



## **PROYECTO DE RESOLUCIÓN**

### **La Honorable Cámara de Diputados de la Nación**

#### **Resuelve:**

Solicitar al Ministro de Transporte, Alexis Raúl Guerrero, que, por su intermedio, tenga a bien remitir a esta Honorable Cámara un informe, acerca de los siguientes puntos:

- 1) Explique a este cuerpo, los motivos para no realizar una licitación de dragado y balizamiento de la Hidrovia Paraná - Paraguay.
- 2) Explique a este cuerpo, por qué decidió traspasar la concesión y el control de la hidrovia a la Administración General de puertos ( AGP).
- 3) Explique a este cuerpo, si la AGP posee la capacidad técnica para planificar la ejecución de los actos y obras necesarias para la adecuada prestación de los servicios de dragado, balizamiento y control hidrológico de la vía navegable troncal.
- 4) Explique a este cuerpo, si la elección del nuevo interventor de AGP, JOSE BENI, fue hecho por la Vicepresidente por los estrechos contactos que mantenían desde Santa Cruz.
- 5) Explique a este cuerpo, si la virtual estatización de la Hidrovía Paraná -



Paraguay no INCREMENTARA COSTOS a las empresas navieras de transporte de granos.

6) Explique a este cuerpo, por qué la Vicepresidente decidió impugnar a GABRIEL ROMERO, dueño de Emepa, socio de la empresa Belga Jan de Nul, a cargo del Dragado y balizamiento de la Hidrovia.

7) Explique a este cuerpo si GABRIEL ROMERO fue un empresario arrepentido, en la causa de los cuadernos.

8) Explique a este cuerpo, si el kirchnerismo decidió tomar el control de la Hidrovia para apropiarse de la caja de U\$S 300.000.000 en concepto de peajes.

9) Explique a este cuerpo, si el Kirchnerismo tiene la intención de adjudicar la Hidrovia al grupo chino Shanghai Dredging Co y Ferreyra, titular de la empresa Electro ingeniería, quien se encuentra involucrado en la causa de los cuadernos, íntimamente sospechado por el vínculo estrecho con el matrimonio K.

10) Explique a este cuerpo, quién cobró durante los últimos 25 años el 0,5% de todo lo recaudado, equivalente a 23,5 millones de dólares, que estaba destinado a un organismo de control que nunca se creó.

Alvaro de Lamadrid  
Diputado de la Nación



## **Fundamentos**

### **Sr. Presidente:**

El Gobierno oficializó la decisión de traspasar a la Administración General de Puertos (AGP) el control de la Hidrovía Paraná-Paraguay, considerado el principal paso para las exportaciones agroindustriales.

Mediante el Decreto 427/2021, publicado en el Boletín Oficial, con las firmas del presidente Alberto Fernández; el jefe de Gabinete, Santiago Cafiero, y el ministro de Transporte, Alexis Guerrero; se resolvió otorgar a la AGP "la concesión de la operación para el mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y redragado y el correspondiente control hidrológico de la Vía Navegable Troncal".

Qué genera el Decreto: se le otorga a la Administración General de Puertos (AGP), la administración de la Vía Navegable Troncal, junto con el mantenimiento, dragado y balizamiento.

Por cuánto tiempo será: es temporal, por 12 meses.

Cómo se pudo realizar esto: a través de la modificación del estatuto de la Administración General de Puertos (Que también se lleva adelante por medio de este decreto).



Qué se incorpora en el Estatuto de AGP: se facultó a la empresa del Estado a cobrar el peaje y hacer las contrataciones necesarias para mantener operativos los servicios en la Vía Navegable Troncal, esencial para el comercio exterior argentino.

Cuál es el tramo de la hidrovía al que se hace referencia: la AGP, estará a cargo de la Vía Navegable Troncal desde el kilómetro 1238- Ascendente- del Río Paraná, punto denominado Confluencia, hasta la Zona de Aguas profundas Naturales en el Río de La Plata exterior.

Quién se encargará de la confección, suscripción y aprobación del contrato de concesión con AGP: el Ministerio de Transporte, quien a su vez, y de forma paralela, avanzará con la confección y el llamado a la licitación definitiva de la Vía Navegable Troncal.

Control y Transparencia: el Ministerio de Transporte reglamentará o sostendrá la intervención de la Sindicatura General de la Nación y de la Auditoría General de la Nación para el control oportuno y transparencia de los actos.

Argumento de la medida: la AGP posee la capacidad técnica para planificar la ejecución de los actos y obras necesarias para la adecuada prestación de los servicios de dragado, balizamiento y control hidrológico de la vía navegable troncal, asegurando la presencia estatal en lo que refiere a la infraestructura.

De esta manera, el Gobierno da un giro en el control la vía fluvial por la que salen



el 80% de las exportaciones argentinas.

Desde 1995, la empresa Hidrovía S.A., conformada por el gigante belga Jan de Nul en sociedad con la argentina Emepa S.A., se encuentra a cargo del dragado y balizamiento de la mencionada vía navegable.

El 29 de abril, el ministro de Obras Públicas Gabriel Katopodis, a cargo de la Cartera Transporte tras la intempestiva muerte de Mario Meoni, prorrogó por 90 días hábiles la concesión.

A partir de esta resolución del Gobierno, el Estado se hará cargo del mantenimiento del sistema y cobrará un canon, mientras los privados continuarán con los trabajos de dragado y balizamiento de la Hidrovía, que tiene 3.500 kilómetros de extensión y por allí pasa la mayoría del comercio exterior argentino.

El periodista Jorge LANATA presentó un informe sobre el enfrentamiento entre las dos posturas que hay en la alianza gobernante del Frente de Todos sobre el destino de la Hidrovía. "En el Gobierno hay una interna feroz por la Hidrovía. El kirchnerismo se quiere quedar con la caja. Cristina apunta a entregársela a los chinos con Gerardo Ferreyra, de Electroingeniería, como socio".

El periodista explicó que se trataría de una alianza entre Shanghai Dredging Co y Ferreyra, un hombre que Lanata definió como "socio de los chinos en las represas de Santa Cruz".



En este contexto, Cristina Kirchner hizo aprobar en el Senado la creación de una Comisión Bicameral que intervenga en la licitación de la Hidrovía.

Pero además adelantó que según la información con la que cuenta en los próximos días el Gobierno relicitará la Hidrovía y habrá un cambio en la administración, que implica que el cobro de los peajes por los barcos que pasan quedará en manos de un funcionario de la Administración General de Puertos, "que responde al Instituto Patria".

Así también La periodista Mariel Fitz Patrick dijo que "en estos 26 años, el Estado no controló ni la profundidad del dragado, ni la inversión realizada ni las ganancias de la empresa. El 0,5% de todo lo recaudado durante todos estos años, equivalente a 23,5 millones de dólares, estaba destinado a un organismo de control que nunca se creó".

A la par de las sospechas de empresarios del sector, un grupo vinculado al kirchnerismo llamado "25 de Mayo" viene pidiendo la estatización completa de la Hidrovía y salió a festejar el decreto.

En ese grupo aparecen, entre otros, el ex ministro de Economía condenado Amado Boudou, el juez de la Corte Eugenio Zaffaroni, el sindicalista Pablo Moyano y la diputada ultra K Fernanda Vallejos militan los ultra K.

Daniel Nasini, presidente de la Bolsa de Comercio de Rosario, señaló que el Decreto 427 que otorga el control de la Hidrovía a la Administración General de Puertos genera preocupación: "No da certidumbre ni lineamientos de largo plazo



que aseguren la continuidad de la vía de navegación más importante que tiene el país".

"Es imperioso garantizar la continuidad del servicio a corto plazo, especialmente dadas las circunstancias extraordinarias de la bajante histórica del Paraná", agregó.

Nasini añade que es indispensable que las obras sigan en manos de empresas especializadas en la materia, seleccionadas bajo un riguroso y transparente proceso de licitación: "El Estado no tiene ni la experiencia ni la capacidad técnica para realizar estas tareas, pero sí ejercer sus funciones indelegables de control".

Otro aspecto a tener en cuenta es el costo del peaje: "Argentina está lejos de los principales mercados del mundo, con lo cual, todas las ineficiencias que impacten en los costos logísticos repercute negativamente en la competitividad de la producción nacional. Por ello, es fundamental que los fondos aportados por las cargas continúen siendo percibidos directamente por quien lleve adelante las obras para evitar demoras en la liquidación y asegurar la ejecución de los trabajos en tiempo y forma".

"A estas preocupaciones hay que sumarle que, por los próximos dos años, como mínimo, aunque se asegure la continuidad de las obras como hasta ahora, no se van a realizar mejoras que son necesarias para optimizar la navegación en la vía y permitan que esté acorde a los estándares de la navegación moderna. Por ello es necesario que la licitación de largo plazo se realice lo más pronto posible incluyendo desde el inicio las obras que son necesarias para mejorar la



competitividad del país".

Los empresarios vinculados al sector, como la afirmación desde la empresa, Jan de Nul, el socio belga de la concesionaria, confirmaron que es la primera vez que les piden desde el estado dejar de hacer el sobredragado.

La Bolsa de Comercio de Rosario difundió un trabajo realizado por Javier Treboux, Tomás Rodríguez Zurro, Julio Calzada y Pablo Ybañez que advierte que la bajante del río Paraná representaría un costo extra cercano a los US\$315 millones en seis meses para el complejo agroindustrial exportador y los productores agropecuarios argentinos.

El sobre dragado alcanza unos dos pies adicionales de profundidad para compensar el bajo nivel del agua y no complicar el tránsito fluvial. La Subsecretaría de Puertos pide a la concesionaria, también, saber si se hicieron estudios del impacto ambiental que tiene esa decisión. Según fuentes empresarias, las tareas de este tipo nunca se facturaron.

Por contrato, la empresa está obligada a garantizar los 34 pies de calado de despacho durante el 90% del tiempo a partir de una altura del río de 2,47 metros en el hidrómetro de Rosario. Por la bajante ya no alcanza ese nivel.

Varios especialistas coincidieron en que es "imposible" determinar por la dinámica climática cuánto tiempo se puede frenar el sobredragado sin que haya consecuencias importantes para el tránsito.



Respecto de los mayores costos que la bajante del río genera, los autores del estudio definen que hay un alza de los relacionados con la necesidad de ajustar el volumen de carga en determinados tipos de buques en el Gran Rosario, lo que denominan "falso flete", que sumaría US\$184,2 millones; unos US\$41,8 millones más porque hay embarcaciones que deben completar la carga en otros puertos como Bahía Blanca o Quequén y unos US\$50,1 millones más por el menor tonelaje que puede cargarse en los trenes de barcazas que bajan por los ríos Paraná y Paraguay al Gran Rosario desde Paraguay, Bolivia y puertos locales (mercadería de origen extranjero que traspasa en el Gran Rosario).

Estimaron en US\$19,7 millones las pérdidas que sufre el complejo agroindustrial local por menores precios de exportación por los problemas logísticos y de transporte, y US\$10 millones adicionales por la actividad industrial del complejo oleaginoso del Gran Rosario producto de la ralentización del ritmo de embarques.

Los ríos de la Plata y Paraná son navegables naturalmente, pero no tienen la profundidad suficiente para que los buques oceánicos de gran porte puedan ingresar más de 600 km río arriba hasta llegar a los puertos del Gran Rosario y Timbúes. Tampoco para la navegación de remolcadores y barcazas hacia y desde los puertos argentinos más al norte o provenientes de Paraguay y Bolivia, por lo que se necesita un canal más profundo y ancho.

Anualmente se extraen del lecho cerca de 33 millones de m<sup>3</sup> de sedimentos, tareas fundamentales para garantizar la segura navegabilidad las 24 horas, los 365 días del año, ya que cualquier dificultad en la circulación podría generar trastornos enormes a nivel global.



¡Si no, recuerden el episodio del buque varado en el canal de Suez! Una situación de esa índole afectaría muy negativamente nuestro comercio exterior, el que, por otra parte, hoy es nuestra única fuente de dólares genuinos.

El 25% del movimiento total de carga que circula por la Argentina se desplaza a través de la Hidrovía por los diferentes modos de transporte (fluvial, ferroviario y camión). Es decir, no es solo un canal de navegación o la gran "Panamericana acuática". Es un sistema donde interactúan coordinadamente el sector productivo, el transporte, los puertos y demás centros logísticos, la marina mercante y la industria naval. En términos muy simples, es el gran "sistema logístico intermodal del Mercosur".

Y mucho más que eso. Tal como la conocemos hoy, la hidrovía es paradigma de soberanía nacional e integración regional. Columna vertebral del sistema federal argentino y eje del Mercosur, su impacto es gigantesco y extremadamente difícil de cuantificar.

Para las economías regionales comporta beneficios invaluable, por la proximidad de los centros logísticos a las áreas de producción (bajando los costos en las cadenas productivas), la radicación de empresas, la generación de mano de obra especializada y otras ventajas. En síntesis, es sinónimo de integración económica, política y social entre nuestras provincias y también entre los países del Mercosur, como culminación de décadas de negociaciones.

Desde que fue concesionada, en el año '95, la hidrovía ha representado un gran logro geopolítico para nuestro país. A partir de ella y junto a otros factores (la



sanción de la Ley Federal de Puertos, la inversión pública y privada en infraestructura de servicios portuarios, la implantación de la siembra directa, entre algunos otros), la Argentina pasó de exportar 40 millones de toneladas en agroalimentos a los más de cien millones actuales, duplicó la superficie productiva y desarrolló puertos estatales y privados que generaron miles de puestos de trabajo. Significó además un gran impulso productivo a las economías regionales, ofreciendo a las provincias de la zona cuyana, centro y norte del país una salida al Océano Atlántico y al mundo.

Sugerir que el Estado Nacional asuma por sí mismo las tareas de mantenimiento y dragado no solo es desconocer que éste carece de la infraestructura y capacidad necesarias, sino poner en serio riesgo todo el sistema logístico regional y global.

Cualquier impericia que afecte la navegabilidad del canal troncal y la seguridad del sistema logístico puede hacernos perder, en minutos, cuarenta años de construcción. Hacerlo, además, enarbolando banderas de soberanía para encubrir intereses ideológicos es de una vileza extrema. ¿Qué argentino podría oponerse a defender tales ideales? Lo cierto es que, en esta concesión, nada de eso está en juego.

Nadie en su sano juicio puede pensar que el Estado argentino entregará su soberanía porque dé en concesión las obras de dragado de una vía navegable troncal. Como nadie pensaría que por haber concesionado cualquier ruta argentina, el Estado Nacional ha renunciado a la soberanía, la jurisdicción o el poder de policía que tiene sobre esa carretera y sobre los bienes y personas que por allí transitan. Salvo, claro, que tenga intereses personales, políticos o



ideológicos ocultos.

Lo mismo con quienes alegan que de ese modo el Estado pierde capacidad de control en materia de "contrabando". Nada tiene que ver eso con la concesión del dragado o la propiedad pública o privada de los puertos; sino con que las fuerzas de seguridad (en este caso, Prefectura Naval Argentina) y demás organismos de control del Estado, como la Aduana, puedan y ejerzan eficazmente sus funciones. Un supuesto fracaso en esta materia de ningún modo debería ser utilizado para justificar - en forma falsa y malintencionada - una política estatista.

Hoy, más que nunca, necesitamos generar nuevas fuentes de trabajo. Hoy más que nunca, necesitamos que el Estado apoye al sector privado y lo ayude a desarrollarse.

Propuestas concretas para soluciones reales. La soberanía de un país se defiende generando trabajo genuino para todos sus ciudadanos, disminuyendo la pobreza, eliminando la inflación, poseyendo una moneda fuerte y estable, garantizando un sistema de salud integral y una educación de excelencia para todos.

Una vez más, es cuestión de visión política, no de relato ideológico.

Alvaro de Lamadrid  
Diputado de la Nación



*H. Cámara de Diputados de la Nación*

**"2020 - Año del General Manuel Belgrano"**