



H. Cámara de Diputados de la Nación

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE

Citar al Sr. Ministro de Transporte, Prof. Alexis Raúl Guerrero, conforme a la facultad conferida por el artículo 71 de la Constitución Nacional y lo dispuesto en el artículo 204 del Reglamento de la H. Cámara de Diputados de la Nación, a efectos de que brinde información y dé las explicaciones correspondientes en relación a las siguientes cuestiones vinculadas a la Hidrovía Paraguay-Paraná:

1. Auditorias de control de gestión públicas y/o privadas sobre el cumplimiento de las obligaciones asumidas por la empresa concesionaria Hidrovía S.A. respecto a la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y mantenimiento de la vía navegable troncal.
2. Creación del Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable a través del Decreto 556/2021: recursos asignados para su funcionamiento, mecanismos de transparencia de la gestión presupuestaria, acceso a la información pública y criterios de representatividad en la conformación del Consejo Directivo y la Comisión Asesora.
3. Rol del Consejo Federal Hidrovía: funciones y coordinación con otros organismos ejecutores.
4. Construcción del Canal Magdalena: funcionamiento de la Unidad Ejecutora Especial Temporaria 'Canal Magdalena' y asignación presupuestaria.

Mariana Zuvic
Juan López
Maximiliano Ferraro
Paula Oliveto
Héctor Flores
Alicia Terada
Rubén Manzi
Carolina Castets
Mariana Stilman
Lucila Lehmann



H. Cámara de Diputados de la Nación

FUNDAMENTOS

Sr. 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 Nº 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.

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, y que las cifras oficiales son información reservada de la Aduana.

El dragado y balizamiento del río, su mantenimiento y el cobro de tarifas de navegación se encuentran 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.

Es importante destacar que el 28 de agosto de 2020 fue suscripto el Acuerdo Federal de la Hidrovía entre 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. Su principal objetivo fue establecer mecanismos de participación y trabajo conjunto con las distintas jurisdicciones, así como con las usuarias públicas y privadas y los usuarios públicos y privados que permitan no solo capitalizar la experiencia anterior, sino también planificar las mejoras para un desarrollo integral y sustentable, el abaratamiento de los costos, la modernización del sistema portuario y la integración con las demás modalidades de transporte.

En este mismo sentido, en noviembre de 2020 se publicó el Decreto 949/2020, el cual delegó en el Ministerio de Transporte la facultad de efectuar el llamado y adjudicación de la Licitación Pública Nacional e Internacional por el régimen de concesión de obra pública por peaje, en el marco de la Ley Nº 17.520, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del



H. Cámara de Diputados de la Nación

sistema de señalización y tareas de dragado y redragado y mantenimiento de la vía navegable actualmente concesionada.

Habiendo finalizado el 30 de abril de 2021 el contrato de concesión sobre la vía navegable troncal, y en función del inicio de los trámites inherentes al llamado y adjudicación de la nueva Licitación Pública Nacional e Internacional, conforme a lo anteriormente mencionado, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y redragado y mantenimiento de la vía navegable, el Poder Ejecutivo concertó la creación del Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable, a través del Decreto 556/2021, publicado el 24 de Agosto de 2021 en el Boletín Oficial de la República Argentina.

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.

Es por todo lo expuesto que resulta necesario que el Sr. Ministro brinde las explicaciones del caso, a efectos de conocer con detenimiento ciertos aspectos estratégicos relacionados a la Hidrovía. Por los argumentos expuestos, solicito a mis pares acompañen la siguiente iniciativa.

Mariana Zuvic
Juan López
Maximiliano Ferraro
Paula Oliveto
Héctor Flores
Alicia Terada
Rubén Manzi
Carolina Castets
Mariana Stilman
Lucila Lehmann