

SESIONES ORDINARIAS

2001

ORDEN DEL DIA N° 2530

COMISIONES DE INTERESES MARITIMOS, FLUVIALES, PESQUEROS Y PORTUARIOS Y DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

Impreso el día 12 de julio de 2001

Término del artículo 113: 23 de julio de 2001

SUMARIO: **Comité** Federal de Hidrovía Paraguay-Paraná. Adopción de medidas para convocar al mismo a los fines de proseguir con las obras de dragado y balizamiento en el tramo norte de dicha hidrovía, y cuestiones conexas. **Cavallero**. (1.826-D.-2001.)

Dictamen de las comisiones

Honorable Cámara:

Las comisiones de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios y de Relaciones Exteriores y Culto han considerado el proyecto de resolución del señor diputado Cavallero, por el que se solicita al Poder Ejecutivo disponga convocar al Comité Federal de la Hidrovía Paraguay-Paraná a fin de proseguir con las obras de dragado y balizamiento en el tramo norte de dicha hidrovía; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la aprobación del siguiente

Proyecto de declaración

La Cámara de Diputados de la Nación

DECLARA:

Que vería con agrado que el Poder Ejecutivo, a través de los organismos correspondientes, proceda a:

– Convocar de urgencia al Comité Federal de la Hidrovía Paraguay-Paraná, a los fines de que tome especial e inmediata intervención para asegurar la continuidad de las obras de dragado y balizamiento de la hidrovía Paraguay-Paraná en el tramo norte,

suspendidas en forma unilateral, por el gobierno de la República Federativa del Brasil, procurando resolver dicha controversia en primer lugar mediante consultas y negociaciones directas.

– Solicitar al Ejecutivo nacional y ante el hipotético caso de no alcanzarse una solución, se someta a consideración de la Comisión del Acuerdo (órgano técnico) la formulación de una recomendación tendiente a la solución de la controversia.

– De persistir dicha actitud se eleve la decisión de la Comisión del Acuerdo al Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH) (órgano político), a fin de que los países signatarios adopten una decisión unánime, tendiente a revertir la medida unilateral de la Justicia Federal brasileña del estado de Mato Grosso que ha hecho lugar a la acción presentada por el Ministerio Público Federal, anulando las licencias otorgadas para la realización de las obras en el tramo norte, prohibiendo de esa manera la construcción de rutas, dragados y puertos a lo largo del río Paraguay, en franca violación al acuerdo internacional suscrito por los países integrantes de la cuenca del Plata, ratificado por nuestro país a través de la ley 24.385.

Sala de las comisiones, 5 de julio de 2001.

Ricardo A. Patterson. – Marcelo J. A. Stubrin. – Jorge A. Obeid. – Ramón F. Puerta. – María del Carmen Linares. – Ernesto A. Löffler. – Enrique G. Cardesa. – Edgardo R. Grosso. – Ricardo H. Vázquez. – María del Carmen Alarcón. – Alfredo E. Allende. – Carlos M. Balter. – Fortunato R. Cambareri. – María T. Colombo. – Mario Das Neves. – Rober-

to R. de Bariazarra. – Nicolás A. Fernández. – Mario F. Ferreyra. – Rafael H. Flores. – Teresa B. Foglia. – Teodoro R. Funes. – Francisco A. García. – Graciela I. Gastañaga. – Rubén H. Giustiniani. – Miguel A. Jobe. – Beatriz M. Leyba de Martí. – Carlos Maestro. – Jorge R. Pascual. – Pedro Salvatori. – Hugo D. Toledo. – Ramón H. Torres Molina. – Ricardo N. Vago.

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios y de Relaciones Exteriores y Culto, al considerar el proyecto de resolución del señor diputado Cavallero, creen innecesario abundar en más detalles que los expuestos en los fundamentos que lo acompañan, por lo que los hacen suyos y así lo expresan.

Ricardo A. Patterson.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Motiva el presente pedido, la nota enviada por el señor gobernador de la provincia de Santa Fe, don Carlos Alberto Reutemann, a este legislador nacional, mediante la cual manifiesta su preocupación, ante las informaciones que indican que la Justicia Federal brasileña del Estado de Mato Grosso, haciendo suya la acción presentada por el Ministerio Público Federal, ha procedido ha anular las licencias otorgadas prohibiendo las obras de construcción de rutas, dragados y puertos a lo largo del río Paraguay, con el consecuente perjuicio para el desarrollo e integración del Litoral argentino y de una importante parte del Mercosur.

Cabe señalar que la especial e inmediata intervención solicitada, es a los fines de que nuestros organismos nacionales competentes, aseguren frente a la Comisión del Acuerdo del Transporte Fluvial de la Hidrovía Paraguay-Paraná (puerto Cáceres-puerto Nueva Palmira) la continuidad de las obras de dragado y balizamiento del tramo norte de la hidrovía de mención, conforme lo establece la ley 24.385, mediante la cual la Argentina ratificó el Acuerdo Internacional Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná suscrito por los países signatarios integrantes de la cuenca del Plata.

El programa y la continuidad de las obras de la hidrovía Paraguay-Paraná ha sido de vital importancia para la economía regional, desarrollo e integración de las provincias del Litoral argentino y de una importante área del Mercosur, además cuenta con el financiamiento pertinente previsto oportunamente por la Ley de Presupuesto Nacional vigente.

La necesidad de la urgente convocatoria del Comité Federal de la Hidrovía Paraguay-Paraná surge ante la importancia de tomar decisiones acerca de la continuidad del programa en el tramo norte, suspendido por la decisión unilateral de la Justicia Federal del Estado Federativo de Mato Grosso en el Brasil, determinación que afectará las provincias argentinas de Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos, Chaco, Corrientes, Formosa y Misiones, integrantes del Comité de referencia en cuanto a que la suspensión de las obras de la hidrovía encareciendo el traslado de los convoyes de barcazas fundamentalmente desde el polo sojero argentino y el de los estados del sur de Brasil y de las repúblicas del Paraguay y Bolivia.

Destaco que el costo del traslado en barcaza, si esta obra estuviera finalizada, estaría en el orden aproximadamente de dólares estadounidenses (u\$s 15) la tonelada hasta puerto San Martín, donde comienzan los 32 pies de dragado y desde otros puertos al sur de puerto San Martín hasta el puerto de Rotterdam entre dólares estadounidenses (u\$s 15 y u\$s 17) hasta dicho puerto en Holanda, puerto de entrada del destino final de las exportaciones en cuestión. Entonces el costo total por tonelada estará por la Hidrovía Paraguay-Paraná, hasta el puerto holandés de Rotterdam en un orden de dólares estadounidenses como máximo (u\$s 35) por tonelada, mientras que los embarques por el puerto de Paranaguá-Brasil declarado como puerto “sucio” y semicolapsado incluidos los fletes ferroviarios y terrestres rondan aproximadamente los cuarenta y cinco dólares estadounidenses (u\$s 45) la tonelada de carga.

Es plenamente ventajoso para los estados del sur de Brasil, parecería que no lo es tanto para los del norte, para Paraguay y Bolivia, como fundamentalmente para los puertos de las provincias argentinas de Santa Fe, Buenos Aires, Entre Ríos, Chaco, Formosa, Corrientes y Misiones el pleno funcionamiento de la hidrovía Paraguay-Paraná.

Además debemos tener presente que la falta de aplicación y desarrollo del programa de obras de dragado y balizamiento de la hidrovía Paraguay-Paraná en el tramo norte, dificulta y en la mayoría de los casos anula el traslado de las barcazas debido al varado que produce en los convoyes que generalmente agrupan plataformas de transporte de 20.000 a 25.000 toneladas, en su conjunto, que poseen de componentes a unidades que oscilan entre las 1.000 y 1.500 toneladas, lo cual obliga al desarrollo de convoyes que evidentemente encarecerán los fletes.

El Protocolo Adicional al Acuerdo de transporte fluvial por la hidrovía Paraguay-Paraná sobre navegación y seguridad establece en su título IV - “Normas relativas a las vías navegables”, capítulo I: “Balizamiento y señalización”, específicamente su artículo 36° establece con respecto a la responsabi-

lidad lo siguiente: “El balizamiento será ejecutado por las autoridades competentes responsables de la señalización náutica en el país signatario donde se localiza el tramo respectivo de la hidrografía, debiendo posibilitar el tránsito seguro y ordenado de las embarcaciones, tanto diurno como nocturno, en forma permanente y continua”. El requerimiento establecido al Poder Ejecutivo nacional, en la parte resolutive del presente proyecto, posee su fundamentación en los extremos legales del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrografía Paraguay - Paraná; y más precisamente en su Protocolo Específico sobre soluciones de controversias y sus normas de procedimiento establecidos mediante el acuerdo suscrito entre los ministros plenipotenciarios de la República Argentina, de la República Federativa del Brasil, de la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay, debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos, cuando suscriben del procedimiento de solución de controversias establecidos mediante el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrografía Paraguay-Paraná (puerto de Cáceres, puerto de Nueva Palmira), que establece pautas sobre controversias.

Así en su artículo 1º el protocolo, en su parte pertinente textualmente expresa: “...Las controversias que pudieran presentarse entre los países signatarios del Acuerdo del Transporte Fluvial por la Hidrografía... con motivo de la interpretación, aplicación o incumplimiento de las normas del mencionado acuerdo... se someterán a los procedimientos de solución de controversias previstos en el presente protocolo”.

Su artículo 2º textualmente dice: “Los países signatarios en una controversia a través de sus organismos nacionales competentes, procurarán resolverlas en primer lugar mediante consultas y negociaciones directas”.

Su artículo 3º establece: “Si mediante negociaciones directas no se alcanzare una solución en un plazo razonable.... cualquiera de los países signatarios en la controversia podrá someterla a consideración de la Comisión del Acuerdo...”, y su artículo 4º dice: “Al término del procedimiento previsto en el artículo anterior, la Comisión formulará las recomendaciones tendientes a la solución de la controversia”.

Por último el artículo 5º en su parte pertinente expresa: “A falta de solución mediante el procedimiento previsto en los artículos anteriores, cualquiera de los países podrá someterla a consideración de la CIH de acuerdo con el procedimiento que establezca el reglamento del Comité.”

En conclusión, el espíritu plasmado, en el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrografía Paraguay -Paraná, firmado por los ministros plenipotenciarios de la Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay, que establecía el convencimiento de los mismos, que para la concreción del proceso de integración regional es necesario contar con servicios de trans-

porte y comunicaciones eficientes y adecuados a los requerimientos actuales del comercio y el desarrollo; y que aseguraban que el desarrollo de la hidrografía Paraguay-Paraná (puerto de Cáceres-puerto de Nueva Palmira), constituía una comunidad de intereses que debe ser apoyada en forma adecuada, eficaz, y mancomunada, basada en la igualdad de derechos y obligaciones de sus países ribereños, creando los mismos las condiciones necesarias para concederse mutuamente todas las facilidades y garantías posibles a fin de lograr la más amplia libertad de tránsito fluvial, de transporte de personas y bienes y la libre navegación, se ha visto mancillada y abiertamente menoscabada por la decisión unilateral de la Justicia Federal Brasileña de la ciudad de Mato Grosso, que haciendo lugar a la acción presentada por el Ministerio Público Federal, ha anulado las licencias otorgadas para la realización de las obras de construcción de rutas, dragados y puertos a lo largo del río Paraguay, convirtiendo el espíritu de una obra considerada como prioritaria para la integración física y económica de los países de la cuenca del Plata, en un trunco e incierto proyecto que dejará fuera de los accesos a nuevos puertos y mercados a las economías regionales del campo y la ciudad de las provincias de Santa Fe, Buenos Aires, Entre Ríos, Chaco, Formosa, Corrientes y Misiones.

Héctor J. Cavallero.

ANTECEDENTE

Proyecto de resolución

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

1º – Dirigirse al Poder Ejecutivo para que, a través de sus organismos competentes convoque de urgencia al Comité Federal de la Hidrografía Paraguay-Paraná, a los fines de que tome especial e inmediata intervención para asegurar la continuidad de las obras de dragado y balizamiento de la hidrografía Paraguay-Paraná en el tramo norte; suspendidas en forma unilateral, por el gobierno de la República Federativa del Brasil, procurando resolver dicha controversia en primer lugar mediante consultas y negociaciones directas.

2º – Solicitar al Ejecutivo nacional y ante el hipotético caso de no alcanzarse una solución, se someta a consideración de la Comisión del Acuerdo (órgano técnico) la formulación de una recomendación tendiente a la solución de la controversia.

3º – De persistir dicha actitud se eleve la decisión de la Comisión del Acuerdo al Comité Intergubernamental de la Hidrografía (CIH) (órgano político), a fin de que los países signatarios adopten una decisión unánime, tendiente a revertir la medida unilateral de la Justicia Federal brasileña del Estado de Mato Grosso que ha hecho lugar a la acción pre-

sentada por el Ministerio Público Federal, anulando las licencias otorgadas para la realización de las obras en el tramo norte, prohibiendo de esa manera la construcción de rutas, dragados y puertos a lo largo del río Paraguay, en franca violación al acuer-

do internacional suscrito por los países integrantes de la cuenca del Plata, ratificado por nuestro país a través de la ley 24.385.

Héctor J. Cavallero.