



*H. Cámara de Diputados de la Nación*

## **PROYECTO DE RESOLUCIÓN**

*La Honorable Cámara de Diputados de La Nación*

### **RESUELVE:**

Solicitar al Poder Ejecutivo, por medio del Ministerio que corresponda, informe según el art. 100° inc. 11 de la Constitución Nacional (art. 204° RCDN) sobre los siguientes puntos vinculados a la Hidrovía Paraná – Paraguay y las actividades de mantenimiento y dragado llevadas a cabo, sobre todo ante la emergencia hídrica de la “Cuenca del Plata” y las consecuentes dificultades para la navegación:

- a. la contratación directa en vigencia de las actividades de dragado y re-dragado de la vía navegable troncal desde septiembre del 2021 hasta la efectivización del nuevo llamado a licitación por la fallida compulsiva n.13/21, definida por Resolución AGPSE N° 38/22 – y en la que se relevaron diversas y graves irregularidades por el IPA (Expte-126-22-dictamen-7-4-22). Indicar el periodo o los periodos de contratación.
- b. calendario previsto para el nuevo llamado a licitación para la contratación pública nacional de las actividades de mantenimiento, dragado y re-dragado.
- c. calendario previsto para la concreción de la denominada licitación de largo plazo dirigida a la modernización y mantenimiento del sistema de señalización y dragado de la vía navegable troncal, en el marco de lo establecido por Decreto N° 949/20.

**Ingrid Jetter**  
**Diputada Nacional**



## H. Cámara de Diputados de la Nación

### FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

Como es de conocimiento, el 1 de julio del 2021, se otorgó a la Administración General de Puertos (AGP) - Decreto N. 427/2021- la concesión para el mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y re-dragado, además del correspondiente control hidrológico de la vía navegable troncal comprendida entre el kilómetro 1238 del Río Paraná hasta la Zona de Aguas Profundas Naturales en el Río de La Plata exterior (la "Hidrovia"). Todo ello, por un periodo de 12 meses prorrogable hasta la toma del servicio efectivo por quien o quienes resulten adjudicatario/s de la licitación ( también llamada licitación larga).

Entre las condiciones a cumplimentar por la AGP para la prestación del servicio y como indicado en el citado decreto, se señala en el punto i), *la de celebrar, en base a los principios y lineamientos de su propio régimen, las contrataciones necesarias para garantizar la navegabilidad troncal y mantener el nivel de prestación.* A su vez, se indica que la Gerencia de Asuntos Jurídicos (dictamen N° IF-2021-75173392-APN-GAJU#AGP que luce agregado al Orden 43 del expediente EX-2021-65990824-APN-MEG#AGP), avaló la contratación directa del servicio por razones de urgencia junto a la convocatoria simultánea a una Licitación Pública por el plazo de la concesión a la entidad estatal de manera excepcional por el contexto marcado por circunstancias críticas.

Sin embargo, de dicha contratación se desconoce información, porque no se le ha dado la pública difusión obligatoria. Por otra parte, según empresarios del sector exportador cerealero, las contrataciones tendrían una vigencia mensual, atentando contra toda previsibilidad en el trabajo.

El valor estratégico del transporte comercial fluvial de la Hidrovia Paraná – Paraguay para el comercio exterior del país, exige de un mantenimiento y dragado continuo que garantice su navegación en el mayor nivel posible. Casi el 81% del volumen de las exportaciones agrícolas sale por este canal y el 96% del tráfico de contenedores con producción industrial transita sus aguas.

La facturación anual promedio calculada de la Hidrovia ronda los 190 millones de dólares, con un promedio anual de ingreso de buques de gran porte oceánico de 4.400 pero con un costo ante la falta de continuidad en las prestaciones y por la parálisis en las licitaciones de aproximadamente 10 millones de dólares anuales, por sobrecostos de los fletes, pagos de servicios al puerto de Montevideo, etc. (véase artículo publicado en *Ámbito Financiero* del 13/02/22: <https://www.ambito.com/economia/hidrovia/la-demora-el-llamado-licitacion-la-le-genera-un-costo-al-estado-us10000-millones-anuales-n5371607>).

La bajante de los ríos, a los niveles críticos como los actuales, ha obligado a los buques de transporte reducir su capacidad de carga. Y se estima que los buques cerealeros, deben transportar un 10% menos de su capacidad total, resignando aproximadamente entre 4500 a 5000 toneladas para zarpar como, por ejemplo, desde el Puerto de Rosario. Con el corolario que la carga que no pudo ser embarcada debe ser trasladada por un flete terrestre a un costo mayor, con la consideración de que la estadía del buque hasta la partida tiene un costo de USD 20.000 diarios.

Es decir, la falta de garantías para llevar adelante la logística fluvial a través de la cuenca del Parana-Paraguay, impacta negativamente sobre la competitividad de las exportaciones agropecuarias, encareciendo sus costos y afectando de manera secundaria inclusive la seguridad vial y el débil sistema de transporte terrestre- ferroviario nacional.



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

Si bien la licitación de corto plazo para las actividades de balizamiento fueron adjudicadas en diciembre del 2021 a la empresa Emepa S.A. ha quedado pendiente la licitación corta o transitoria para las actividades de dragado y re-degrado, paralizada por la AGP por haber resuelto de extinguir la realizada por resolución 38/2022 del 11/02 y a la espera de una nueva licitación.

La extinción de la licitación pública n. 13/2021 para las fundamentales actividades dragado llevó a que diversas entidades - cámaras portuarias y la Bolsa de Comercio de Rosario y por algunas organizaciones sindicales - expresaran el pasado 30 de marzo, su preocupación ante la falta de previsibilidad que conlleva este acto, sobre todo en un escenario tan crítico como actual (véase “El rio suena, se viene otra bajante y es imperioso solucionar el dragado de la hidrovía”).

En dicha nota se insta a que se proceda lo antes posible con una licitación y sobre todo que se fije el calendario para la tan esperada licitación de largo plazo, y sobre la cual se desconocen fechas.

Cabe destacar respecto a la fallida licitación, que a pesar del accionar de dos de las empresas oferentes como: la Unión Transitoria de Empresas (UTE) integrada por la belga Dredging International, la compañía china CCCC Shanghai Dredging CO y la argentina Servimagnus S.a, y la UTE conformada por la empresa argentina Emepa S.A. junto a la empresa de dragado danesa Rohde Nielsen, que se manifestaron en contra de la evaluación de compulsas, la AGP decidió igualmente dar por cerrada o extinta la licitación.

Tal decisión, ha sido gravemente cuestionada como se detalla en el pedido de informe elevado por la Coalición Cívica a través del proyecto resolución de la Dip. M. Zuvic y otros (exp. n. 0773-D-2022) y por la misma PIA (Procuraduría de investigaciones administrativas – Ministerio Publico Fiscal).

En el extenso informe del IPA se señalan las diversas irregularidades relevadas en el proceso de licitación y en la misma resolución de extinción, junto a dar una serie de recomendaciones para el nuevo llamado a licitación.

Entre los diferentes puntos indicados en el informe se evidencia la carencia de parámetros objetivos de calificación y evaluación, la falta de documentación respaldatoria en base a la cual se definió el presupuesto oficial, la falta de un monto fijo de garantía del mantenimiento de oferta caracterizando de irracionalidad al plexo licitatorio, la falta de reglamentación de aspectos sustanciales del procedimiento de selección de etapa múltiple en lo que respecta sobre todo a la definición del monto de garantía de impugnación del dictamen de pre-adjudicación y de precalificación.

La falta de actividades de dragado genera graves inconvenientes para el ingreso de las importaciones, de insumos esenciales para producción local, y para la salida de las exportaciones del país, con su consecuente impacto sobre los ingresos fundamentales para la actual gestión de gobierno. Es inexorable intensificar las actividades de las dragas que garanticen la navegación y avanzar en los procesos de incorporación de tecnologías de avanzada y de mejoras en el diseño sin afectar el transporte.

Por todo lo expuesto presento el siguiente pedido de información, solicitando a mis pares su acompañamiento.

**Ingrid Jetter**  
**Diputada Nacional**