



H. Cámara de Diputados de la Nación

Proyecto de ley

Anulación de la concesión de Hidrovía del Paraná y reestatización de la misma bajo control, gestión y administración de trabajadores y pueblos ribereños.

Art. 1: Procédase a declarar la nulidad absoluta e insanable de los contratos de concesión y demás instrumentos legales y jurídicos -leyes, decretos, resoluciones y otras disposiciones- que permitieron la privatización de la Hidrovía del Paraná, la cual vence el próximo 30 de abril de 2021. El Estado argentino se reserva la facultar de iniciar acciones civiles y penales contra los empresarios que perpetraron el saqueo desde 1995 a la fecha a fin de lograr una justa reparación.

Art. 2: La actual concesionaria Hidrovía S.A. pasará a manos del Estado Nacional, quien a partir de la presente ley reasume como único titular de la administración, explotación y funcionamiento de la misma. A tal fin créase la “Empresa Hidrovía Nacional”, cien por ciento estatal, con representación de los estados provinciales involucrados, la cual pasará a ser controlada y administrada por sus trabajadores y poblaciones ribereñas.

Art. 3: A los actuales trabajadores se les garantizará en la nueva empresa estatal la estabilidad de todos sus puestos de trabajo, salarios, condiciones laborales y convenio colectivo, respetándose las mayores conquistas que tenían en 1995 antes de la concesión, procediéndose a recuperar los puestos que se perdieron con la misma y poniendo fin con cualquier tercerización o precarización laboral que exista en la actualidad.

Art. 3: De forma.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Fundamentos

El gobierno peronista del Frente de Todos encabezado por el presidente Alberto Fernández se apresta a profundizar el saqueo y la entrega sobre la Hidrovía del Paraná, que integra el Sistema de Navegación Troncal. Lo hará en complicidad con los gobernadores de las provincias involucradas (Buenos Aires, Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe).

Al filo del vencimiento de la concesión de la Hidrovía Paraná-Paraguay este 30 de abril de 2021 el gobierno la acaba de prorrogar por 90 días -Resolución 129/2021- la cual luego licitará internacionalmente. Eso significa darle continuidad a la privatización del río Paraná llevada a cabo por el gobierno de Carlos Menem en 1995 (Decreto 253/95) y prorrogada por el kirchnerismo en 2010 bajo el gobierno de Cristina Fernández de Kirchner (Decreto 113/10). Con coimas y escándalo mediante (hay una de las causas de los “cuadernos” donde uno de los privatizadores, Gabriel Romero, declaró haber pagado millones para quedarse con este negocio).

La hidrovía (Cuenca del Paraná) incluye todas las actividades de dragado y balizamiento del río Paraná desde su cruce con el Paraguay hasta la desembocadura en el río de la Plata. Con la actual concesión en manos de la empresa Hidrovía S.A (una asociación entre la belga Jan de Nul N.V. y Emepa S.A., propiedad del mencionado Romero, dueño también de Ferrovías), nuestro país viene entregando su soberanía sobre un espacio vital.

La llamada hidrovía conecta a Argentina, Paraguay, Bolivia, Uruguay y Brasil. Es el segundo corredor natural en Sudamérica y uno de los más extensos del planeta, con más de 3.400 km de largo que se extiende a través de los ríos Paraná y Paraguay. Por la Hidrovía Paraná sale el 80% de nuestras exportaciones e ingresa el 95% de las importaciones, con un tráfico de seis mil barcos al año, además de ser parte estratégica de una de las reservas de agua más grandes del planeta, el Acuífero Guaraní. El saqueo y la privatización del Paraná no se limita a la hidrovía. A ello hay que sumarle las veintinueve terminales portuarias en manos de los grandes grupos transnacionales de la agroexportación: ADM, Dreyfuss, Cargill, Cofco, entre otras, y el hecho de que también se ha destruido nuestra marina mercante, por lo que el 95% de los embarques se hace con buques que pertenecen a empresas extranjeras.

La Hidrovía Paraná-Paraguay es un eslabón fundamental del saqueo y la semicolonización que se viene dando desde hace décadas. El Paraná es el tercer río navegable del mundo en su extensión. Sin embargo, nuestro país no tiene ningún tipo de control sobre él, ni sobre la mayoría de los puertos en su ribera. Desde la destrucción de la estatal Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA) ni siquiera los buques mercantes que circulan son argentinos. La privatizada hidrovía es campo fértil para todo tipo de maniobras de saqueo, que incluye la fuga de divisas (se calcula que se evaden 20.000 millones de dólares al año) y el contrabando de granos (como se vio en forma flagrante en el caso Vicentin). Además, el Corredor Litoral también ha sido utilizado a lo largo de su historia para maniobras de contrabando, evasión tributaria, trata de personas, narcotráfico y contrabando de armas.

Ante el vencimiento de la concesión (30/04/2021) el gobierno la acaba de prorrogar, dando continuidad a la privatización menemista. El Ministerio de Transporte de la Nación junto con los gobernadores de las provincias involucradas apuntan a crear un ente interprovincial con el objetivo explícito de entregar la concesión a nuevos pulpos transnacionales, avanzando en un nuevo proyecto donde se dragaría con mayor profundidad, se rectificaría y ensancharía el río ampliando el señalamiento y el balizado. Y no hablan de la necesaria construcción del Canal Magdalena.

Detrás de esta supuesta “modernización”, se busca transformar al Paraná en una verdadera autopista fluvial donde puedan circular miles de barcos mercantes, incluso de gran calado. Todo al servicio de facilitar



H. Cámara de Diputados de la Nación

la salida de los productos del complejo agroexportador. Una ruta modernizada para el saqueo y, a la vez, para la destrucción absoluta del ecosistema asociado al Paraná.

El ex ministro de Transporte Mario Meoni había dicho que “la concesión actual cumplió con su cometido”. ¿Cuál cometido? ¿El del saqueo, las ganancias capitalistas de los privatizadores y la destrucción ambiental? Y el presidente Alberto Fernández ya sentenció. Ha dicho: “Muchos me dicen que el Estado se haga cargo, pero el trabajo del dragado es un trabajo que hacen muy pocas empresas en el mundo” (*Clarín*, 11/04/2021). No es cierto. Es un falso argumento para justificar el negocio capitalista privado y donde las beneficiarias seguirán siendo las multinacionales Cargill, Dreyfus, Bunge, Cofco, AGD, Molinos, etcétera. Según datos oficiales, en 2019 facturaron 25.600 millones de dólares, y en 2020, con pandemia y recesión, la friolera de 51.300 millones de dólares.

Además, el proyecto privado de la hidrovía es parte de las infraestructuras regionales estratégicas para Suramérica (IIRSA) diseñadas para profundizar la apropiación de nuestros recursos naturales, la producción de energía a partir de combustibles fósiles, la mega minería a cielo abierto, la explotación forestal de bosques nativos, etcétera.

Hay que recuperar nuestra soberanía sobre el río y a la vez preservar la flora, la fauna y la biodiversidad, tanto acuática como de las áreas ribereñas. En la zona se observan profundos cambios en los territorios tras la concesión, los ecosistemas, pérdida y degradación de los humedales, la biodiversidad, deterioro de la calidad de agua, deforestación de bosques nativos, grandes sequías e inundaciones; extinción de especies autóctonas de flora y fauna, entre otros males.

Postergar la concesión es seguir con la privatización. Y una nueva licitación será más de lo mismo. “Entregar el Paraná es como entregar Malvinas”, dice el periodista Mempo Giardinelli. Y reclama: “Presidente, no lo haga. No entregue la soberanía”. Miles y miles de voces se levantan con este reclamo. Pero el gobierno sigue adelante. Una decisión que solo se podrá torcer con lucha y movilización.

Para terminar con todo esto hay que tomar una medida de fondo. La única salida pasa por la reestatización de todas las actividades de dragado, balizamiento y control del transporte marítimo sobre el río Paraná, que debe pasar a ser controlado y administrado por un ente con control de los trabajadores de las actividades involucradas y de las poblaciones ribereñas. “El Río, las vías navegables y los puertos son estratégicos y deben estar en manos del Estado sacándole el negocio a las multinacionales privadas”, señala el Colectivo de Trabajadores por la Ventana de Entre Ríos. Y como están en juego miles de empleos planteamos que la nulidad de la concesión debe ser sin perjuicio de los mismos ni de sus derechos, los cuales se mantendrán, incluso beneficiados, con la nueva empresa 100% estatal.

Al mismo tiempo, hay que reestatizar también todos los puertos privatizados, hoy en manos de los monopolios agroexportadores. Y terminar no solo con el saqueo de nuestros recursos naturales sino también evitar que las multinacionales se lleven las enormes ganancias del país. Por eso la presente ley debe ser parte de un plan económico integral, obrero y popular, que incluya el monopolio del comercio exterior (reponiendo las juntas nacionales de granos y de carnes), la nacionalización de la banca, reimponiendo una empresa estatal de marina mercante cien por ciento estatal, como la vieja ELMA, la reestatización de los puertos y de todas las empresas privatizadas en los años 90.

La presente ley impulsada por Izquierda Socialista en el Frente de Izquierda Unidad, debe ser el primer paso y parte de una política nacional integral para luchar por ello.

Juan Carlos Giordano
Diputado Nacional
Izquierda Socialista/FIT Unidad