



H. Cámara de Diputados de la Nación

PROYECTO DE RESOLUCION

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Dirigirse al Poder Ejecutivo nacional en los términos del artículo 100, inciso 11 de la Constitución Nacional para que, por medio de la Jefatura de Gabinete de Ministros, el Ministerio de Transporte de la Nación, el Ministerio del Interior de la Nación o los organismos competentes que correspondan, informe sobre las cuestiones que a continuación se detallan,

1. ¿Cuál es el marco jurídico en el que se ha desarrollado el Contrato original de Concesión de Obra Pública por Peaje, para la Modernización, Ampliación, Operación y Mantenimiento del Sistema de Señalización y Tareas de Redragado y Mantenimiento de la Vía Navegable Troncal a riesgo empresario y sin aval del Estado nacional, y sus respectivos Anexos, suscripto el 20 de febrero de 1995 entre el ex - Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos con Hidrovía Sociedad Anónima, aprobado por el Decreto 253/95 del 21/2/1995 y cuáles fueron las modificaciones que sufrió dicho contrato original hasta la actualidad, determinando especialmente, la modificación de las tarifas de peaje de cabotaje e internacional?

2.- ¿Cuál ha sido el resultado de las auditorías de control de gestión públicas (SIGEN, AGN PTN u otras) y/o privadas con respecto al el grado y cronograma de cumplimiento de las obligaciones asumidas contractualmente por la empresa concesionaria Hidrovía S.A., en lo que respecta a la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de redragado y mantenimiento de la vía navegable troncal, determinando detalladamente el o los trayectos de las vías navegables sobre los que realizó obras, sus características técnicas y sus efectos sobre la navegabilidad y sobre la explotación económica de los cursos de agua, como así también sobre sus consecuencias ambientales y sociales?

3.- ¿La Argentina ha cumplido cabalmente con sus obligaciones como Estado parte del vigente Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) suscripto con las Repúblicas de Bolivia, Federativa del Brasil, Paraguay y Oriental del Uruguay y aprobado por la ley N° 24.385 y con lo que dispone el Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, conforme al ejercicio de la concesión otorgada por el Estado nacional a la empresa Hidrovía S.A.? En caso negativo, cuáles fueron los incumplimientos relevados.

4.- ¿Existen o existieron irregularidades, infracciones, faltas o delitos por acción u omisión por parte de la empresa concesionaria Hidrovía S.A., relacionados con el cumplimiento de sus obligaciones contractuales derivadas del contrato original y sus posteriores modificaciones? En caso afirmativo, informar cuáles son o han sido, si dieron origen a la iniciación de procesos administrativos o judiciales, mencionando su resultado - detallando especialmente aquellos que tuvieren por objeto el contrabando o el tráfico de estupefacientes -, si se produjeron daños y se generó responsabilidad civil, cuál fue la actitud del Estado con respecto al concesionario incumplidor y qué sanciones se aplicaron.

5.- ¿Cuáles son las condiciones en que se ejercen los controles cruzados de las operaciones de control aduanero y cuál es la capacidad de trazabilidad de esas operaciones en la Hidrovía, teniendo en cuenta que esta zona se encuentra caracterizada por la presencia de sectores de alto riesgo para la comisión de ilícitos, en especial el contrabando de bienes y el tráfico de estupefacientes?

6.- ¿Cuál ha sido el resultado de los controles aduaneros que efectivamente han sido realizados desde el otorgamiento de la concesión a la empresa Hidrovía S.A. hasta la actualidad, en cuanto a la calidad y cantidad de los delitos federales e ilícitos aduaneros relevados, en particular contrabando de bienes y tráfico de estupefacientes, conforme a la intervención de las autoridades aduaneras, las policías provinciales y la Policía Federal, en las siguientes zonas de la Hidrovía Paraguay-Paraná?

a) Sector de la Triple Frontera con las Repúblicas Federativa de Brasil y Paraguay, próximas a la ciudad de Puerto Iguazú

b) Sector de la Frontera Seca con la República Federativa de Brasil, al sur y norte de la localidad de Bernardo de Irigoyen.

c) Sector de la Frontera Fluvial, materializada por el río Uruguay, con las Repúblicas Federativa del Brasil y Oriental del Uruguay.

d) Sector de la Frontera Fluvial con la República de Paraguay, materializada por los ríos Paraná, Paraguay y Pilcomayo.

e) Los puertos de la Provincia de Santa Fe: el de la ciudad de Santa Fe, los puertos de Timbúes, San Martín, San Lorenzo y el puerto de la ciudad de Rosario

f) Los puertos de la Provincia de Buenos Aires el puerto de San Nicolás, los puertos de San Pedro y los ubicados desde Lima hasta Zarate y Campana.

7.- Qué medidas han tomado las autoridades portuarias, aduaneras y de las fuerzas de seguridad en la zona de la Hidrovía Paraguay-Paraná, con respecto a los informes y recomendaciones de la Auditoría General de la Nación que llevan a la conclusión de que el control de las fronteras argentinas es extremadamente débil, debido a que las aduanas no cuentan con la infraestructura adecuada ni con el personal y el equipamiento suficiente, su informatización es obsoleta y carecen de articulación con las fuerzas de seguridad, y con respecto a los informes de la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), que dan cuenta de un incremento de la participación del narcotráfico en la utilización de puertos argentinos, en la magnitud de los embarques y en las fallas de control del tránsito de comercio exterior?

8.- Si el 28 de agosto de 2020, se firmó el Acuerdo Federal de la Hidrovía entre la Nación y las provincias de Buenos Aires, Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe, que en su Cláusula Tercera establece que el Ministerio de Transporte impulsará, bajo su jurisdicción, la creación de una Sociedad del Estado (Ley N° 20.705), cuya norma de creación contemplará la integración y participación del Estado Nacional y las provincias de Buenos Aires, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe, y que tendrá como objetivos la administración integral del sector nacional de la Hidrovía Paraguay-Paraná en toda su extensión y la realización, por si o por terceros, de las obras y proyectos necesarios para su desarrollo, ¿por qué el Decreto 949/2020 del PEN, el 26/11/2020, tan solo tres meses después, cambió radicalmente la política pública acordada con respecto a la Hidrovía, con notorias diferencias con respecto a lo acordado, y sustituyó una proyectada empresa del Estado por una Unidad Ejecutora, absolutamente dependiente del Ministerio de Transportes a quien el PEN delegó tan importante licitación nacional e internacional?

9.- ¿Cuál es el rol del Consejo Federal Hidrovía, previsto en el Acuerdo Federal de la Hidrovía y en el art. 6° del Decreto N° 949/20, creado y organizado mediante la Resolución N° 307/20 del 17/12/2020 del Ministerio de Transporte, e integrado por representantes del Ministerio del Interior, del Ministerio de Desarrollo Productivo y del Ministerio de Transporte y por representantes de las provincias de Buenos Aires, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe, con carácter de miembros permanentes y por organizaciones no gubernamentales, organizaciones sindicales y otros entes u organismos públicos o académicos con interés en la materia serán convocados para cada reunión plenaria? ¿Cuáles serán sus funciones y qué grado de vinculatoriedad tendrán sus decisiones? ¿Cómo se coordinará con la Unidad Ejecutora Especial Temporaria “Hidrovía”, creada por Resolución N° 8/2021 del Ministerio de Transporte?

10.- ¿Teniendo en consideración que el PEN dictó el decreto 949/2020, del 26/11/20, mediante el cual delegó en el Ministerio de Transporte la facultad de efectuar el llamado y adjudicación de la Licitación Pública Nacional e Internacional de la Hidrovía, por el régimen de obra pública por peaje, en el marco de la ley 17520, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento de la vía navegable, pese a la proximidad de la fecha de vencimiento (30/4/2021) de la actual concesión y que el citado Ministerio emitió la Resolución 8/2021 del 13/1/2021 creando la Unidad Ejecutora Especial Temporaria “Hidrovía”, con el propósito de llevar a cabo la delegación del Poder Ejecutivo, cuál será la actitud a tomar por el PEN en cuanto a la continuidad del funcionamiento de la Hidrovía y cuáles son las directivas que tiene la Unidad Ejecutora creada con respecto al proceso de licitación pública: un nuevo llamado a licitación a mediano o largo plazo, la prórroga provisoria o definitiva de la concesión actual, la administración directa por el Estado, u otra modalidad para continuar las actividades a cargo de la actual empresa concesionaria?

11.- ¿Cuál es la posición del PEN con respecto a la construcción del Canal Magdalena (Canal Sur), mediante la eventual licitación para su dragado y balizamiento, teniendo en cuenta que la obra ha sido incorporada en el Presupuesto de la Nación para el año 2021, en la Planilla Anexa 2 al Artículo 11, bajo el nombre de “Proyecto de Obra salida de Hidrovía al Atlántico por Aguas Argentinas y vinculación Puertos Atlánticos con Fluviales”, que el Ministerio de Transportes ha emitido la Resolución 33/2021 del 4/2/2021, mediante la cual creó la Unidad Ejecutora Especial Temporaria “Canal Magdalena”, y que puede estar incluida en el art. 2° del

citado decreto 949/2020, como parte de la licitación general para la Hidrovía por constituir una eventual salida del Río de la Plata a aguas oceánicas? ¿Hay compatibilidad de esta iniciativa con el actual funcionamiento de la Hidrovía y con la política fluvial común entre la Argentina y Uruguay con respecto a la navegación en el Río de la Plata, en el marco del Tratado respectivo y de las disposiciones de su Comisión Administradora?

12.- ¿Cuál es la opinión del PEN acerca de la participación del Congreso de la Nación en el control de la eventual licitación pública nacional e internacional, a realizarse después del vencimiento de la concesión actual el 30 de abril de 2021, teniendo en cuenta que la original, fue convocada por el Decreto 863/93, del 29/4/1993, en el marco de la Ley 17250, modificada por la Ley 23696, aún vigentes, y con intervención de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones – Ley 23696, art.14 - ?

13.- ¿Considerando la eventual posibilidad de un nuevo contrato de concesión de obra pública que abarcara el período 2020-2040 para la modernización, ampliación, operación, gestión y mantenimiento del Sistema de Navegación Troncal de la Hidrovía, qué cambios se proyectarían con respecto al contrato vigente con vencimiento el 30 de abril de 2021, teniendo en cuenta la experiencia del anterior y los objetivos de una nueva política pública con respecto a la Hidrovía?

14.- ¿En un nuevo contrato de concesión de obra pública para la modernización, ampliación, operación, gestión y mantenimiento del Sistema de Navegación Troncal de la Hidrovía, de qué manera se podrían instrumentar los siguientes objetivos, para que conformaran una política pública con respecto al aprovechamiento de esa cuenca hidrográfica:

a) Lograr que las profundidades que el sistema de navegación ofrece se encuentren disponibles a lo largo de todo el curso de agua de forma constante y permanente (38/40 pies), partiendo de un calado mínimo de 36 pies en el puerto de Timbúes con una profundización gradual que permita el desarrollo progresivo del comercio por agua de la carga a granel.

b) Alcanzar una mayor efectividad, eliminando sus ineficiencias y propendiendo a una baja eficiente de los costos.

c) Analizar desde una perspectiva integral, teniendo en cuenta la viabilidad económica y la sustentabilidad ambiental, los canales existentes y los proyectados, las curvas del Paraná de las Palmas y la salida más conveniente al mar.

d) Agilizar la navegación contemplando una solución con segregación de tránsito, incorporando más zonas de cruce y modificando los anchos de solera.

e) Definir un buque de diseño que transite en forma segura por el sistema de navegación, considerando las tendencias en términos de construcción y desarrollo de buque para el período de concesión estipulado.

f) Mantener la delimitación jurídica y territorial del contrato de concesión desde la Confluencia (Km.1238) del Río Paraná hasta el Océano, y de las secciones establecidas.

g) Obtener el financiamiento propio del concesionario y financiar las tareas de mantenimiento con los ingresos provenientes de las tarifas de peaje por el servicio prestado, con sostenimiento de la estructura de precio con tarifa plana.

h) Controlar en forma centralizada y federal el sistema de navegación troncal con independencia de funcionamiento y con la participación de la Nación y de las provincias involucradas, a fin de que se sustente con los fondos del peaje y de que mantenga la autoridad de aplicación con respecto a la licitación y a la concesión.

i) Acceder a los puertos públicos para la ejecución de las tareas de mantenimiento y fomentar la complementación de los puertos públicos del frente fluvial con los del frente marítimo, enfatizando en la reconversión y optimización de las infraestructuras portuarias públicas y privadas de las provincias del NEA, Bolivia, oeste de Brasil, Paraguay y Uruguay

j) Desarrollar un Plan Maestro del Sistema de Navegación Troncal 2020-2040, ampliándolo a todas las vías navegables, fundamentalmente a las zonas ribereñas de las provincias litorales y a las vías fluviales del Paraná superior, del Paraguay y del Uruguay

k) Transformar un sistema logístico comercial de vías navegables en un sistema logístico sustentable en términos de integración, intermodalidad, sustentabilidad ambiental y desarrollo de beneficios económicos y sociales.

Mariana Zuvic

Maximiliano Ferraro

Juan Manuel Lopez

Paula Oliveto

Hector Flores

Alicia Terada

Mariana Stilman

Lucila Lehmann

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

La Hidrovía Paraguay-Paraná se encamina hacia una nueva etapa como vía fluvial de enorme importancia para la Argentina y para la región de la Cuenca del Plata, surgida del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) suscripto con las Repúblicas de Bolivia, Federativa del Brasil, Paraguay y Oriental del Uruguay, suscripto en Las Leñas (Mendoza, el 26 de junio de 1992, y aprobado por la ley argentina N° 24.385. Su nuevo destino está orientado a transformarse en arteria central del desarrollo económico- social de la región, mediante las nuevas tecnologías de la navegación y la potencialidad productiva de las zonas que surca, en busca de la salida al mar y de la vía exportadora que tanto necesita.

El Acuerdo Federal de la Hidrovía

El Acuerdo Federal de la Hidrovía firmado en Santa Fe, el 28 de agosto de 2020, tiene como objetivo principal establecer la creación de la Administradora Federal Hidrovía Sociedad del Estado, una medida que impulsa, transparente y potencia el funcionamiento de la Hidrovía Paraná-Paraguay. La nueva empresa estatal, que tendrá una participación del 51% por parte del Estado Nacional y un 49% dividido en 7 provincias (Buenos Aires, Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe), controlará los procesos de licitación y podrá llevar adelante obras complementarias y accesorias a la Hidrovía.

A partir de un trabajo conjunto entre el Gobierno Nacional y los gobiernos provinciales, el Presidente Alberto Fernández, y el Ministro de Transporte Meoni, firmaron el Acuerdo Federal de la Hidrovía Paraguay-Paraná, con los gobernadores de las respectivas provincias mediante el cual el Estado nacional comenzará a administrar la vía navegable junto a las provincias de Buenos Aires, Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe. También estuvieron presentes el Ministro del Interior, Eduardo De Pedro; el Ministro de Desarrollo Productivo, Matías Kulfas; y el Ministro de Agricultura, Ganadería y Pesca, Luis Basterra.

El acto fue realizado en el Puerto General San Martín, en Santa Fe, porque la hidrovía es un canal de desarrollo para muchas provincias y, sobre todo, para los productores del norte del país. La Argentina debe crecer de tal modo que el desarrollo no sólo esté concentrado en el puerto de Buenos Aires, sino que se distribuya en cada lugar del país. Como una de las medidas

para lograr ese objetivo, la sede del nuevo Consejo Federal de la Hidrovía estará ubicada en la ciudad de Rosario.

Este Consejo Federal, integrado por el Ministerio de Transporte de la Nación, sectores exportadores, sectores productores primarios, asociaciones diversas de productos alimentarios, las cámaras vinculadas a los sectores navieros, los trabajadores y las universidades constituirá un foro de debate de cuál es el destino final de la hidrovía, que excede el carácter de eje exportador entre Santa Fe y Rosario para proyectarse como un factor de desarrollo desde Formosa o Misiones hasta el Río de la Plata. El Acuerdo debe expresar el renacimiento de un federalismo efectivo, concreto, donde visualizar el futuro de la Argentina

La creación de la Administradora Federal de la Hidrovía como Sociedad del Estado responde a la necesidad de proponer un organismo de control porque, hasta la actualidad, la hidrovía fue explotada por una empresa privada (Hidrovía S.A.) durante 25 años, sin que haya habido un organismo de control *ad hoc* por parte del Estado. El Estado debe cumplir su rol en este asunto porque la hidrovía es un canal esencial de desarrollo económico porque transporta el 80% de la carga. Para que crezca ese volumen y el valor agregado de esa carga, la Hidrovía Paraguay-Paraná debe ser una hidrovía competitiva. El objetivo es que podamos tener una hidrovía que nos siga generando las posibilidades de menores costos para que la producción se pueda seguir ampliando, no solamente en sus superficies, sino también en sus rindes y en sus llegadas.

En cuanto a las características del organismo creado por el Acuerdo Federal, la Administradora Federal Hidrovía S.E. – una Sociedad de Estado conforme a la Ley 20.705 -, que establecerá la administración, el control y la realización de obras complementarias y accesorias a la Hidrovía. Estará integrada por el Estado Nacional con una participación del 51 % del capital social y un 49 % por 7 provincias: Buenos Aires, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe. A su vez, el flamante Consejo Federal tendrá carácter consultivo y estará integrado por el Ministerio de Transporte, las provincias, entidades empresarias, gremiales, representativas de usuarios y organismos académicos.

El contenido del Acuerdo fue anunciado como un importante paso en la dirección de la soberanía nacional, el federalismo y el desarrollo económico, pero debe cuidarse de no transformarse en un mero cambio administrativo para seguir fomentando un sistema que viene del régimen privatizador menemista.

Los antecedentes de la Hidrovía. La concesión y la privatización

El 21 de febrero de 1995 el gobierno de Carlos Menem le adjudicó a Hidrovía S.A., a través del decreto 253/95, las tareas de dragado y balizamiento del Río Paraná en una polémica licitación. El contrato original era por 10 años, pero siete años antes de su finalización se lo extendió a 18 años, pese a que el pliego original indicaba que la concesión sólo podía renovarse al término del mismo.

Luego de la crisis que provocó la salida de la convertibilidad, comenzó una renegociación de contratos con las empresas de servicios públicos, reglamentada por el decreto 311/2003, tarea que se le encomendó a la entonces flamante Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (UNIREN). Como parte de esa negociación, el 19 de junio de 2007 UNIREN le remitió a Hidrovía una propuesta de carta de entendimiento conteniendo los puntos de consenso alcanzados. La carta de entendimiento fue sometida a audiencia pública y

finalmente 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 en 2013, pero de este modo se la extendió por ocho años más 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 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.

La renegociación del contrato con Hidrovía no recibió mayores objeciones. Sin embargo, 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. Según su declaración del 14 /8/2018, el día antes de la firma del decreto 113/2010 que aprobaba la renegociación del plazo de Hidrovía y que fue publicado el 21 de enero de 2010, Roberto Baratta se comunicó telefónicamente con Rodolfo Poblete y le exigió el pago de 600 mil dólares para firmar el citado decreto. En esa declaración también reconoció que le daba dinero a Ricardo Jaime, cuando este era secretario de Transporte.

Esa concesión se mantiene al día de hoy y el gobierno nacional debe tomar una decisión, ante el vencimiento del contrato de concesión el 30 de abril de 2021. La pandemia y las dificultades económicas seguramente aconsejan una prórroga provisoria mínima de un año, hasta 2022. El antecedente relatado anteriormente genera serias dudas con respecto a la empresa Hidrovía SA, ya que se encuentra implicada en una causa judicial de trascendencia nacional, en trámite ante la justicia federal - los “Cuadernos de la Corrupción” - luego de que el titular de EMEPA, Gabriel ROMERO, admitiera haber pagado coimas para prorrogar la concesión en 2010.

La Hidrovía Paraguay-Paraná. Sus características fundamentales

Con una extensión de 3.442 km. desde Puerto Cáceres (Brasil) hasta Puerto Nueva Palmira (Uruguay), la Hidrovía Paraná-Paraguay es la principal conexión de la producción de la Argentina, Paraguay, Bolivia, Uruguay y el noroeste de Brasil con el mundo a través del océano Atlántico. Es una vía navegable natural conformada por los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay, que constituye un cauce de salida de aproximadamente el 80 por ciento de la exportación nacional que representa el mayor ingreso de divisas para la economía y una conexión estratégica para el Mercosur que puede funcionar como un motor para la reactivación de la región en la pospandemia.

Según datos oficiales, la Hidrovía 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 (normalmente) y el arribo de 320.000 pasajeros de cruceros por año. Desde el Gran Rosario, donde se concentran los principales puertos cerealeros del país, se despacha el 80% de la producción agroindustrial de la Argentina, que supera los 90 millones de toneladas por año. Los datos son estimaciones, ya que las cifras oficiales son información reservada de la Aduana.

Su desarrollo será fundamental para mejorar la competitividad internacional de los productos argentinos, y su ampliación permitirá integrar a la región con los puertos que se ubican aguas arriba de la ciudad de Santa Fe.

El Río Paraná es el principal curso de agua del país, una enorme vía hidrográfica que proviene desde Brasil y atraviesa todo el noreste del país, atravesando de norte a sur Misiones, Corrientes, Chaco, Santa Fe, Entre Ríos y Buenos Aires. También se conecta a través del Río Paraguay con Formosa y a través del Río De la Plata con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y sale al mar.

El dragado y balizamiento del río, su mantenimiento y el cobro de tarifas de navegación están privatizados desde 1995, cuando el gobierno del presidente Carlos Menem licitó por primera vez este beneficio a la empresa Hidrovía SA, una sociedad entre la megaempresa belga JAN DE NUL y la empresa EMEPA, de capitales nacionales. En el curso inferior del río florecieron los puertos privados, pertenecientes en su gran mayoría a cerealeras y agroexportadoras pero que también incluyen otras como la minera La Alumbreira, explotándolo como autopista fluvial en paralelo a su administración privada

La nueva etapa de la Hidrovía. Su valor en el desarrollo económico -social

El Acuerdo Federal de la Hidrovía implica dar el primer paso institucional hacia un cambio en la administración del río Paraná, ya que propone la creación de una empresa estatal entre Nación y las provincias que administre el uso del río y abra una nueva licitación para su dragado y balizamiento. Esta sociedad estatal será responsable de aprobar los pliegos, llamar a licitación, adjudicar la concesión y actuar como organismo de control de las obras previstas en el curso de agua.

Lo que no queda claro, al menos hasta que se conozca la normativa que regula el tema es si la estructura mediante la cual el Estado cede la administración de un recurso estratégico y un importante patrimonio natural a manos privadas se mantiene intacta, solamente cambiando el órgano estatal que lo administra y la empresa privada que lo usufructúa. Este cambio cosmético no generaría un aprovechamiento más eficiente y sustentable del río, sino estaría orientado a conseguir más negocios de mayor rentabilidad, con graves sospechas de corrupción.

El gobierno pretende también ampliar el dragado del curso inferior del río, que comprende desde la ciudad de Diamante en Entre Ríos, pasando por Rosario, hasta la confluencia con el Río Uruguay y la salida al Río de La Plata, para permitir el ingreso de buques de mayor calado. También está en evaluación la apertura de un nuevo canal en el Río de La Plata para facilitar la salida al mar.

El plan de ampliación de la Hidrovía y su administración conjunta con las provincias es parte de lo que hasta el momento ha esbozado el gobierno nacional como programa para la pos pandemia, en la búsqueda de una reactivación económica para aumentar la explotación y exportación de materias primas. Existe el peligro de profundización de un modelo dependiente orientado principalmente a pagar deuda con un costo social y ecológico enorme.

A pesar de las difíciles situaciones económicas que ha atravesado la Argentina, el éxito de la producción agroindustrial, con inversiones en tecnología aplicada, riego, calidad de las semillas e investigación no hubiese podido realizarse sin la Hidrovía. En 1994 la producción de trigo, maíz y soja crecía a una tasa anual inferior al 2%; desde 2006, cuando se profundizó, aumentó a un 5% anual para finalmente promediar un incremento del 6,5%. La ampliación de la navegabilidad del canal brinda un nivel de competitividad a regiones interiores que no la tendrían si no fuera por esta conexión oceánica que hace eficientes los flujos del comercio exterior y aumenta el bienestar de esas poblaciones. Todos los países necesitan tener divisas

para su funcionamiento, pagar sus importaciones y mantener el equilibrio de la cuenta corriente. En la Argentina esos dólares son muy dependientes de que la Hidrovía funcione bien por el peso que tiene en el movimiento comercial.

La evolución de la Hidrovía requiere forzosamente el aumento del calado para permitir que ingresen buques más grandes a la zona portuaria central o extender el dragado "aguas arriba" para integrar economías regionales de otras provincias con costa en el Paraná al corredor productivo-exportador, porque constituiría una magnífica puerta de ingreso para facilitar la industrialización y la internacionalización de sus productos. El rol del puerto de Buenos Aires, sin avances en su modernización, se vuelve relevante ante el nuevo ciclo de la Hidrovía. Sin definir desde hace tiempo su relocalización, porque es una decisión difícil de tomar y ejecutar, hay que priorizar la continuidad del servicio, la reducción de costos y un espacio estratégico para carga y descarga del comercio internacional.

Actualmente por la Hidrovía circulan en sentido ascendente y descendente contenedores -cargas generales-, vehículos e hidrocarburos principalmente, pero pesan en volumen la soja, subproductos, aceites y otros granos con destino al exterior. La participación de la bandera nacional con 232 barcasas en la vía navegable es mínima (8,79%) sobre todo frente a la paraguaya que posee más de 1.800 unidades en su pabellón. Es vital para avanzar con la profundización de la vía y las obras para facilitar una mayor fluidez de tráfico para la salida al mar de los buques. El sistema fluvial brinda un nivel de competitividad a regiones interiores que no tendrían si no fuera por esta conexión oceánica que hace eficientes los flujos del comercio exterior y aumenta la calidad de vida en las zonas de influencia.

La política pública de transporte debe incluir el fomento del tráfico de cabotaje mediante el transporte intermodal, que vincule de forma eficaz los modos de transporte carretero, ferroviario, fluvial y marítimo. Esto también redundará en una logística eficiente que mejorará los costos de los productos para el consumo y la exportación, contribuyendo con el medio ambiente por la disminución de emisiones de gases de efecto invernadero, accidentes viales, reparación de rutas y congestiones en tráfico terrestre. Es una gran oportunidad de generar trabajo, atraer inversiones y obtener divisas a partir de la exportación de servicios de transporte fluvial, apuntando a la necesidad de avanzar en una política concreta desde el Estado y una concertación gremial empresaria que permita competir con buques de otras banderas.

Hacia una nueva política pública sobre la Hidrovía

El fin del contrato del concesionario actual en 2021 genera una oportunidad única para enriquecer el futuro contrato de concesión, para optimizar todos los aspectos que puedan darle mayor fluidez, seguridad y competitividad al comercio internacional. Se deben definir prioridades para dar una respuesta al tráfico actual, mejorar la seguridad, minimizar las demoras, lograr una vía más expeditiva e incrementar el flujo de los distintos tipos de buques y cargas, evitando los aspectos perjudiciales del impacto ambiental.

Deben ampliarse los canales y los pasos restringidos del Río de la Plata, en especial sobre tramos como el Canal Punta Indio (65% de las demoras). En el Canal Emilio Mitre y el Canal de Acceso al Puerto Buenos Aires, es necesario rediseñar los anchos y profundidades para adecuarlos a los barcos que hoy circulan por la Hidrovía y prepararnos para los que vendrán con mayor tamaño. Es indispensable posibilitar zonas de cruce o adelantamiento que permitan minimizar las esperas, reservas de canal y reprogramaciones de entradas o salidas que impactan

en importantes demoras y costos asociados. Las boyas de balizamiento deberían ser remplazadas por modelos virtuales que son más eficaces y se pueden ver y adaptar en tiempo real en las cartas de navegación electrónicas.

Son necesarias mejoras en los canales secundarios de acceso a los puertos, zonas de maniobra, radas y fonderos. Si bien el alcance de esta licitación se refiere solo al canal troncal, es importante que en la estrategia del gobierno federal se piense que todos los tramos son semejantes a eslabones de una cadena. Todos son importantes porque de la seguridad de uno depende la de la cadena entera. Un puerto que garantice profundidad con 23 pies de calado nunca podrá aprovechar potenciales obras que lleven al canal por donde vienen o van los barcos a 38 pies o más.

Se destaca la necesidad de reducir el costo del peaje, garantizando la sustentabilidad económica de la concesión, a partir de revisar la fórmula que se aplica actualmente. Además de las inequidades por distancias, existen distorsiones que se fueron incrementando con el correr del tiempo al relacionar directamente el tonelaje de registro neto de cada barco o de diseño de cada buque para la determinación del pago del peaje. En los últimos años el flete bajó gracias al dragado constante, porque cuanto más grande es el barco que puede navegar gracias a la profundidad del canal fluvial, más es la cantidad de carga portable y menos el costo de transporte de la mercadería.

Desde el Gran Rosario, donde se concentran unas 30 terminales portuarias que en condiciones normales superan los 33 pies de profundidad, circulan hacia el mar 74 millones de toneladas de harinas y aceites mientras que hacia el norte se despachan más de 20 millones. Además del incremento de la cosecha local, se calcula que en los próximos 5 años Brasil volcará 5 millones de toneladas de granos más y Bolivia triplicará la exportación de mineral de hierro que hoy alcanza 5 millones de toneladas. La obra de remoción de sedimentos para aumentar el calado de la Hidrovía se calcula que puede superar los US\$700 millones de dólares, que se recuperarán a través de peajes.

El objetivo debe ampliarse, lograr conectar la Argentina, Paraguay, Bolivia y Brasil. Hay que profundizar la Hidrovía, pensando la región como un conjunto. Profundizar el calado ayudará mucho a bajar el costo logístico. Las mercaderías provenientes del Alto Paraná, de Paraguay, Brasil o Bolivia deben tener una profunda y expeditiva salida al mar mediante este camino fluvial. El Gobierno debe definir si seguirá o no una política de subsidios o dejará libradas al capital privado las inversiones requeridas.

En consecuencia, considerando todo lo expuesto, frente al cúmulo de interrogantes que la Hidrovía suscita como realidad geopolítica, en las actuales circunstancias, con sus múltiples dimensiones: política, empresarial, ambiental, comercial, económica, laboral y social, presentamos este proyecto de resolución de pedido de informes al PEN, para su debate y aprobación por esta H. Cámara.

Mariana Zuvic
Maximiliano Ferraro

Juan Manuel Lopez

Paula Oliveto

Hector Flores

Alicia Terada

Mariana Stilman

Lucila Lehmann