



H. Cámara de Diputados de la Nación

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de La Nación

RESUELVE:

Solicitar al Ministerio de Transporte de la Nación que a través del área que corresponda informe sobre los siguientes puntos vinculados a la Concesión de la Hidrovía Paraná – Paraguay cuya vigencia expira en mayo del 2021 y requiere la confección de nuevos pliegos licitatorios de ampliación, operación y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal.

1. Avances en la confección de los Pliegos Licitatorios de la Hidrovía Paraná-Paraguay. Remitir copia de documentos preliminares.
2. Cumplimiento en los plazos de publicación de los Pliegos Licitatorios de la Hidrovía Paraná-Paraguay 2021 o, en su defecto, informar el esquema de plazos postergados indicando los motivos del aplazamiento.
3. Gestiones iniciadas para vincular formalmente a los Estados Provinciales que comparten el recurso hídrico señalado en la Administración y Control de la Hidrovía Paraná- Paraguay.
4. Agenda de reuniones informativas formales e informales mantenidas con organismos públicos provinciales y/o empresas privadas y demás usuarios de la Hidrovía, destinadas a generar un informe técnico adecuado para evaluar y mejorar los Pliegos Licitatorios de la futura concesión.
5. Previsión de ampliación en la extensión del tramo de Hidrovía a concesionar como así también si están previstas una ampliación en las obras a incorporar en toda la traza a concesionar.
6. Listado de Obras Preliminares según las zonas a concesionar.
7. Modelos de Inversión prevista en los Pliegos y eventual esquema de participación del Estado.
8. Incorporación de Clausulas licitatorias modernas vinculadas a la transparencia y concordantes con la legislación vigente.

Ingrid JETTER
Diputada Nacional

Co-firmantes: REGIDOR BELLEDONE, Estela Mercedes - SCAGLIA, Gisela - CRESCIMBENI, Camila - QUETGLAS, Fabio José - ASCARATE, Lidia Inés - TERADA, Alicia - AYALA, Aida - EL SUKARIA, Soher - BERISSO, Hernán - NEGRI, Mario Raúl - ANGELINI, Federico - POLLEDO, Carmen - NAJUL, Claudia - TORELLO, Pablo



H. Cámara de Diputados de la Nación

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto de resolución tiene como finalidad poder conocer los lineamientos de la licitación en los cuales se estaría trabajando desde el Ministerio de Transporte; no solo por la importancia estratégica del recurso hídrico para Argentina sino además y particularmente para las economías regionales de las provincias de nuestro norte.

Sin lugar a dudas la Hidrovía Paraná-Paraguay constituye una de las vías navegables naturales de mayor longitud del planeta, ya que cuenta con 3.442 Km extendiéndose desde Puerto Cáceres (Brasil) hasta Nueva Palmira (Uruguay). Se trata de una autopista fluvial que vincula más de 80 puertos argentinos de los ríos Paraná y de La Plata, permitiendo el comercio en esos puertos de más de 125 millones de toneladas de todo tipo de cargas, 1,5 millones de contenedores, 750.000 vehículos y el arribo de 320.000 pasajeros de cruceros todos los años. Además es una de las vías de transporte más significativas para la integración física del Mercosur. Conecta más de 3.000.000 de km² del continente americano y vincula puertos de Uruguay, Paraguay, Bolivia y Brasil. En ella circulan 4.000 buques, que mueven cada año 70.000 millones de dólares.

Ese potencial ha sido históricamente reconocido por las grandes potencias mundiales y se remonta a los orígenes mismos de las instituciones políticas en América del Sur. Sin embargo dicho potencial no ha podido ser plasmado en políticas articuladas y federales que generen un marco institucional que motorice un desarrollo integral.

Se generó institucionalmente en el año 1992 cuando se celebra un Acuerdo de Transporte Fluvial (aprobado por Ley N° 24.385) entre los países que la conforman y se crea un Comité Intergubernamental que la regula.

Argentina por su parte el 21 de febrero de 1995 con el gobierno de Carlos Menem le adjudicó a Hidrovía S.A. consorcio integrado por la belga Jan de Nul y la argentina Emepa, a través del decreto 253/95, otorgando las tareas de dragado y balizamiento.

La salida de la convertibilidad obligó a una renegociación de contratos con las empresas de servicios públicos, reglamentada por el decreto 311/2003. Se traslada así la finalización de la concesión de la Hidrovía al año 2013.

El 21 de abril de 2009 se firmó un nuevo contrato, ratificado por el decreto 113 de enero de 2010. La concesión, ya ampliada una vez, vencía como dijimos en 2013, pero con el nuevo contrato se la extendió por ocho años más (al 2021) y también se amplió en 654 kilómetros el área en la que operaba la compañía. La empresa, por su parte, se comprometió a invertir 37,5 millones de dólares por año, durante tres años, para extender río arriba los servicios que por entonces cubrían desde Santa Fe hasta el Río de



H. Cámara de Diputados de la Nación

la Plata. El objetivo era que las obras de señalización y dragado lleguen hasta Confluencia (kilómetro 1238 del Paraná superior), lo que permitiría su mejor aprovechamiento por los productores del Norte.

Lejos de prejuzgar episodios y situaciones que tienen estado judicial un hecho volvió a empañar la concesión que está próxima a finalizar.

En 2018 el empresario Benjamín Gabriel Romero, presidente de la firma Emepa, se declaró arrepentido luego de ser involucrado en el pago de coimas en la “causa de los cuadernos”. “El día antes de que se firme el decreto 113/2010 que aprobaba la renegociación del plazo de Hidrovía que fue publicado el 21 de enero de 2010, Roberto Baratta se comunicó telefónicamente con (Rodolfo) Poblete y le dijo que si no entregábamos dinero no salía firmado el decreto”, declaró Romero el 14 de agosto ante el fiscal Carlos Stornelli. “Nos pidió 600 mil dólares y se los dimos en dos partes”, agregó luego. En esa declaración también reconoció que le daba dinero a Ricardo Jaime, cuando éste era secretario de Transporte.

Sin embargo, y a pesar de todos los contratiempos enunciados que afectan no solo a la estabilidad jurídica, las condiciones económicas de los contratos y el rol de contralor del Estado; se trabajó, a través del Ministerio de Transporte, en pliegos preliminares para llevar adelante una licitación exitosa de uno de los recursos estratégicos más importantes con que cuenta la Argentina, identificándose una verdadera oportunidad para salvar los desaciertos y mirar al futuro.

El sistema de transporte en Argentina está mayoritariamente basado en el transporte automotor, que abarca el 90 % de la carga transportada. Similar situación tienen los países de la Hidrovía: Brasil, Bolivia, Paraguay o Uruguay que dependen en gran medida del transporte automotor. Esta dependencia se vincula a una serie de inconvenientes que son adyacentes, calidad o ausencia de carreteras, caminos rurales en mal estado y además los costos adicionales que implican, el mayor consumo de combustible, seguros y pérdidas de mercaderías en siniestros. El transporte intermodal mejora el sistema de transporte, dándole más eficiencia y sustentabilidad.

Esto es lo que representa hoy la Hidrovía, una oportunidad de crecimiento económico, de mejora social a través de producción y empleo, y por eso no sólo lo técnico debe ser tomado en cuenta, sino también todos los beneficios que aportarían a la región a través de las mejoras que pudieran incluirse en esta nueva licitación.

Con ese entendimiento desde el equipo de transporte, como señalamos, se inició un fructífero camino a esa meta con una agenda que incluía: recuperación de estadísticas portuarias; desarrollo de modelo de tráfico fluvial 2020/2030 conforme a la expansión de la demanda mundial y la oferta regional agroexportable, propuestas de usuarios de la hidrovía, modelo del negocio de concesión, etc. concluyendo en perfectibles pliegos preliminares.

Un dato que realmente alienta es la voluntad manifiesta del Poder Ejecutivo en generar un espacio de estudio, análisis e incluso administración y control de la futura



H. Cámara de Diputados de la Nación

concesión de la Hidrovía Paraná-Paraguay. Seguramente las provincias involucradas podrán trabajar codo a codo generando un esquema de inversión que incluya los puertos públicos, sus accesos, el balizamiento y profundización de todos los tramos, amalgamadas además en un modelo de inversión atractivo para las principales potencias del mundo.

Por lo expuesto solicito la aprobación del presente Proyecto de Resolución.

Ingrid JETTER
Diputada Nacional

Co-firmantes: REGIDOR BELLEDONE, Estela Mercedes - SCAGLIA, Gisela - CRESCIMBENI, Camila - QUETGLAS, Fabio José - ASCARATE, Lidia Inés - TERADA, Alicia - AYALA, Aida - EL SUKARIA, Soher - BERISSO, Hernan - NEGRI, Mario Raúl - ANGELINI, Federico - POLLEDO, Carmen - NAJUL, Claudia - TORELLO, Pablo