



“2022 - Las Malvinas son Argentinas”

## PROYECTO DE RESOLUCIÓN

### La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

#### RESUELVE:

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional que, a través del Ministerio de Transporte, tenga a bien informar a esta Honorable Cámara sobre diversas cuestiones vinculadas a la Hidrovía Paraguay-Paraná:

1. A través del Decreto 949/20 se delegó en el Ministerio de Transporte la facultad de efectuar el llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional, y su correspondiente adjudicación. ¿En qué instancia se encuentra la confección de los pliegos correspondientes a dicha convocatoria?
2. De acuerdo a la información oficial publicada, se han suscrito convenios con diferentes Universidades Nacionales para recabar informes técnicos en diversas áreas de interés para el avance de la próxima concesión. ¿En qué instancia está la confección de dichos informes?
3. Por Res. 73/21 del Ministerio de Transporte se creó el Observatorio de Integridad y Transparencia de la Hidrovía Paraguay- Paraná con el objeto de “velar por la observancia de la transparencia e integridad en el proceso de confección de los términos del pliego licitatorio, el llamado a licitación y la adjudicación del contrato de concesión previsto en el Decreto N° 949/2020, promoviendo la participación ciudadana y acción colectiva”. ¿Se ha integrado el mencionado Observatorio? De ser así, ¿Cuál es su agenda y metodología de seguimiento del proceso licitatorio con la participación de los actores involucrados? ¿Cuáles son las herramientas de participación ciudadana que se han establecido?

**Autora:** Ximena García



“2022 - Las Malvinas son Argentinas”

## **FUNDAMENTOS:**

Señor Presidente:

La llamada Hidrovía es parte de un inmenso sistema hídrico denominado “Cuenca del Plata”, que comprende a una vasta región cuyas aguas superficiales descargan en el Río de la Plata. Este corredor natural de más de 3.400 kms. de largo, se extiende a través de los ríos Paraná y Paraguay, y permite la navegación continua entre los puertos de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay.

Debido a su extensión, es el segundo corredor natural en Sudamérica y uno de los más extensos del planeta, por lo tanto se configura como una de las reservas hídricas más importantes del mundo, tanto por el caudal de los ríos que desaguan en ella, como por la diversidad biológica del área.

Además, es una de las obras más importantes de infraestructura logística en nuestro país y la opción de transporte más relevante para la producción nacional, por ella circulan aproximadamente 70.000 millones de dólares por año de nuestro comercio exterior: el 80% de los granos y derivados; el 90% de los containers; el 100% de los autos que comerciamos por vía acuática; gran parte de nuestra producción siderúrgica; el transporte de pasajeros en la modalidad de cruceros; un gran porcentaje de las operaciones de cabotaje y transbordo de cargas; así como también gas natural, petróleo crudo y productos refinados.

No obstante, y a pesar de que nuestro país tiene 4.000 kilómetros de costas marítimas, en muchos sentidos somos un país mediterráneo ya que necesitamos dragar constantemente cientos de kilómetros de ríos y canales artificiales para que nuestra economía subsista. La Hidrovía es, en muchos sentidos, nuestro puente con el mundo pero necesita mantenimiento constante. En este sentido, en 1995 el gobierno del ex Presidente Carlos Menem privatizó la administración del mantenimiento de la Hidrovía Paraná-Paraguay, dejándola en manos de la empresa denominada Hidrovía S.A.

Cuando faltaban pocos meses para producirse el vencimiento de la concesión otorgada a esta empresa, se suscribió el “Acuerdo Federal Hidrovía” entre el Ministerio del Interior, el Ministerio de Desarrollo Productivo y el Ministerio de Transporte, y las provincias



“2022 - Las Malvinas son Argentinas”

de Buenos Aires, Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe para buscar mecanismos de participación y trabajo conjunto con las distintas jurisdicciones y para planificar las mejoras para un desarrollo integral y sustentable de dicha vía navegable, el abaratamiento de los costos, la modernización del sistema portuario y la integración con las demás modalidades de transporte.

Sin demasiados avances, en el mes de noviembre del año 2020, el Gobierno Nacional por Decreto 949/2020 determinó la renovación de la concesión de la vía navegable hasta el 30 de abril de 2021, con el fin de estudiar distintas posibilidades sobre la administración de la Hidrovía y creó el Consejo Federal Hidrovía (CFH) a tal efecto.

El 30 de abril de 2021 venció la prórroga de la Licitación original de 1995 otorgada a la empresa Hidrovía S.A integrada por Jan de Null encargada del dragado y EMEPA encargada del balizamiento. Por lo que por Resolución 129/21 se extendió el plazo de la concesión por 90 días más.

Por Decreto 427/2021 del 30/6/2021 se otorgó a partir de la finalización de esta última prórroga la concesión de la operación para el mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y redragado, así como el correspondiente control hidrológico de la Vía Navegable Troncal comprendida entre el kilómetro 1238 del Río Paraná, punto denominado Confluencia, hasta la Zona de Aguas Profundas Naturales en el Río de la Plata exterior, a la Administración General de Puertos S.E. (AGP)

Para que esto pueda ocurrir, el Art 1 del decreto 427/2021 debió modificar el estatuto de la AGP para que pudiera ser concesionaria de la Hidrovía.

De este modo, a partir del día 11 de septiembre de 2021 y por el término de 12 meses comenzó el periodo de concesión de la AGP, durante el cual debe llevarse a cabo la licitación nacional e internacional (Dec. 949/2020) para una nueva concesión de la Hidrovía. Destacamos que mediante Decreto 427/2021 se previó que dicha concesión será prorrogable hasta que su objetivo finalmente suceda. Es decir, no solo le otorgó la administración de la Hidrovía sino también el manejo del cobro y administración de las tarifas y peaje hasta tanto realice la tarea que, conforme percibimos, se encuentra demorada.

A casi 6 meses de haber comenzado la administración por parte de la AGP aún no se encuentran disponibles los pliegos, y si bien se encargó a distintas Universidades la



“2022 - Las Malvinas son Argentinas”

realización de estudios en distintas temáticas, por ej, a la Universidad Nacional del Litoral (UNL) ingeniería de obra, a la Universidad Nacional de Rosario (UNR) impacto ambiental y a la Universidad Nacional de San Martín (UNSM) costos de peajes y tarifas, no se han conocido avances de éstos.

Asimismo, para llevar adelante la concesión en estos 12 meses la AGP extendió el contrato de los actuales concesionarios de la Hidrovía y llamó a una Licitación corta para adjudicar por 180 días las tareas de Dragado por un lado y Balizamiento por otro, esta licitación está por adjudicarse y los seleccionados con otro nombre son los mismos concesionarios actuales. Si bien se presentaron varias ofertas, para el dragado 4, 3 de ellas no pasaron la evaluación técnica, y el sentido común nos dice que sería casi imposible que por solo 180 días pueda instalarse una nueva empresa que de continuidad sin sobresaltos al funcionamiento de la hidrovía, es necesario apurar la licitación nacional e internacional por 15 o 20 años que de previsibilidad y sustentabilidad al uso de nuestro río en los aspectos ambientales, económicos y seguridad y dejar de poner parches.

A su vez, por Res. 73/21 del Ministerio de Transporte se creó el Observatorio de Integridad y Transparencia de la Hidrovía Paraguay- Paraná con el objeto de “velar por la observancia de la transparencia e integridad en el proceso de confección de los términos del pliego licitatorio, el llamado a licitación y la adjudicación del contrato de concesión previsto en el Decreto N° 949/2020, promoviendo la participación ciudadana y acción colectiva”. Tampoco conocemos en este punto si efectivamente este órgano fue creado, como tampoco cuál ha sido su agenda y metodología de trabajo para incluir a la sociedad civil e incentivar su participación activa.

Por todo lo expuesto, y por la importancia que reviste la para la Hidrovía Paraná-Paraguay para el desarrollo económico de nuestro Estado y región, es que solicito a mis pares que me acompañen en la presente iniciativa.

**Autora:** Ximena García