Multimodales Argentinas del siglo XXI). Con el FODINN se recupera el financiamiento genuino para la construcción de buques en astilleros argentinos, a partir de un 2% de impuesto a los fletes impo/expo de nuestro comercio exterior. Fletes que, aclaramos, fueron cedidos a multinacionales que construyen sus buques fuera del país. Con el Transp. por Agua con Reserva de Cargas, se recupera el mercado interno de fletes (derecho soberano a transportar el 50% del total bajo bandera argentina) desregulado por el neoliberalismo en los '90s. Y con la ELMA XXI se recupera el estado empresario, la propiedad social de los medios de producción, verdadera reguladora del mercado, opuesta a la crematística del capitalismo multinacional. Los dos primeros proyectos tienen estado parlamentario desde el 5/12/11 en Diputados (exp. 6034 y 6035) y desde el 8/11/12 en Senadores (exp. 4007 y 4008). El jueves 12/9/13 el de ELMA XXI tomará el suyo en el Senado, en feliz coincidencia con el Día de la Industria Naval Argentina.

#1. Estructura.

Repetir la ELMA (Empresa de Líneas Marítimas Argentinas) del siglo XX habría pasado por alto la más profunda transformación del transporte después de la containerización de las cargas, esto es, la conversión al sistema multimodal de todas las empresas de transporte. Por eso hoy, transporte marítimo, ferroviario, carretero y aeronáutico se combinan en una corporación estatal que es la ELMA XXI. Corporación que permitirá unir todos los modos en un único servicio "puerta a puerta" de cargas y pasajeros, contratado en un solo mostrador. Así, las economías de escala (al combinar los modos entre sí) nos darán un transporte más barato y seguro que el actual.

#2. Servicio.

Respecto de las cargas, si las mismas fueran en container, la ELMA XXI pondrá el contenedor en origen, lo precintará en presencia del cliente, y lo entregará en destino con el mismo intacto, haciéndose cargo del seguro y el transporte en todas sus fases, cualesquiera que estas resultaren. Si las cargas fueran a granel, la ELMA XXI se hará cargo de la trazabilidad de la carga en bodega tal y como si fuera en contenedor, absorbiendo también en este caso la responsabilidad del seguro y todos los modos de transporte que se utilicen dentro y fuera del país. En cuanto a los pasajeros, la ELMA XXI ofrecerá un servicio puerta a puerta entre domicilios de origen y destino, combinando con vouchers, sin check-in ni check-out, de forma individual o en charters colectivos, todos los modos que sean necesarios, achicando precios, tiempo, y elevando la calidad actual del servicio a niveles de excelencia.

#3. Propiedad.

ELMA XXI es una Corporación del Estado (CE) impenetrable al capital privado. Igual sus subordinadas ferroviaria, aeronáutica, naval y carretera, que son Sociedades del Estado (SE). Son todas y cada una 100% estatales. No como las Sapems (Sociedades Anónimas de Participación Estatal Mayoritaria), de las cuales la actual YPF es el ejemplo más visible. Sus raíces vienen desde los '60s y '70s (radicales por la liberación, como Sergio Karacachoff, izquierda nacional de Milcíades Peña, tendencia revolucionaria del peronismo, a lo Luciano Sander, curitas villeros del tercermundo, como Carlos Mugica)... y, antes de eso, de las iniciativas de Yrigoyen, Mosconi, Savio, Perón… y, antes de eso, de las industrias de San Martín, Belgrano, Fray Luis Beltrán, Moreno. En tanto reguladoras del mercado, promotoras del desarrollo nacional y de preeminente función social, las CEs y SEs no pueden unirse al capital multinacional, al que deberán combatir para alcanzar sus altas metas.

#4. Objetivos.

Integrar la Patria por aire, mar y tierra, promocionar economías regionales, ocupar y desarrollar áreas desérticas, abaratamiento general del transporte, control del comercio interior y exterior son deberes ineludibles de la ELMA XXI. Aunque los mismos no excluyan a otros de menor cuantía (autoabastecimiento de combustibles, lubricantes, trenes, aviones, camiones, automóviles, colectivos, buques, infraestructura), los Ferrocarriles Federal Andino (paralelo a la RN40) y el Federal Atlántico (paralelo a la RN3) cerrarán un perímetro ferroviario que vinculará todos nuestros mercados internos entre sí, en abierto desafío a la centralidad portuaria de Buenos Aires. Sólo el Andino conectará verticalmente (internamente) a 11 de nuestras 23 provincias… He ahí al federalismo.

#5. Recursos.

Contra lo que las derechas extranjera y vernácula afirman a dúo, existe un desarrollo sustentable para el transporte argentino. Lo que pasa es que ambas son socias (ocultas, invisibles) en la integración vertical del valor impo/expo, y se unen en contra de la participación estatal dentro y fuera del país. Excluyendo al estado excluyen a la Argentina toda: ¿dónde quedaron los armadores nacionales privados que tan jubilosamente saludaron las privatizaciones y desregulaciones de los '90s?... quebrados o extranjerizados, esa es la realidad. Y una ELMA XXI, 100% estatal e impenetrable al capital privado, tiene dentro del país bases propias (financiamiento, mercado y facturación) para un desarrollo autosustentable, al crearse y organizarse como corporación multimodal.

La realidad demuestra cada día que el capitalismo periférico tiene un techo bajo para las aspiraciones de justicia y progreso de nuestro Pueblo. El capitalismo en serio, las políticas contra cíclicas y otros aspectos del modelo de gobernabilidad actual, son progresos relativos si lo comparamos con el neoliberalismo de los '90s, y también respecto del nuevo endeudamiento externo y las reprivatizaciones que propone la mayoría de la actual oposición. Pero no satisfacen a largo plazo las necesidades de una Patria que fue destruida, de un Pueblo que fue despojado de su Patrimonio Social. No alcanza. Es hora de volver a las fuentes, es hora del Estado Empresario.

El capital privado, sea este extranjero o de la burguesía supuestamente nacional, tuvo su chance. Desde hace más de 20 años que campea horondo por todo el país. Los resultados están a la vista: 35% de trabajo en negro, 12% de refugiados en los planes de asistencia social y 7% de desocupados puros. Esto suma un 54% de la Población Económicamente Activa en la marginalidad y el desamparo. Basta. Hay que hacer algo.

Que los compañeros que sufren esta situación no reclamen salir de ella se debe más al hecho de no estar organizados que a una aceptación de la injusticia. Sin gremio que los unifique en pro de sus reivindicaciones, sin militancia política que los haga conscientes de la injusta vida que viven, lo que sucede es la naturalización de la miseria. Todos los días son visitados, ellos y sus familias, por esos tres militantes a sueldo de la derecha del país y las embajadas: el diario, la radio y la tele. Salvo pocas y saludables excepciones, es así. Casi siempre fue así.

Cuando Yrigoyen y Mosconi se lanzan a la creación de YPF, no había industria del petróleo en el país. Al encarar Savio la creación de Somisa, no existía industria siderúrgica en la Argentina. Al decidir Perón la creación del Astillero Río Santiago, no teníamos industria naval en nuestra Patria. Esa es la verdad de nuestra historia.

Y por ello esta ELMA XXI, antes de la cual (hoy) no existe la industria del flete internacional en el país.

Porque, una vez privatizados Ferrocarriles Argentinos (ramal que para, ramal que cierra), los argentinos perdimos el tren, que era el transporte de las cargas y de los pobres. Porque, al privatizar Aerolíneas Argentinas, la que engordó fue la Iberia española, parasitándola hasta hacerla quebrar. Porque, al cerrar ELMA, desapareció la bodega argentina (estatal y privada) de nuestro comercio exterior. Esto también es verdad de nuestra historia.

Y detrás del Ferrocarril, cayeron los talleres y proveedores ferroviarios, ya fueran estatales o privados: Materfer y Forja Argentina en Córdoba, Tafí Viejo en Tucumán, Fábrica Argentina de Vagones y Silos en Chascomús, Aceros Potrone en Avellaneda, Astillero Río Santiago en Ensenada, Talleres de Vía y Obras en La Plata, Talleres de Junín en Provincia de Buenos Aires, y así siguiendo…

Y detrás de Aerolíneas, cayeron los talleres y proveedores aeronáuticos, ya fueran estatales o privados: Área Material Córdoba en esa provincia, Taller Aeronaval Central en Bahía Blanca, Taller de Reparaciones de Ezeiza en Pcia de Buenos Aires, Taller de Reparaciones de Aeroparque en Capital Federal, y así siguiendo...

Y detrás de ELMA, cayeron los armadores, talleres y proveedores navales, ya fueran estatales o privados: la Flota Fluvial del Estado, las Flotas de YPF e YCF, las navieras internacionales Astramar, Del Bene, Maruba, Ciamar, los Astilleros Alianza y Sanym en Avellaneda, Astillero Corrientes en esa Pcia, Astillero Domeq García en Cap. Federal, Astilleros Astarsa y Mestrina al norte de la misma, Astillero Río Santiago en Ensenada (que aunque no cerró, cayó hasta apenas 1.185 trabajadores cuando su capacidad es para 9.000), y así siguiendo…

Contra toda esta destrucción, nuestra ELMA XXI.

Contra esta destrucción y sus actuales beneficiarios: las multinacionales del transporte de contenedores gringas Hamburg Süd, Mediterranean Shipping Company, Maersk Sealand, Evergreen, Nippon Yussen Kaisha, Compagnie Maritime de l'Atlantique-Compagnie General Maritime, Hapag Lloyd, Cosco, ZIM y así siguiendo... Y también las discretas navieras del transporte a granel, eslabones silenciosos (y estratégicos) de la cadena de valor de las multinacionales de los granos Nidera, Cargill, Monsanto, Bunge y Born, Dreyfus, y así siguiendo…

Por la Patria, por el Pueblo, contra todos estos chupasangre y sus embajadas, nuestra ELMA XXI.
Vamos por todo.