

---

**SESIONES ORDINARIAS**

**2000**

**ORDEN DEL DIA N° 86**

---

**COMISIONES DE INTERESES MARITIMOS,  
FLUVIALES, PESQUEROS Y PORTUARIOS  
Y DE ECONOMIAS Y DESARROLLO REGIONAL**

Impreso el día 11 de abril de 2000

Término del artículo 113: 24 de abril de 2000

SUMARIO: Comité Federal de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Convocatoria del mismo para tratar la continuidad del programa de esa obra vital para el desarrollo e integración del litoral argentino. Cavallero. (753-D.-2 000.)

**Dictamen de las comisiones**

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios y de Economías y Desarrollo Regional han considerado el proyecto de resolución del señor diputado Cavallero, por el que solicita al Poder Ejecutivo disponga convocar al Comité Federal de la Hidrovía Paraguay-Paraná, 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 veía con agrado que el Poder Ejecutivo, a través de los organismos correspondientes, proceda a promover la convocatoria al Comité Federal de la Hidrovía Paraguay-Paraná para tratar la continuidad del programa de esa obra vital para el desarrollo e integración del litoral argentino y una parte importante del Mercosur, que cuenta con el financiamiento previsto en la Ley de Presupuesto 25.237.

Sala de las comisiones, 7 de abril de 2000

*Carlos Maestro. — Carlos D. Snopek.  
— Jorge A. Obeid. — Raúl J. Solmoi.*

*rago. — María del Carmen Linares. — José L. Saquer. — Ernesto A. Loffler. — Omar E. Becerra. — Juan C. Olivero. — Pablo D. Fernández. — Luis A. Chaparro Sebrano. — Mónica S. Arnaldi. — Fortunato R. Cambareri. — Héctor J. Cavallero. — Zulema B. Daher. — Roberto R de Barriazarra. — Marcelo L. Dragan. — María R. Drisaldi. — Alejandro N. Fernández. — Pablo A. Fondevula. — Angel O. Geijo. — Miguel A. Jobe. — Jorge R. Pascual. — Elsa S. Quiroz. — Hugo D Toledo — Luis A Trejo. — Ricardo N. Vago. — Arnoldo M. P. Valdovinos. — Humberto A. Volando. — Ovidio O. Zuñiga.*

#### INFORME

*Honorable Cámara.*

Las comisiones de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios y de Economías y Desarrollo Regional 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.

*Carlos Maestro.*

#### FUNDAMENTOS

Señor presidente:

La necesidad de la convocatoria del Comité Federal de la Hidrovía Paraguay-Paraná surge ante la urgencia de tomar decisiones acerca de la continuidad del Programa Hidrovía Paraguay-Paraná. Este comité federal que está integrado por las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos, Chaco, Formosa, Corrientes y Misiones tiene la urgente necesidad de saber qué decisión se tomará por parte del Poder Ejecutivo para realizar la obra de llevar a diez (10) pies de dragado desde el puerto de Santa Fe hasta el puerto de Asunción del Paraguay con las correspondientes rectificaciones de curvaturas y el balizamiento a los fines que pueda funcionar las veinticuatro (24) horas.

Esta obra de acuerdo al presupuesto 2000 promulgado por ley 25.237 y publicado en el Boletín Oficial del 10 de enero de 2000 cuenta con un financiamiento de \$ 120.000.000 distribuidos en los próximos cuatro (4) años a partir del año 2000 inclusive.

La decisión política a tomar es, si se le extiende la concesión del dragado a la empresa Hidrovías S. A., por un valor del 16 % del monto del contrato que actualmente tiene para el dragado y el mantenimiento desde el canal Emilio Mitre hasta el puerto de Santa Fe que en principio estaría en-

cuadrado dentro de los márgenes legales de extensión que admite la Ley de Concesión de Obra Pública, lo cual tendría la ventaja del inicio inmediato de las obras, que además incluye el dragado del "vaso" y del canal de acceso al canal Central de los puertos de Santa Fe y Reconquista.

La otra posibilidad es el rápido llamado a licitación pública que tiene la ventaja de asegurar una mayor transparencia en el procedimiento y la desventaja de que dicho trámite licitatorio alargaría el inicio de los trabajos entre seis (6) meses y un (1) año aproximadamente.

La urgencia de la toma de decisión se corresponde con la significativa bajante que sufre el río Paraná, lo cual encarece el traslado de los convoyes de barcazas fundamentalmente desde el polo sojero de los estados del sur de Brasil y de las Repúblicas del Paraguay y Bolivia.

Destaco que el costo del traslado en barcaza por tonelada si esta obra estuviera realizada, estaría en el orden de aproximadamente quince (15) dólares la tonelada y luego otros aproximadamente entre quince (15) y diecisiete (17) dólares desde los puertos de las provincias de Santa Fe y Buenos Aires hasta por ejemplo al puerto de Rotterdam, puerto de entrada del destino final de las exportaciones en cuestión. El costo total por tonelada estará por la hidrovía Paraguay-Paraná hasta el puerto de Rotterdam en un orden de los treinta y cinco (35) dólares por tonelada, mientras que los embarques por el puerto de Paranaguá —Brasil— declarado como un puerto "sucio" y semicolapsado incluidos los fletes ferroviarios y terrestres rondan aproximadamente en cuarenta y cinco (45) dólares la tonelada.

Es, a todas luces ventajoso tanto para los estados del sur de Brasil, Paraguay y Bolivia como fundamentalmente para los puertos de las provincias de Santa Fe, Buenos Aires, Entre Ríos, Chaco, Formosa, Corrientes y Misiones el pleno funcionamiento de la hidrovía Paraguay-Paraná.

Además debemos considerar que por la bajante del río Paraná que no registra antecedentes en los últimos veintiocho (28) años el costo de traslado por barcaza se dificulta y se encarece debido al varado de los convoyes que generalmente agupan grupos de veinte a veinticinco mil (20 a 25 000) toneladas teniendo como componente a unidades que oscilan entre mil (1.000) y mil quinientas (1.500) toneladas, lo cual obliga al armado y desarmado de convoyes que evidentemente encarecen los costos de flete.

Queda en claro entonces que la concreción, de este emprendimiento, no sólo tiene importancia por la magnitud de la obra sino también por el alto grado de integración del litoral argentino y de una parte importante del Mercosur.

## ANTECEDENTE

## Proyecto de resolución

*La Cámara de Diputados de la Nación*

## RESUELVE

Dnignese al Poder Ejecutivo para que a través del Ministerio de Infraestructura y Vivienda de la Nación y su organismo competente convoque al Comité Federal de la Hidrovía Paraguay-Paraná para tratar la continuidad del programa de esta obra vital para el desarrollo e integración del litoral argentino y una parte importante del Mercosur, que cuenta con el financiamiento previsto en la Ley de Presupuesto 25 237

*Héctor J. Cavallero.*