



H. Cámara de Diputados de la Nación

PROYECTO DE RESOLUCION ACUERDO FEDERAL HIDROVIA (CONVE-2020-58867791-APN-DGD#MTR)

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional para que a través del o los organismos que correspondan, atento el Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 949/20 de fecha 26/11/2020 en relación al Acuerdo Federal Hidrovía (CONVE-2020-58867791-APNDGD#MTR) suscripto el 28 de Agosto de 2020 por el Ministerio del Interior, el Ministerio de Desarrollo Productivo y el Ministerio de Transporte, y las Provincias de Buenos Aires, Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe, y vinculado al Proyecto de Resolución Nro. 1761-D-2021 de esta Honorable Cámara de Diputados, elevado con fecha 28 de abril de 2021 y ante la falta de avance en el mismo se presenta una nueva solicitud de información, a fin de que informe:

1. ¿Se llevará adelante una licitación internacional para la concesión de la vía navegable troncal de la Hidrovía Paraguay-Paraná?
2. ¿Se está dando intervención a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) en el proceso, en virtud del acuerdo vigente desde el 8 de abril de 2021 entre el Ministerio de Transporte y dicha Organización?
3. A la fecha, ¿cuál es el grado de avance en la confección de los pliegos del llamado a licitación para la concesión de la vía navegable troncal?
4. ¿Cómo prevén asegurar las condiciones de navegabilidad mientras dure el proceso de transición hasta el otorgamiento de la nueva concesión?
5. En relación al rol que podría asumir el Estado argentino:
 - a. ¿Se contempla que lleve a cabo la ejecución del dragado y balizamiento de toda la red de navegación troncal en forma directa?
 - b. Si es así, y sabiendo que el Estado carece de la capacidad técnica para cumplir con esas tareas: ¿cómo prevé asegurar las condiciones de eficiencia y competitividad necesarias?
6. En caso de estatización del servicio en la Hidrovía Paraguay-Paraná ¿cuáles serían los beneficios para sus usuarios? ¿una rebaja de los costos de peaje?
 - a. Si así fuera, ¿existe algún estudio económico-financiero que establezca las posibles nuevas tarifas, económicamente competitivas y que garanticen el correcto y seguro funcionamiento del sistema a mediano y largo plazo?
 - b. ¿Se ha evaluado la posibilidad de que esa reducción de costos pueda también implementarse a través de un concesionario privado?
7. Según expertos, la Hidrovía Paraguay-Paraná tiene un retraso de 15-20 años en su infraestructura. ¿Qué condiciones están previstas en el contrato a fin de asegurar la eficiencia en la ejecución y mantenimiento de las obras



H. Cámara de Diputados de la Nación

- (principalmente calado y balizamiento) necesarios para que las embarcaciones naveguen a capacidad de carga máxima, disminuyendo los costos unitarios de flete?
8. Ante la existencia del proyecto 0014-S-2021 que ya cuenta con media sanción del Senado, y en cuyo Artículo 2º establece como objeto “...*el estudio, conocimiento, seguimiento, monitoreo, auditoría y contralor del proceso licitatorio de la Hidrovía Paraguay-Paraná, del Sistema de Navegación Troncal, de las inversiones necesarias para el desarrollo integral de las regiones y toda aquella cuestión conexas vinculada al transporte, la integración, el crecimiento económico y el desarrollo productivo.*”, ¿cuál será la conducta que adoptará el PEN si se sanciona la ley, respecto de su promulgación o veto parcial o total? ¿se podría establecer una articulación efectiva con el ya existente Consejo Federal de la Hidrovía?
 9. Si se estuviera evaluando la propuesta presentada de estatizar el cobro del peaje para realizar desde el Estado el pago al concesionario:
 - a. ¿Se prevee algún mecanismo que garantice que no se incrementen los costos para los usuarios por los costos administrativos del manejo de los fondos?
 - b. ¿Qué figura jurídica está prevista para preservar esos recursos de otros usos por parte de la administración?
 - c. ¿Qué organismo sería responsable de fiscalizar que los pagos se realicen en tiempo y forma para evitar posibles desfinanciamientos del mantenimiento del dragado y/o de la continuidad de las obras de mejora?

Marcela Campagnoli

Alicia Fregonese



H. Cámara de Diputados de la Nación

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

La licitación existente y prorrogada por 90 días, fue adjudicada a la empresa Hidrovía S.A., integrada por la argentina Emepa y la belga Jan de Nul, que desde entonces remueve cada año unos 30 millones de metros cúbicos de barro, arena y piedras, lo que alcanza para llenar veinte veces un estadio de fútbol hasta el tope de sus tribunas. Es un trabajo monumental, que algunas pocas empresas en el mundo pueden hacer.

La concesión inicial tenía una duración de 10 años, con una tarifa de peaje de 0,97 dólares por tonelada de registro neto (TRN), una medida de capacidad de los buques. En 1997 se llevó la tarifa a 1,14 dólares y extendió el contrato a 18 años. En la gestión de gobierno 2002/2003 se aumentó la tarifa a 1,65 dólares. Los gobiernos siguientes repetirían la fórmula de suba de peaje y extensión del contrato: la tarifa llegó a 3,06 dólares y la concesión se alargó ocho años, que se cumplieron el 30 de abril de 2021.

Es clara la importancia que tiene esta vía navegable troncal para toda la economía del país y también están a la vista las tergiversaciones tarifarias que sufrió el contrato, motivos por los cuales vemos una clara oportunidad de optimizar esta vía en infraestructura (mayores obras y calado, y mejor y más amplio balizamiento) y mejorar la competitividad del contrato (tarifas).

Ante servicios de estas características con la importancia que revisten para toda la Argentina, resulta vital que se otorgue mayor previsibilidad para las exportaciones (agropecuarias, agroindustria, industria metalúrgica, automotriz y energía) y para las importaciones (que constituyen en un 90% insumos y capital de trabajo para la producción nacional y exportaciones) de la República Argentina (también para la industria de cruceros), no solo garantizando ello por medio de contratos serios, transparentes y competitivos, sino también dando previsibilidad a largo plazo que lleve al complejo portuario a realizar las inversiones necesarias para adecuarse a las condiciones de navegación que determine el plan maestro federal realizado a tal fin.

Cabe destacar que la exportación de miles de toneladas de productos primarios e industriales, que generan en consecuencia el ingreso de divisas por miles de millones, factor fundamental para solventar la economía argentina y mantener miles de puestos de trabajo en un contexto de crisis sin precedentes, depende de la mejora y eficiencia en la realización y mantenimiento de obras, principalmente garantizando el calado y el balizamiento necesarios para que transiten las embarcaciones al máximo de capacidad de sus bodegas, a fin de poder transportar la mayor cantidad de producto al menor costo posible.

Para ello, es necesario, que se extraigan más de 30.000.000 de M3 de barro, arena y piedras del lecho del río y que se balicen más de mil kilómetros de la vía navegable.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Para cumplir con lo anterior, vale considerar los estudios realizados y los pliegos presentados durante la gestión de gobierno 2015/2019.

Con respecto a la discusión sobre las condiciones de la operatoria de la Hidrovía Paraguay-Paraná resulta imperioso agregar al análisis la perspectiva regional, hasta ahora ausente en la discusión. La decisión de 1995 de dragar el río Paraná obedeció a una estrategia de desarrollo regional acordada en el llamado “Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra” (1992) por los países ribereños de la Hidrovía (Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay), que entendieron que la facilitación de la navegación y el transporte comercial en la Hidrovía Paraguay-Paraná permitiría el acceso de sus productos a los mercados de ultramar en condiciones competitivas, comprometiéndose a tal efecto a observar el principio de libertad de navegación.

Al considerar el potencial de desarrollo económico y social de la operatoria de la Hidrovía resulta necesario considerar también los beneficios en términos de inversiones y servicios que reportará para nuestro país un incremento de la carga transportada de los demás países ribereños. Este incremento dependerá, naturalmente, de condiciones de operatoria de la hidrovía de mayor eficiencia que en la actualidad, ya que de lo contrario no habría mayor incentivo para su aumento y sí para explorar vías alternativas (caso del corredor bioceánico - puertos del Norte de Chile).

De acuerdo a un estudio efectuado por la ANTAQ (agencia brasileña de transporte acuático), el potencial de carga transportada para 2030 sería de 287 millones de toneladas, con una duplicación en la carga brasileña transportada, aproximándose a las 100 millones de toneladas y con mayor diversificación de productos. La licitación del dragado y mantenimiento de la Hidrovía trasciende por tanto el ámbito nacional por lo que es seguida con atención por los gobiernos y operadores de los países ribereños. Una concesión que asegure condiciones eficientes de funcionamiento y operatoria redundará en oportunidades de inversión y desarrollo productivo. Es de esperar que el Gobierno nacional priorizará la mirada regional.

Por todo lo expuesto, es que efectuamos el presente pedido de informes, a través del Proyecto de Resolución del cual solicitamos su aprobación.

Marcela Campagnoli

Alicia Fregonese