



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

Informe de Evaluación
de la AUDIENCIA PÚBLICA
donde se trató la
CARTA DE ENTENDIMIENTO
firmada entre
UNIREN y la empresa HIDROVÍA S.A.

EQUIPO TÉCNICO DE TRANSPORTE - UNIREN

Abril de 2009



INDICE

I.	ANTECEDENTES	2
II.	OBSERVACIONES A LA CONVOCATORIA DE AUDIENCIA PÚBLICA.....	4
III.	REQUERIMIENTOS Y OBSERVACIONES DE CARÁCTER GENERAL.....	5
III.1	ESTRATEGIA DE RENEGOCIACIÓN	5
III.2	SEGURIDAD DEL SISTEMA	7
III.3	INTEGRACIÓN REGIONAL Y PARTICIPACIÓN PROVINCIAL.....	7
III.4	MARCO JURÍDICO	11
III.5	ADMINISTRACIÓN Y CONTROL DE LA CONCESIÓN.....	11
III.6	PARTICIPACIÓN DE LOS USUARIOS.....	12
III.7	INFORMACIÓN SOBRE MOVIMIENTO DE BUQUES.....	13
III.8	MEDIO AMBIENTE	13
III.9	SOLICITUD DE DRAGADO Y MANTENIMIENTO DE ACCESOS	16
III.10	IMPUESTO AL VALOR AGREGADO	18
IV.	REQUERIMIENTOS DE CARÁCTER TÉCNICO PARA EL TRAMO SANTA FE - OCÉANO	18
IV.1	BUQUE DE DISEÑO	18
IV.2	OBRAS COMPLEMENTARIAS A 34 PIES	19
IV.3	INCLUSIÓN DEL PARANÁ GUAZÚ Y DEL BRAVO	21
IV.4	MEJORA DEL CANAL PUNTA INDIO	22
IV.5	PROFUNDIDAD ADECUADA PARA LOS FONDEADEROS	22
IV.6	SOLICITUD DE MAYOR PROFUNDIDAD	24
V.	REQUERIMIENTOS DE CARÁCTER TÉCNICO PARA EL TRAMO SANTA FE - CONFLUENCIA	24
V.1	BALIZAMIENTO ADECUADO	24
V.2	ADECUAR EL ANCHO DE SOLERA.....	26
V.3	SOBRE EL PUENTE GENERAL BELGRANO	28
V.4	PASOS CRÍTICOS	28
VI.	OBSERVACIONES RESPECTO A LA TARIFA	29
VI.1	SOLICITUD DE UNA REVISIÓN TARIFARIA	29
VI.2	TRAMO SANTA FE AL NORTE	30
VII.	CONCLUSIONES.....	31



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

I. ANTECEDENTES

La Ley Nº 25.561 declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, delegando en el PODER EJECUTIVO NACIONAL las facultades para dictar las medidas orientadas a conjurar la crítica situación.

La ley estableció criterios a seguir en el marco del proceso de renegociación tales como aquellos que meritúen el impacto de las tarifas en la competitividad de la economía y en la distribución de los ingresos; la calidad de los servicios y los planes de inversión, cuando ellos estuviesen previstos contractualmente; el interés de los usuarios y la accesibilidad de los servicios; la seguridad de los sistemas comprendidos; y la rentabilidad de las empresas.

A través de dicha norma, se autorizó al PODER EJECUTIVO NACIONAL a renegociar los contratos de los servicios públicos concesionados, velando por el mantenimiento de las condiciones de accesibilidad, seguridad y calidad de los servicios públicos.

Con posterioridad y en virtud de las potestades delegadas el PODER EJECUTIVO NACIONAL ha dispuesto un conjunto de normas y reglamentos para llevar a cabo el proceso de renegociación de los contratos de concesión y licencia de los servicios públicos.

Delegadas así las facultades en el PODER EJECUTIVO NACIONAL, el proceso de renegociación de los contratos de concesión y licencia de los servicios públicos, en la actualidad se encuentra reglamentado mediante el Decreto Nº 311 del 3 de julio de 2003, entre otros, por el que se crea la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS (en adelante UNIREN), en el ámbito del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN, actualmente MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS y del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, para llevar a cabo la renegociación con las empresas prestatarias y estableciendo de esta forma, un esquema de gestión institucional que posibilita la adopción de decisiones conjuntas por parte de ambos Ministerios en materia de servicios públicos.

A la UNIREN se le asignaron, entre otras, las misiones de llevar a cabo el proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos; suscribir acuerdos integrales o parciales con las empresas concesionarias y licenciatarias de servicios públicos "ad-referendum" del PODER EJECUTIVO NACIONAL; elevar proyectos normativos concernientes a posibles adecuaciones transitorias de precios, o cláusulas contractuales relativas a los servicios públicos, así como también efectuar todas aquellas recomendaciones vinculadas a los contratos de obras y servicios públicos y al funcionamiento de los respectivos servicios.

La UNIREN, en los procesos de renegociación que está llevando a cabo ha procurado fundamentalmente la recuperación de la estabilidad del contrato afectada por la emergencia, en la medida que ello sea compatible con la recuperación de la economía y la de los sectores sociales involucrados.

Cabe mencionar que por ley se establece que las decisiones que adopte el PODER EJECUTIVO NACIONAL en el desarrollo del proceso de renegociación no se hallarán limitadas o condicionadas por las estipulaciones contenidas en los marcos regulatorios que rigen los contratos de concesión o licencia de los respectivos servicios públicos (conf. Ley Nº 25.790, art.2).

La UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS ha sido facultada para llevar a cabo la renegociación con las empresas prestatarias, entre las que se encuentra la empresa HIDROVÍA S.A. conforme a la licencia que fuera otorgada por el Decreto Nº 253 del 21 de febrero de 1995.

En el marco del citado proceso, las negociaciones condujeron a que se arribase a un acuerdo con la empresa mencionada en el párrafo anterior, el cual fue plasmado en el documento denominado "CARTA DE ENTENDIMIENTO". Este instrumento fue suscripto con fecha 19 de junio de 2007 y contiene las bases y



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

términos consensuados para la adecuación del CONTRATO DE CONCESIÓN.

El contenido de la Carta, se sustenta en el análisis técnico y jurídico que resultó del trabajo desarrollado por la UNIREN con el apoyo técnico de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN y la SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES.

En cumplimiento de lo prescripto en los Artículos 8° y 9° del Decreto N° 311/2003, el acuerdo preliminar - CARTA DE ENTENDIMIENTO- al que arribaron la SECRETARÍA EJECUTIVA de la UNIREN y la empresa HIDROVÍA S.A., se sometió al procedimiento de audiencia pública con el fin de posibilitar la participación ciudadana en el tratamiento de la propuesta, habilitando la libre expresión de opiniones.

Por Resolución Conjunta N° 35 del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS y N° 1522 del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS del 29 de diciembre de 2008 y Disposición UNIREN N° 1 del 19 de enero de 2009, se convocó a dicha AUDIENCIA PÚBLICA.

Para el desarrollo de la misma se contemplaron las previsiones contenidas en el Decreto N° 1172 de fecha 3 de diciembre de 2003, que aprobó el "REGLAMENTO GENERAL DE AUDIENCIAS PÚBLICAS PARA EL PODER EJECUTIVO NACIONAL".

La AUDIENCIA PÚBLICA se celebró el 27 de febrero de 2009, en el "Centro Recreativo Científico Tecnológico", sito en el Galpón "F", Puerto de Barranqueras, localidad de Barranqueras, Provincia de CHACO, el día 27 de febrero de 2009, a partir de las 9:00 horas. La finalidad de la convocatoria, consistió en permitir y promover la efectiva participación ciudadana, de modo tal de facilitar la confrontación de forma transparente y pública de las distintas opiniones, propuestas, experiencias, conocimientos e informaciones existentes en relación con los temas y cuestiones abordados en el citado documento.

En cuanto a la convocatoria y tal como está previsto reglamentariamente, se habilitó un Registro de Participantes, desde el día 6 de febrero 2009 y hasta el 24 de febrero de 2009, siendo la inscripción en el mismo libre y gratuita, pudiendo tomar vista de las actuaciones administrativas vinculadas al objeto de la AUDIENCIA PÚBLICA, en la sede de la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS, sita en Avenida Hipólito Yrigoyen N° 250, Piso Décimo, oficina 1035, de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, en el horario de 10:00 a 16:00 horas.

Asimismo se remitió copia de dichas actuaciones a las siguientes sedes, para que pudieran tomar conocimiento los interesados, desde el día 6 de febrero 2009 y hasta el 24 de febrero de 2009, en los horarios consignados:

- 1) ENTE ADMINISTRADOR DEL PUERTO DE SANTA FE, sita en la Cabecera Dársena I (prolongación calle Tucumán), PUERTO DE SANTA FE, Provincia de SANTA FE, en el horario de 8 a 13 horas.
- 2) DIRECCIÓN DE HIDRÁULICA DE ENTRE RÍOS, sita en la calle Córdoba N° 641, Ciudad de PARANÁ, Provincia de ENTRE RÍOS, en el horario de 7:30 a 12:30 horas.
- 3) ADMINISTRACIÓN DEL PUERTO DE BARRANQUERAS, sita en la Avenida Almirante Brown s/n, PUERTO DE BARRANQUERAS, Provincia del CHACO, en el horario de 8 a 12 horas y de 18 a 20 horas.
- 4) SUBSECRETARÍA DE EMPRENDIMIENTOS DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL dependiente del MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS de la PROVINCIA DE CORRIENTES, sita en la calle 25 de mayo N° 888, Ciudad de CORRIENTES, Provincia de CORRIENTES en el horario de 7:30 a 13 horas.

Tal como surge de los Registros que obran en los actuados correspondientes, se inscribieron en total cincuenta participantes, de los cuales treinta y cinco solicitaron hacer uso de la palabra en la AUDIENCIA PÚBLICA. De estos últimos, veinticuatro se presentaron y once no concurrieron. Además se inscribieron quince participantes que indicaron no efectuarían exposiciones.

Luego de ello, y en virtud de lo prescripto en el Artículo N° 36 del Decreto N° 1172/03, la UNIREN elaboró el Informe Final con la descripción sumaria de las intervenciones e incidencias de la AUDIENCIA PÚBLICA, el que fuera elevado a



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

las Autoridades Convocantes el día 17 de marzo de 2009.

En ese marco, a través del presente informe se analiza y se dan las correspondientes respuestas y explicaciones a las intervenciones e incidencias de la mencionada AUDIENCIA PÚBLICA.

II. OBSERVACIONES A LA CONVOCATORIA DE AUDIENCIA PÚBLICA

El señor **Defensor del Pueblo de la Nación**, Dr. Eduardo **MONDINO**, manifestó que el Informe de Justificación elaborado por la Unidad de Renegociación data del año 2007, que el Informe Técnico, también de la Unidad de Renegociación data del año 2005, y que la propia Carta de Entendimiento que se somete a Audiencia Pública está suscripta en fecha 19 de junio de 2007. Por lo tanto, considera que no se cuenta con la información necesaria para dimensionar los alcances de la Carta de Entendimiento y del futuro Acuerdo de Renegociación, porque los datos volcados en el expediente resultan desactualizados e insuficientes.

Expresó su rechazo en todos sus términos de la Carta de Entendimiento.

Indicó, a modo de ejemplo, que no se efectuó un análisis actual y vigente de la situación financiera de la empresa concesionaria, que el plan económico financiero data del año 2007 y que se establece una nueva tasa interna de retorno al 31 de diciembre de 2006, entre otras cuestiones.

Aseguró que la falta de información y la desactualización del expediente atentan contra la transparencia de la Audiencia Pública.

Advertió que el Decreto N° 311/03 dispone que las audiencias públicas deben servir a los fines de recabar mejoras que puedan incluirse en los acuerdos, objetivo que no se puede cumplir si la propuesta está desactualizada.

Indicó que estas condiciones obstaculizan seriamente el ejercicio de las funciones de la Defensoría, impidiendo la adecuada protección de los derechos de usuarios y consumidores consagrados en el artículo 42 de la Carta Magna.

Por lo expuesto estimó que la convocatoria pública que se llevó a cabo el 27 de febrero no puede ser considerada como la Audiencia Pública que exige llevar a cabo el Decreto N° 311, como paso previo a la ratificación por parte del Poder Ejecutivo Nacional, y que tampoco se da cumplimiento con la finalidad establecida en el artículo 4° de la Resolución Conjunta que convoca a la audiencia, toda vez que hace referencia a una efectiva participación ciudadana y una confrontación transparente y pública con relación a las cuestiones puestas en consulta.

Por lo antedicho, el Defensor del Pueblo impugnó la Audiencia Pública y solicitó la suspensión de la misma, hasta tanto se cuente con toda la información y análisis necesarios para tener un cabal conocimiento de la concesión a la fecha de celebración de una nueva audiencia.

Consideraciones:

Cabe destacar que la normativa que regula el proceso de renegociación no establece un plazo al cual deba ajustarse la Administración para tratar en una Audiencia Pública los entendimientos alcanzados en el transcurso del citado proceso. Consecuentemente, el mero transcurso del tiempo no origina la necesidad de suscribir un nuevo entendimiento.

Sin perjuicio de lo expuesto, la Carta de Entendimiento propuesta y explicada en la Audiencia Pública reformula y establece el Plan Económico Financiero como la herramienta considerada más apta para evaluar la marcha económica de la concesión. Asimismo, se aclara que el Plan Económico Financiero (PEF) es una herramienta dinámica. Por lo tanto, dando por sentado que desde la firma de la Carta de Entendimiento hasta la ratificación de la misma por medio de un decreto, es usual que transcurra un lapso prolongado de tiempo, y que en ese lapso el PEF pasará por distintos estados, se entiende que para todo este proceso es necesario establecer un punto de referencia, que en este caso fue el día de 31 diciembre de 2006.



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

Conforme lo expuesto, una vez ratificada el Acta Acuerdo, para el caso en que de la evaluación precitada resultase una rentabilidad superior a la prevista en la oferta, esta herramienta cuenta con los elementos adecuados para regularla, mediante la reducción de la tarifa y/o la reinversión en obras complementarias.

Por otro lado, y tal como manifestó la Dirección General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios en su Dictamen DGAJ N° 11.279/09, se dio cumplimiento a toda la normativa legal que permite arribar al tratamiento de la Carta de Entendimiento en una Audiencia Pública. Asimismo, dicho cuerpo legal estimó extemporánea la pretensión del señor Defensor, considerando que se verían vulnerados los derechos de aquellos que quisieron presentarse en la Audiencia, ya sea manifestándose en contra o a favor de la propuesta sometida a consideración de la ciudadanía.

No obstante ello, cabe destacar que no fueron impugnadas las normas que convocaron a la Audiencia Pública en cuestión, es decir la Resolución Conjunta N° 35/08 del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas y N° 1.522/08 del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, así como tampoco la Disposición UNIREN N° 1/09. Dichas normas no han sido atacadas en su validez y legalidad por parte del Defensor del Pueblo, motivo por el cual las observaciones efectuadas debieron haberse encontrado inmersas dentro del ámbito de la Audiencia Pública, mediando la inscripción pertinente, para su consideración en los informes correspondientes. Tratamiento que le ha dado esta Unidad a pesar de lo expuesto.

En este marco, la UNIREN considera plenamente legítimo el procedimiento cuestionado, independientemente de la presunción de legitimidad emergente del artículo 12 de la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos (Ley N° 19.549). La finalidad y los principios que rigen el procedimiento de Audiencia Pública (arts. 4º y 5º del Dto. N° 1.172/03) no se han visto afectados por vicio legal alguno, habiéndose dado pleno cumplimiento a toda la normativa concerniente a la materia.

III. REQUERIMIENTOS Y OBSERVACIONES DE CARÁCTER GENERAL

III.1 ESTRATEGIA DE RENEGOCIACIÓN

El señor Ricardo **LUJÁN, Subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación** comunicó que desde la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, autoridad portuaria nacional y contralor de la concesión, se ha emitido juicio positivo en el expediente sobre las condiciones propuestas para la presente renegociación.

Agregó que la obra materia de renegociación se halla inscripta en el Plan Maestro y Director del Sistema de Navegación Troncal del Río Paraná y es en este estudio un pilar fundamental.

Comentó que se ha buscado convocar a los actores del sector para que al momento de la aprobación de la Carta de Entendimiento se procediera a analizar la adecuación del proyecto original a las actuales necesidades. Y que se han recibido innumerables aportes de todos los participantes del sector. También recibieron inquietudes acerca de la necesidad de prever el dragado de zonas de cruces y rada en espera, ancho de canal, etcétera.

El señor Pedro Miguel **MARTÍN** expresó su apoyo a la profundización y a la extensión de la obra, en la medida que constituyen una mejora para el transporte y para todo el desarrollo de la región.

El señor Antonio **ZUIDWIJK** adujo que sería más lógico que primero se haga el plan de navegación, plan maestro y director del sistema de navegación troncal que está desarrollando la Subsecretaría de Puertos y que después, tomando las pautas de este plan maestro, se firme el contrato hasta 2021. Agregó que el plan maestro fue anunciado en julio de 2007 y es muy importante leer sus objetivos, y que hay que actualizar los procedimientos de aplicación de nuevas terminales portuarias, que hay que aplicar una perspectiva abarcativa de navegación y puertos, una unidad; y que hay que propender la acción coordinada de diversos actores gubernamentales.



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

Indicó que el objetivo de este plan es producir un documento referencial para la toma de decisiones, y que requiere un detallado estudio y debe contemplar no sólo la carga de Rosario, sino también la que bajará por el Río Paraguay-Paraná de los países vecinos.

El señor Juan Carlos **SCHMID**, en representación del **Sindicato del Personal de Dragado y Balizamiento**, consideró que la Carta de Entendimiento, en líneas generales, se ajusta a la protección del empleo, a la promoción del trabajo y, fundamentalmente, al respeto del encuadramiento sindical y la plena vigencia de las convenciones colectivas de trabajo.

El señor Agustín María **BARLETTI** opinó que se trata de clonar una experiencia exitosa probada después de quince años, que hoy rige de Santa Fe al océano, hacia el Norte. Que se sabe que la experiencia funcionó y que hay que trasladarla hacia el Norte. Aclaró que para el Puerto de Barranqueras eso va a ser vital.

El señor Sergio Fabián **BORRELLI** opinó que la evolución de la excelente iniciativa de la Subsecretaría de Vías Navegables y Puertos de avanzar con un plan director debería dar lugar para fijar pautas que permitan el aprovechamiento máximo de la ventaja que nos proporciona la obra, de modo tal que el formidable éxito de esta hidrovía no se vea disminuido por un crecimiento desordenado de muelles y terminales, que conspiren contra el normal funcionamiento del sistema, obstruyendo las canchas libres para navegar y afectando los imprescindibles espacios para la maniobra y el fondeo seguro de los buques.

El señor Pablo **FERRÉS**, en representación de **Cámara de Puertos Privados Comerciales**, expresó una gran satisfacción por el desempeño del concesionario. Que la cámara se siente tranquila con la extensión de la concesión, pero que piden a cambio que se vaya profundizando más la vía navegable, que se vayan haciendo las obras complementarias que ha pedido el sector de los prácticos y también que se tome en cuenta como una posibilidad lo que dijo al inicio el señor gobernador de algún canal secundario.

El señor Horacio Alfredo **LÓPEZ** observó que para establecer el nivel de referencia que determina la medida y extensión del dragado se han utilizado estadísticas del año 97, lo que resulta claramente desactualizado. Por otro lado, explicó que la particular forma de adjudicación de la concesión por vía de la ampliación de la existente para el tramo Santa Fe al Río de la Plata ha impedido comparar propuestas económicas de potenciales oferentes.

El señor César Gustavo **Paniagua**, en representación de la **Defensoría del Pueblo de Formosa**, manifestó apoyo al proceso iniciado por el Poder Ejecutivo Nacional de extender el objeto de la concesión de dragado y balizamiento del canal troncal Santa Fe al Sur, hacia el Norte del país.

Consideraciones:

En primer lugar y con relación a la realización el Plan Maestro como requisito previo para proseguir con la renegociación del contrato, se destaca que la información técnica utilizada por la UNIREN ha sido suministrada por la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, autoridad encargada de la confección de dicho plan, y de sus manifestaciones no surge dicho requerimiento. No obstante ello, el contrato debe entenderse como una herramienta dinámica, la cual incorpora mecanismos para su adaptación a las necesidades del sistema.

Por otro lado, corresponde aclarar que las estadísticas utilizadas por la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables no son del año 1997, sino que son HASTA el año 1997. Por lo antedicho, se aclara que la serie histórica empleada consta de más de 20 años de datos, por lo que se puede asegurar que el tamaño de la muestra es lo suficientemente grande y, en consecuencia, representativo, otorgando validez al nivel de referencia que determina la medida y extensión del dragado.

Respecto a la extensión del contrato en el tramo Santa Fe al Norte, el Decreto N° 1.106/97, de fecha 24 de octubre de 1997, instruyó al entonces MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS para que suscriba los instrumentos necesarios para la ejecución de las obras de dragado y señalización en los tramos de las vías navegables comprendidos al Norte del Puerto de Santa Fe entre el Km.583 al Km. 1619 por los Ríos Paraná — Paraguay y



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

Km.1240 a 1927 por el Río Alto Paraná, y determinó que la metodología a emplearse para la instrumentación sería por ampliación de contrato, por un monto máximo del veinte por ciento (20 %) y en los términos de las Leyes Nros. 13.064 y 17.520 modificada por su similar Nº 23.696, con la empresa concesionaria del Tramo Santa Fe — Océano.

En ese orden, habiéndose detectado una necesidad del sistema, conforme a las pautas definidas por el Comité Sectorial y en el marco del ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ (PUERTO DE CACERES-PUERTO DE NUEVA PALMIRA) suscripto entre la REPÚBLICA ARGENTINA, la REPÚBLICA DE BOLIVIA, la REPÚBLICA FEDERATIVA DE BRASIL, la REPÚBLICA DEL PARAGUAY, y la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY el 26 de junio de 1992, se analizó la posibilidad de incluir el tramo hasta Confluencia en el marco del Decreto mencionado en el párrafo anterior.

III.2 SEGURIDAD DEL SISTEMA

El señor Antonio **ZUIDWIJK** solicitó por escrito la creación de un sistema para separar dentro de parámetros lógicos los tráficos de subida y de bajada desde Baradero hasta el canal de acceso al Puerto de Buenos Aires, para formar un sistema más seguro. También requirió garantizar la construcción de nuevos puertos y la mejor seguridad posible. Solicitó también zonas de cruce.

El señor Sergio Fabián **BORRELLI** afirmó que resultará imprescindible la adopción de un calado máximo para la navegación en la ruta troncal Santa Fe al Océano, teniendo en cuenta la profundidad garantizada, con el propósito de que el tráfico de buques se desarrolle con adecuada fluidez y seguridad.

También informó que, respecto a la zona de cruce para calados mayores a 29 pies, actualmente el canal Punta Indio cuenta con un tramo de solera ensanchado a 150 metros, entre los pares números 3 y 7. Entiende que esta zona tiene que ser extendida unas 3 millas, dado que hoy el límite máximo para el cruce son cinco buques, tres y dos para el lado que estén transitando.

El señor Javier **DULCE**, en representación del Centro de Navegación, solicitó que se tiene que poder gestionar el canal en una forma eficiente, por lo cual también pidió implementar zonas de cruce acordes con las nuevas dimensiones de los buques para asegurar el flujo de tráfico y realizar obras de dragado y ensanche en los canales de acceso en los puertos con menor profundidad que la vía troncal. Esto va a permitir realmente tener el sistema en una forma totalmente confiable y óptima.

Consideraciones:

Al respecto, vale informar que es la Prefectura Naval Argentina la que gestiona todos los aspectos vinculados con la seguridad a la navegación, por lo que se entiende que toda ruta navegable habilitada lo está bajo los niveles de seguridad adecuados, según dicta la normativa de aplicación.

De acuerdo al proyecto de profundización a 36 pies, la zona de cruce del canal Punta Indio será ensanchada y prolongada. La operación en esta zona y en otras zonas de cruce está regulada por la Prefectura Naval Argentina, organismo que gestiona todos los aspectos vinculados a la seguridad en la navegación.

III.3 INTEGRACIÓN REGIONAL Y PARTICIPACIÓN PROVINCIAL

El señor **Gobernador de la Provincia de Chaco**, Dr. Jorge Milton **CAPITANICH**, resaltó que el dragado, balizamiento y señalización desde Buenos Aires a Rosario implicó un aumento sustancial de la competitividad sistémica de la economía argentina, sobre todo el Hinterland o el complejo cerealero oleaginoso de la República Argentina por el abaratamiento sustancial de los costos de transporte.



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

Consideró que la hidrovía Paraná-Paraguay, la reactivación plena del Puerto de Barranqueras, la reactivación del ferrocarril Belgrano Cargas, sobre todo el corredor bioceánico que integra el norte argentino, y el océano Pacífico con el océano Atlántico, integrando la hidrovía Paraná-Paraguay, el Puerto de Barranqueras y el ferrocarril Belgrano Cargas, más la futura licitación pública nacional e internacional del gasoducto, más la red troncal de acueducto, más la ejecución de un electroducto NEA-NOA que se está ejecutando para transformar de 132 a 500 kilovoltios la oferta energética provincial, constituyen avances extraordinarios para dotar a la región de una infraestructura que aumente sistemáticamente los niveles de competitividad, reduzca costos de transporte y garantice sustentabilidad de las inversiones de largo plazo. Y que la incorporación del riacho de Barranqueras como vía navegable secundaria, sujeto a mantenimiento permanente en el marco de esta ejecución contractual, constituye una contribución al verdadero ejercicio de federalismo económico, aquel federalismo económico que induce al desarrollo de las economías regionales como fuente de atracción de inversiones y de generación de empleo sustentable y de calidad.

Transmitió, como primer mandatario de la Provincia de Chaco, la plena satisfacción de ser la provincia anfitriona de la Audiencia, de ser junto a la ciudad de Barranqueras, la provincia y la ciudad que abren las puertas para un debate constructivo respecto a la viabilidad de un contrato que anida las esperanzas de un ejercicio auténtico de federalismo económico, integración de las economías regionales al desarrollo y competitividad sistémica de una región como es el Norte de la República Argentina, que necesita imperiosamente políticas activas, inversión pública y un fuerte respaldo del Estado Nacional para garantizar condiciones sustentables para su desarrollo.

El señor Ricardo **LUJÁN**, **Subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación** adujo que la hidrovía es uno de los mayores sistemas navegables del planeta y se ha constituido en el mayor factor de cohesión histórica, humana y económica de los países que la conforman.

Expresó que los íconos que llevan al Estado Nacional a propiciar este desarrollo se pueden sintetizar en lo siguiente: los altos costos de transporte han sido uno de los elementos que influyeron negativamente en las economías regionales y determinaron la migración interna de personas a zonas de mayor concentración urbana en búsqueda de trabajo. Y que es necesario que la hidrovía adquiera la importancia que tiene como eje vertical de integración regional y comercial de intra-región, transformándose en una alternativa complementaria de características continental/fluvial al eje marítimo San Pablo - Buenos Aires.

Estimó que la característica geográfica de la concesión, de sentido Norte – Sur, le permite contactarse con otros ejes de desarrollo territorial y mencionó la gran importancia que ha tenido históricamente en la vinculación de los estados y pueblos. Asimismo, en lo que respecta a la incidencia en nuestro país, tiene que ser la puerta de salida y el elemento integrador de regiones como el NOA y el NEA, a través de las redes viales y ferroviarias. Además, será un disparador permanente de las inversiones en infraestructura para ser el rector de crecimiento que equilibre el desarrollo interior del país y la mayor industrialización.

El señor Juan Carlos **SCHMID**, en representación del **Sindicato del Personal de Dragado y Balizamiento**, sugirió que este avance hacia el norte de la hidrovía debería completarse en una política de integración mucho más ambiciosa con todos los gobiernos de la región. También opinó que tanto el NEA como el NOA se van a ver favorecidos por la obra de Santa Fe al norte y sugirió que se incluya Paraguay, para que traiga todo esto un mejor desarrollo y una potencialidad de las cargas que bajen en el espacio del Mercosur.

El señor Rogelio Tomás **PONTÓN**, en representación de la **Bolsa de Comercio de Rosario**, abogó por la inclusión más allá de Asunción y el Alto Paraná.

El señor Pablo **FERRÉS**, en representación de **Cámara de Puertos Privados Comerciales**, comentó que la idea de traer el río con una seguridad de calado hasta Barranqueras, y la vía también hasta Barranqueras, es retomar un plan del año 30. Argentina en aquellos años pensaba que las cargas del NOA deberían venir a Barranqueras y salir por Barranqueras en vía fluvial. Opinó que es tan lógico, tan perfecto eso, que es una pena que todavía no esté hecho. Aseguró también que habrá que seguirlo después de la obra hasta Confluencia y conseguir de alguna forma que



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

Paraguay pueda profundizar su tramo, en el cual están los principales escollos.

El señor Horacio Alfredo **LÓPEZ** indicó que en virtud de que la limitante para la navegación se constituye en los tramos subsiguientes del Río Paraná, Alto Paraná y en el tramo comprendido entre Asunción y Confluencia, solicitó que la obra contemple la realización de obras hasta Asunción, Puerto Pilcomayo y hasta Yaciretá en una misma etapa, e iniciar las obras desde Asunción al Sur, y desde Yaciretá al Sur, porque de lo contrario no habrá una mejora real para la navegación en la hidrovía.

La señora María Elena **MARTÍN** expresó que lamentablemente hasta ahora no se ha cumplido con la participación de las provincias en la toma de decisiones, y que esto es un defecto que debe subsanarse y las provincias deben participar, porque los ríos integran el territorio de las provincias y, además, en la reforma constitucional del 94, es indiscutible que los recursos naturales integran o son dominio de las provincias.

Agregó también que otra cuestión importante es la defensa de la integridad territorial, que está garantizada también en la Constitución Nacional, en el artículo 13, de manera tal que no se pueden tomar decisiones sobre el territorio de las provincias - que indudablemente el río lo es, territorio de las provincias - sin que intervengan esas provincias en las decisiones que los afectan. Esto tiene muchísimas implicancias, en los recursos naturales, en todo lo que pueda ser de implicancia en un territorio, hasta cuestiones de límites interprovinciales, porque puede modificarse el talud del río.

Por último, manifestó que también es importante el tema en materia de distribución de competencias, porque en materia de competencia, la construcción de canales navegables es concurrente entre la Nación y la provincia - está establecido en el artículo 75, inciso 18 para la Nación y en el 125 para las provincias -, y en la distribución de competencias el tema ambiental también son concurrentes Nación y provincias.

El señor Sergio Nereo **Cangiani**, en calidad de representante del **Comité Federal de la Hidrovía Paraguay – Paraná**, manifestó que las representaciones de Misiones, Santa Fe y Corrientes en el Comité Federal de la Hidrovía, solicitan la incorporación del dragado para la adecuación de profundidades y anchos, el balizamiento y el mantenimiento de la vía de navegación fluvial desde Confluencia, kilómetro 1238, al kilómetro 1619, por los Ríos Paraná-Paraguay y kilómetro 1240 a 1927 por el Río Alto Paraná.

El señor César Gustavo **PANIAGUA**, en representación de la **Defensoría del Pueblo de Formosa**, señaló que poco se está tratando con respecto a los alcances de la hidrovía por el Río Paraguay, ya que no se puede dejar de considerar esta situación porque nuestro país es parte del Acuerdo sobre Facilitación de la Navegación y del Transporte Comercial Fluvial de la Hidrovía Paraguay-Paraná, que está aprobado por Ley 24.385, junto con Bolivia, Paraguay, Uruguay y Brasil. Agregó que en dicho marco se desarrollan las potencialidades de la vía navegable a fin de lograr menores costos de transferencia de las cargas desde y hacia los Estados parte, y la competitividad de los puertos públicos y privados insertos en ambas márgenes de sus costas.

Peticionó, en el marco de los manifestados intereses colectivos, en representación de los productores agropecuarios, de las pequeñas y medianas empresas, de la Unión Industrial de Formosa, de los usuarios actuales y de los potenciales beneficiarios de la hidrovía Paraná- Paraguay, la inclusión en la agenda del proceso de renegociación y que se adopten decisiones que contemplen, primero, la necesidad de urgente ampliación de la ejecución del objeto de la concesión de modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización, tareas de dragado y mantenimiento de la vía navegable, en todo el tramo de la hidrovía Paraguay-Paraná. se dimensione la magnitud e importancia en ello de los Puertos de Barranqueras, de Formosa, de Asunción para la integración y desarrollo de América del Sur; se tengan en cuenta las peticiones que formuladas a favor de usuarios de la vía navegable en cuanto a la necesidad de profundización de la misma; fortalecer la actitud para el tráfico comercial por vía fluvial; brindar seguridad y garantía de navegabilidad en óptimas condiciones de operación, ante las necesidades de un comercio interior y exterior en permanente expansión, incrementado por la situación limítrofe de la Provincia de Formosa.

Recordó que los puertos de la Provincia de Formosa son los primeros del país en la hidrovía y que postergar para una segunda etapa -a cinco años- el dragado y balizamiento del Río Paraguay hasta el kilómetro 1.619 –Asunción–,



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

necesariamente redundará en una desventaja en relación con otros puertos de la región, a la vez que un incumplimiento de los fines que inspiran al Decreto 1.106/97 de Poder Ejecutivo Nacional.

Finalizó expresando que la Provincia de Formosa no puede esperar, que necesita esta vital obra de infraestructura, y en atención a que la obra se financia con recursos de la Nación, solicitó que al momento de aprobarse el acuerdo de renegociación integral del contrato de concesión de HIDROVÍA S.A., el Poder Ejecutivo de la Nación establezca un plazo no mayor a un año, luego de concluida la etapa A, para iniciar la etapa B, es decir, el dragado y señalización desde Barranqueras hasta Asunción.

El señor Fernando **TRIQUELL**, en representación de la **Cámara de Comercio Exterior de Salta**, manifestó decididamente que no solamente están de acuerdo y aprueban la Carta de Entendimiento, que aprueban que se desarrolle la canalización, el dragado de Santa Fe al Norte, sino que dado que en la región del Noroeste argentino los costos de transporte son sensiblemente superiores y marcan muchas veces el desarrollo de la región, exigió que estas obras se hagan, porque son obras que van a marcar el futuro desarrollo.

El señor José **GALETTI**, en representación del **Comité Federal Hidrovía Paraguay-Paraná**, indicó la importancia de continuar luego con la obra hasta Asunción del Paraguay, y luego hasta el Río Apa y Columba y comentó la importancia de acordar estos tramos con Brasil y Paraguay, y pidió tratar de dar una solución en un futuro cercano al Canal Tamango, única salida de la República de Bolivia a la hidrovía y de tanta necesidad para esa nación.

También solicitó aportar una solución al segmento del Río Paraná desde Confluencia a Puerto Iguazú, dado que en esa región se están desarrollando numerosos proyectos portuarios por parte de las Provincias de Corrientes, Misiones y del mismo Paraguay.

El señor Eugenio E. **GÓMEZ**, en representación de la **Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas**, solicitó que la obra contemple la realización de obras hasta Asunción (Puerto Pilcomayo) y hasta Yaciretá en una misma etapa e iniciar las obras desde Asunción al sur y desde Yaciretá al sur.

Consideraciones:

Respecto de la extensión de la obra de Santa Fe al norte, se ha sostenido que el PROGRAMA HIDROVÍA PARAGUAY PARANÁ es uno de los objetivos prioritarios del ESTADO NACIONAL, teniendo en cuenta que dicho emprendimiento conforma el más importante paso de integración y desarrollo de América del Sur.

La REPÚBLICA ARGENTINA ha encarado en forma concreta y efectiva la realización del citado programa en la red fluvial que comprende los ríos PARANÁ y PARAGUAY, habiéndose cumplido los objetivos de la Concesión adjudicada por Decreto N° 253/95, en el tramo km. 584 del río Paraná y el km. 205,3 del Canal Punta Indio, permitiendo las obras realizadas el desarrollo de la actividad portuaria y fluvial en toda la región, con beneficios directos para la zona de influencia.

En este marco, la Carta de Entendimiento objeto de la consulta pública contempla las obras de dragado y balizamiento del tramo A, desde Santa Fe hasta el km. 1.238 del Río Paraná, denominado Confluencia, tal como fuera definido por el Comité Sectorial.

Cabe mencionarse que este tramo, a realizarse en una primera etapa, es el único que se desarrolla en territorio enteramente argentino, no requiriéndose en consecuencia ninguna autorización de otros países para su ejecución. Además, el tramo A da continuidad geográfica a las mejoras en la navegabilidad desarrolladas en la ruta Troncal Santa Fe- Océano.

Debido a lo expuesto es que, si bien en el Acuerdo se prevé la realización de las obras hasta el km. 1.619 por los ríos PARANÁ – PARAGUAY, se consideró necesario que la Autoridad de Aplicación evalúe y acuerde con las autoridades involucradas los términos de su implementación.

En lo que respecta a las obras de extensión que no están consideradas en la Carta de Entendimiento, se aclara que las mismas serán puestas en conocimiento de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables para su consideración.



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

Por otro lado, y con relación a las políticas de integración y de participación provincial requeridas, se aclara que su tratamiento excede al presente entendimiento. No obstante ello, dichas inquietudes serán puestas en conocimiento de la Secretaría de Transporte.

III.4 MARCO JURÍDICO

El señor Agustín María **BARLETTI** solicitó por escrito un marco jurídico adecuado, respecto al tramo Santa Fe al Norte.

Consideraciones:

Debido a que el tramo Santa Fe al Norte ha sido incorporado mediante la figura jurídica de ampliación del Contrato de Concesión, resulta aplicable el marco jurídico de dicho contrato. En ese orden se destaca que la concesión posee ya un marco jurídico adecuado conforme a la Ley N° 17.520 de concesión de obras públicas; modificada por la Ley 23.696, de privatización de los servicios públicos; el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, que establece la jurisdicción de la República Argentina y de la República Oriental del Uruguay sobre el Río de la Plata; la ley 24.385, que aprueba el 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; y el Decreto 863/93 y sus modificatorios.

III.5 ADMINISTRACIÓN Y CONTROL DE LA CONCESIÓN

El señor Ricardo **LUJÁN**, **Subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación** expresó que la Subsecretaría ha ejercido el control constante de las tareas realizadas a través de los relevamientos, llegándose a exigir la movilización de una draga al presentarse un déficit de medio pie de profundidad o por la destrucción de un 3 por ciento de las señales en un sector determinado. Esta es la realidad que desconocen aquellos que efectúan críticas al respecto. Agregó que si al control de la subsecretaría se le suma la permanente evaluación de los usuarios en la utilización de la vía navegable, nos encontramos con que es una de las más y mejores controladas del mundo.

El señor **Marcelo Carlos ERCOLI**, en representación de la **Comisión de Seguimiento para el Control de las Concesiones de Dragado y Balizamiento** expresó que la Comisión de Seguimiento tiene el principal objetivo de asistir y asesorar al órgano de control, que en este caso es la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación.

El señor Sergio Fabián **BORRELLI** sugirió que se debería considerar la administración centralizada de la vía por medio de un ente que cumpla las funciones de una especie de capitanía de puerto para todo el sistema, donde los temas comerciales, operativos y de seguridad sean definidos para satisfacción de los usuarios, un eficiente y seguro funcionamiento de todo el sistema y el cuidado de los intereses de toda la comunidad.

El señor Juan Carlos **SCHMID**, en representación del **Sindicato del Personal de Dragado y Balizamiento**, expresó que realmente este avance hacia el Norte de la hidrovía bien puede complementarse con la presencia de contralor del Estado Nacional, que seguramente serán pasos que se dará a posteriori, hacia la creación de los órganos de control y de las figuras pertinentes.

El señor Rogelio Tomás **PONTÓN**, en representación de la **Bolsa de Comercio de Rosario**, resaltó la necesidad de que se constituya el Órgano de Control de la concesión como ente separado de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables.

La señora María Elena **MARTÍN** resaltó la necesaria incorporación de las provincias afectadas, o por cuyo territorio atraviesa este Río Paraná, al órgano que interviene en las decisiones que se adopten y al órgano que interviene en el control del cumplimiento de las obligaciones de la concesión.



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

El señor **Defensor del Pueblo de la Nación** señaló que el informe técnico de la UNIREN del año 2005 señala que la concesión presenta a lo largo de su vigencia una falta de seguimiento sistemático desde el punto de vista económico, careciendo además de una adecuada metodología de revisión de la ecuación económico financiera.

Agregó que los informes de auditoría incorporados al expediente, realizados por la Sindicatura General de la Nación y la Auditoría General de la Nación, coinciden en la falta de informes económicos financieros que analizaran los valores de rentabilidad y tasa interna de retorno obtenidos por el concesionario.

Consideraciones:

Actualmente la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables y la Prefectura Naval Argentina se conjugan, de acuerdo a sus competencias específicas, para cumplir las tareas enumeradas por el Sr. Borrelli. Debido a que resulta necesaria una diversidad de conocimientos técnicos y la participación de distintos actores para atender la complejidad del sistema no se estima pertinente la concentración de competencias en una entidad centralizada.

Por otro lado, dicha complejidad se observa en las opiniones contradictorias presentadas ut supra. En ese orden y considerando que no se han expuesto observaciones significativas respecto al accionar de las autoridades vigentes, no parece razonable modificar a través del proceso de renegociación su estructura.

Respecto al nuevo tramo incorporado, como se ha mencionado previamente en el punto III.4 ya que el mismo es una extensión del contrato vigente, se rige por el mismo marco jurídico y en consecuencia, el mismo Órgano de Control.

Por último, respecto a las manifestaciones del Señor Defensor del Pueblo de la Nación, se señala que conforme a las deficiencias detectadas en el momento de elaboración del Informe, la Carta de Entendimiento incorpora herramientas de regulación, en especial el PEF, y establece revisiones periódicas y extraordinarias para su seguimiento.

III.6 PARTICIPACIÓN DE LOS USUARIOS

El señor **Raúl Sixto ESCALANTE**, en representación de la empresa concesionaria **HIDROVÍA S.A.**, señaló como una instancia muy valiosa a la Comisión de Coordinación, en la cual participan, además de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, la empresa, Prefectura Naval Argentina, Servicio de Hidrografía Naval, los prácticos, a través de la participación de las distintas empresas de practicaaje, representantes de la Cámara de Armadores y últimamente representantes de la Bolsa de Comercio, que se reúnen periódicamente. Se han realizado más de setenta reuniones desde el inicio de la concesión, donde se discuten todos los temas de interés y se acuerdan las soluciones a las eventuales modificaciones o problemas que se puedan presentar. Esta comisión de coordinación de alguna forma es el lugar donde todos los que están interesados en presentar alguna inquietud lo pueden hacer y tratar de llegar a alguna respuesta a sus pedidos.

El señor Rogelio Tomás **PONTÓN**, en representación de la **Bolsa de Comercio de Rosario**, agregó que desde Santa Fe al Sur, y especialmente desde el Puerto de San Martín al Sur, al mar, hay que tener en cuenta a los prácticos, a la gente que está navegando diariamente, porque esa gente conoce por dónde va o por dónde conviene ir. De Santa Fe al Norte hay que tener en cuenta a las empresas y a los barcaceros, que son indudablemente los que saben cuándo tienen que desdoblar los convoyes, cuándo tienen que agruparlos, etcétera. Son dos puntos fundamentales sobre los que hay que insistir. Y también, cuando se vaya a fijar alguna tarifa, concretamente en la parte del nuevo tramo que se estaría concesionando, es fundamental que se llame a una Audiencia Pública y que se discuta con los usuarios para fijar esa tarifa y que haya un acuerdo concretamente.

Y que en la etapa de profundización en el tramo Santa Fe al Océano se contemple adecuadamente la opinión de los expertos en navegación fluvio-marítima.

El señor Horacio Alfredo **LÓPEZ** solicitó también que el cobro de peaje sea consensuado con los usuarios, de forma que resulte una economía en el sistema fluvial y no un costo más del transporte.



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

Por último solicitó que se incluya a los armadores en el proceso de consulta, revisión técnica y toma de decisiones para la concreción de las obras de mejora del transporte fluvial, con el objeto de aportar experiencia cotidiana en la navegación y conocimiento de los ríos que componen la Cuenca del Plata.

El señor Eugenio E. **GÓMEZ**, en representación de la **Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas**, solicitó que, ante la eventualidad de establecerse el cobro de un peaje, se consensue con los usuarios. Y que, de ser así, se concrete no antes de cumplirse 3 años de la finalización de la obra completa.

Solicitó que se los incluya (a la Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas) en el proceso de consultas, revisión técnica y toma de decisiones para las obras de mejora del transporte fluvial.

Consideraciones:

Para el tramo Santa Fe- Océano, se destaca el accionar de la Comisión de Coordinación mencionada por el representante de la empresa concesionaria. Asimismo, la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación efectúa reuniones periódicas con los señores Prácticos donde se realizan ajustes importantes para la navegación, como ser cambios de traza y ajustes a la señalización. Dicha Subsecretaría prevé continuar con dichas reuniones y extenderlas para el tramo Santa Fe- Confluencia.

Por otro lado, se destaca que la política tarifaria se adecuará a la legislación vigente y al contrato, y contemplará oportunamente los Estudios de Tráfico que se indican el artículo 19 del Capítulo VI del Anexo III de la Carta de Entendimiento, denominado "Estudio de tráfico actual y su proyección". Dado que el mejoramiento de las Vías Navegables puede producir un cambio en el tráfico de embarcaciones por la zona, se ha establecido un plazo de 3 años desde el inicio de las tareas con tarifa cero (0) gracias a los aportes que efectuará el Estado Nacional en concepto de subsidio, para evaluar luego la aplicación de una tarifa de peaje.

III.7 INFORMACIÓN SOBRE MOVIMIENTO DE BUQUES

El señor Rogelio Tomás **PONTÓN**, en representación de la **Bolsa de Comercio de Rosario**, expresó que otro aspecto también muy importante es que hace falta más información sobre el movimiento de buques, los movimientos financieros de la etapa actual, Santa Fe al océano, pero también de los movimientos futuros. Este es un aspecto donde en Argentina todavía falta mucho progresar en comparación con otros países del mundo.

Consideraciones:

De la información suministrada por la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación no surge que la misma no disponga de toda la información necesaria y suficiente acerca de los movimientos de buques actuales vinculados a la concesión. Debido a ello, no se han incorporado en la Carta de Entendimiento cláusulas relativas a mejoras de los sistemas de información del Concesionario.

Cabe aclarar que si la observación excede el ámbito de la concesión, la misma también excede el alcance del proceso de renegociación que lleva adelante esta UNIDAD.

III.8 MEDIO AMBIENTE

El Señor Sixto **ESCALANTE**, en representación de **HIDROVÍA S.A.**, aclaró que se hizo un Estudio de Impacto Ambiental en repetidas oportunidades. Que se realizó uno cuando se hizo el proyecto de 34 a 36, originalmente allá por el año 2000 aproximadamente, y aseguró que realmente es el Estudio de Impacto Ambiental más elaborado y más coherente de cualquier obra de infraestructura que se ha hecho en la Argentina



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

Ese plan incluye el Programa de Monitoreo de Calidad de Aguas, el Programa de Monitoreo de Calidad de Sedimentos, y en este último se han hecho trece campañas, en las cuales se han tomado casi 800 muestras con 12.000 determinaciones. Es un programa que se hace prácticamente en forma anual; lo mismo que Monitoreo de Calidad de Aguas, que cuenta con 14.000 determinaciones. Aclaró que la importancia de esto no es la extracción puntual sino la evolución que se van teniendo a lo largo del tiempo, y que la información ambiental que se ha acumulado en este tiempo es realmente muy valiosa.

Respecto al tramo Santa Fe al Norte expresó que a continuación del Estudio de Impacto Ambiental, se realizará una actualización anual del Plan de Gestión Ambiental, en función de los resultados que se vayan obteniendo en el año, y un muestreo anual de agua y sedimentos. En este caso están previstas 80 estaciones, y las tareas iniciales van a ser muy intensas para poder acompañar ese cronograma mencionado.

El señor Ricardo **LUJÁN, Subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación**, señaló que el programa se basa en el aprovechamiento de las condiciones naturales del sistema hídrico y no en la adaptación de éste a los requerimientos de la navegación. Esto conlleva el diseño de estrategias y políticas alternativas de sustentabilidad para el conjunto de los recursos naturales y los procesos ecológicos de la región.

El señor Marcelo Carlos **ERCOLI**, en representación de la **Comisión de Seguimiento para el Control de las Concesiones de Dragado y Balizamiento** sostuvo que el concesionario también va a tener que realizar el Estudio de Impacto Ambiental y el Plan de Gestión Ambiental. El Estudio de Impacto Ambiental se ajustará a la normativa vigente y las actuales reglas del arte, debiendo contener, con carácter indicativo y no limitativo:

- La norma ambiental de aplicación vigente.
- El diagnóstico ambiental actualizado del área de las obras y su zona de influencia directa, debiendo al efecto considerar todos los antecedentes disponibles, los que serán analizados y puestos al día.
- La descripción del proyecto ejecutivo, detallando los criterios y/o justificaciones ambientales, teniendo en cuenta para su ejecución, entre ellos: el equipamiento a utilizar, el cronograma de tareas previsto, la selección del sitio de emplazamiento, la construcción de campamentos, obradores, muelles, etcétera.
- Los estándares adoptados de calidad de agua y calidad de sedimentos.
- Y la determinación y evaluación cualitativa y cuantitativa de los impactos ambientales generados por la obra -tanto positivos como negativos- y los eventuales efectos sinérgicos.

En cuanto al Plan de Gestión Ambiental, lo circunscribió a lo siguiente: constituir una herramienta operativa que establecerá los procedimientos a contemplar, como así también los monitoreos y acciones a desarrollar en las diferentes actividades requeridas para la ejecución, mantenimiento y utilización de la obra, a fin de verificar y garantizar la preservación del ambiente. Esto también está adosado a lo que sería la profundización de la ruta navegable troncal Santa Fe-Océano a 36 y 28 pies.

El señor Pedro Miguel **MARTÍN**, en cuanto a la sustentabilidad del desarrollo, aclaró que se hacen campañas periódicas de toma de muestra de agua y sedimentos en puntos característicos de la hidrovía. Y que previo a la iniciación de tareas de profundización a 34 pies, se tomaron muestras de sedimentos en el fondo y en profundidad para conocer la calidad de estos sedimentos a remover.

Expresó que el hecho de que la concesión se ajuste a un sistema de calidad ISO 9000 constituye un verdadero contrato con obligaciones unilaterales dispuestas a asumirlas, y que constituye un elemento de autocontrol de la empresa con una integración de todos los participantes en el tema, los administrados y la empresa por su parte, a través de no conformidades o eventualmente hallazgos que se manifiesten y que permitan de alguna manera generar un expediente, una gestión, que mejore la situación.

Asociado al sistema ISO 9000, resaltó el compromiso de un Plan de Gestión Ambiental. Argumentó que un sistema de



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

calidad y un Plan de Gestión Ambiental son dos elementos fundamentales para garantizarnos como ciudadanos el mantener la vía navegable en condiciones de ser usada por nosotros y para dejar a la posteridad la vía navegable en las mismas condiciones en que la hemos encontrado.

Asimismo, propuso, dado que el único contaminante del río no es el dragado de las vías navegables, que se procure implementar un sistema de control documental, tipo GIS o algo similar, que permita disponer de una base de datos importante, relacional, que permita a las autoridades y a la comunidad contar con información cierta, más allá de las decisiones que se tomen respecto de estos contaminantes, respecto de los vectores que inciden directamente sobre la contaminación del río, porque si bien la vía navegable sólo toma una parte del dominio del río, cuando el río esté contaminado va a afectar a todos.

El señor Rogelio Tomás **PONTÓN**, en representación de la **Bolsa de Comercio de Rosario**, solicitó que se lleven a cabo los estudios ambientales pertinentes.

La señora Andrea **FRASSETTO** presentó el plan de gestión ambiental a 34/25 pies que implementa el concesionario.

El señor Claudio **DANIELE** expuso sobre los estudios ambientales vinculados con la profundización a 36 y 28 pies, que son los que están propuestos para esta nueva etapa de concesión. Señaló que ambos estudios fueron presentados oportunamente y aprobados por el órgano de contralor de la concesión y contaron con amplio proceso de revisión y de consulta con otros organismos.

Asimismo, el señor Alberto Mario **BERTONA** señaló que los mismos estudios que se vienen realizando se efectuarán también para Santa Fe al norte.

La señora María Elena **MARTÍN** observó que debe cumplirse adecuadamente la pauta constitucional del artículo 41 de la Constitución Nacional, que es la que establece el derecho de todos los habitantes a un ambiente sano, equilibrado, y también que establece obligaciones para todos los habitantes de preservar el ambiente, obligaciones que son no sólo para todos los habitantes sino para las autoridades, y señaló que hablaba para todas las autoridades en general, autoridades nacionales, autoridades provinciales y locales, cada una el ámbito de su competencia, lógicamente. Agregó que además prevé lo que se denomina daño ambiental, y establece una sanción para el caso que se produzca ese daño ambiental, que es la obligación de recomponer. Y que, lógicamente, esa obligación de componer para ese daño que prevé el artículo de la Constitución tiene que ser para quienes están obligados a preservar el ambiente.

Agregó que el Acta Acuerdo que se va a firmar, o que se va a complementar, debería contemplar la realización del Estudio de Impacto Ambiental y el Plan de Gestión Ambiental como condición previa para la iniciación de las obras, tanto para la iniciación de las ejecuciones que están previstas en este momento como también para todas aquellas modificaciones que está previsto que pueden plantearse en un flexible marco de autorización. De manera tal que este requisito de la realización del estudio ambiental debe constar como condición previa en el Acta Acuerdo.

Añadió que el mundo ha descubierto que la naturaleza tiene límites y que esos límites deben estar reflejados en las políticas y en los planes de desarrollo que deben ser sustentables.

Manifestó que es importante saber y estar seguros de que existirán consecuencias no deseadas, como problemas en materia de inundaciones, en materia del régimen de las aguas, o como los que ya se vislumbran en la ciudad de Rosario, donde la gente se queja de que el río ha avanzado 15 kilómetros en algunos lugares sobre las islas.

Expresó su preocupación porque el pliego, en su artículo 9° del Anexo III, exige de responsabilidad civil a la empresa por cualquier daño que pueda producirse siempre y cuando haya cumplido las tareas o las obligaciones que se ha comprometido. Y agregó que esto, al entender de lo que la propia Corte ha dictado en sus fallos, no alcanza al daño ambiental, porque no se puede eximir por un contrato aquello que están obligados a respetar los particulares y el Estado por la Constitución Nacional. De manera que es importante todo este tema no sólo para el Estado sino también para los propios particulares, ni hablar para la población.

Indicó que el tema del daño ambiental está muy sabiamente incorporado en defensa de la salud en la Constitución del



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

94, y lo prevé como una obligación de resultados, porque esa obligación, como está prevista, obliga a no generar el daño ambiental, porque efectuado se debe recomponer. Agregó que no hay duda para una interpretación congruente con esto que el estudio de impacto ambiental debe ser previo, debe ser auditado y aprobado por las autoridades que tienen a su cargo el control, la jurisdicción sobre el tema ambiental.

Consideraciones:

La Carta de Entendimiento prevé la realización de los correspondientes Estudios de Impacto Ambiental y el pertinente Plan de Gestión Ambiental.

Tal como se indica en su cláusula décimo cuarta, "La concesión del servicio de navegabilidad objeto de la presente CARTA DE ENTENDIMIENTO incluye las prestaciones previstas en el "Plan de Gestión Ambiental 34 pies".

Asimismo, el concesionario presentó oportunamente el "Estudio de Impacto Ambiental de las Operaciones de Profundización de la Vía Navegable Santa Fe- Océano a 36/28 pies", que incluye el correspondiente Plan de Gestión Ambiental. El Anexo III de la Carta de Entendimiento, denominado "Condiciones Generales de Dragado y balizamiento, Secciones Santa Fe- Confluencia y Confluencia Asunción", establece en su capítulo VIII que el Concesionario debe presentar durante la Etapa 0, previo al inicio de los trabajos de dragado, el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental y el Plan de Gestión Ambiental.

En ese orden de ideas, cabe destacar las intervenciones en la Audiencia Pública de la señora Andrea FRASSETTO y del señor Claudio DANIELE, quienes presentaron con detalles el extenso Plan de Gestión Ambiental a 34/25 pies que está implementando la Concesionaria, y el de 36/28 pies que se contempla en la Carta de Entendimiento.

En cuanto al sistema tipo GIS o similar, se aclara que todas las medidas que la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, autoridad con competencia en la materia, considera necesarias para el cuidado del medio ambiente están previstas en los diversos planes de gestión ambiental, los cuales incluyen la representación gráfica de los elementos significativos en lo que respecta al tema, tanto para la vía navegable como para su entorno. No obstante lo expuesto, se pondrá en conocimiento de dicha Subsecretaría el presente requerimiento.

III.9 SOLICITUD DE DRAGADO Y MANTENIMIENTO DE ACCESOS

El señor **Gobernador de la Provincia de Chaco**, Dr. Jorge Milton **CAPITANICH**, solicitó la ratificación de un objetivo estratégico para el Chaco, que es la inclusión del riacho de Barranqueras como vía navegable secundaria, a los efectos de garantizar un mantenimiento permanente y sustentable que permitirá dotar a la región de una salida fluvial y marítima con una reducción sistémica de los costos de transporte que aumentará indudablemente la competitividad global de la economía de la región.

El señor Javier **DULCE**, en representación del Centro de Navegación, resaltó la necesidad de ver al sistema troncal no individualmente sino como sistema logístico. Es un sistema logístico que va desde el costado del muelle hasta el océano o del océano al costado del muelle, y cualquier falencia dentro de ese sistema limita la posibilidad de usarlo.

Manifestó también la posibilidad de que cuando la concesión se inició, el cuello de botella en este sistema logístico haya estado en el canal troncal, o sea, la profundidad del canal troncal era menor a la que existía en muchos muelles y en casi todos los puertos. Y que el canal troncal fue mejorando y hoy ese cuello de botella ya no está dado en el canal troncal pero sí está dado en las obras complementarias, en los muelles y en los accesos a los puertos.

El señor Alfredo Luis **CECCHI**, presidente del **Ente Administrador del Puerto de Santa Fe**, solicitó que los términos de la concesión de la hidrovía obliguen al concesionario a garantizar en los canales de acceso a los puertos públicos la misma profundidad que en la red troncal.

El señor Mariano M. **VEIGA**, en representación del **Consorcio de Gestión del Puerto de San Pedro**, expresó que el



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

mantenimiento de la vía troncal tiene como único objeto el acceso de los buques de ultramar a los puertos Interiores, en lo posible a plena carga, lo que no se cumple si no se dragan los accesos a los puertos interiores.

El señor **Luis Edgardo HERRERA**, Delegado Administrador de la **Delegación de Puertos Paraná Inferior**, dependiente de la **Subsecretaría de Actividades Portuarias de la Provincia de Buenos Aires**, hizo una referencia de la crónica histórica como para reflejar lo indivisible del Complejo Portuario de San Nicolás, el cual se emplazó sobre la margen derecha del Río Paraná, sobre el canal de navegación, indicando que esta aseveración la marca el hecho de que se decidió la construcción del sector embarcaderos, para realizar cargas de cereales por gravedad, lo cual era posible dado que el canal de navegación lamía su costas y, como consecuencia de ello, la profundidad del sector permitía tal operación.

Manifestó que el avance de la ciudad sobre la sección portuaria sobre la Terminal determinó su traslado al Puerto Nuevo. Agregó que posteriormente se realizaron importantes obras, dotándolo del utilaje que posee en la actualidad.

Informó que la evolución del curso del río fue trasladando el canal troncal de navegación paulatinamente más hacia el margen izquierdo, lo que convirtió al margen derecho prácticamente en un canal de acceso, con una disminución importante de la corriente que favorece la decantación de las arenas en el espejo de agua operativo del puerto, haciendo por estas circunstancias ahora necesario las tareas de mantenimiento de calado a través de sucesivos dragados.

Por lo anteriormente expuesto, solicitó que la empresa Hidrovía S.A. realice el mantenimiento del canal de acceso mencionado.

Aseguró que la actual legislación en la materia no reconoce que el talweg del río se ha ido moviendo y, a estos efectos, puertos que siglos atrás nacieron y se mantuvieron sobre el canal troncal del Río Paraná, y cuyo mantenimiento de calados estaba garantizado por un Ente Externo a los puertos (DNCP y VN), y financiado por Derechos y tasas específicas para mantener calados, han quedado fuera del sistema de la hidrovía del Río Paraná.

Por último, peticionó que se incluya en el mantenimiento de la vía navegable troncal hasta los muelles del Puerto de San Nicolás, en todo su frente de atraque, incluyendo la zona de maniobras de buques, con una determinante similar al de la concesionada, ya que la zona solicitada es VÍA NAVEGABLE TRONCAL.

El señor Mariano M. **VEIGA**, en representación del **Consorcio de Gestión del Puerto de San Pedro**, peticionó que se incluya el canal de acceso al Puerto de San Pedro en el mantenimiento de la vía troncal, ya que es vía navegable troncal.

La señora María Elena **MARTÍN** solicitó atender el dragado del riacho San José para dar operatividad al Puerto de Reconquista.

El señor León Horacio **GUTNISKY** solicitó también que se analice la rehabilitación del acceso Norte del riacho Barranqueras, que con la construcción del puente General Belgrano se ha taponado totalmente y entonces los convoyes o todo lo que entra al Puerto de Barranqueras, tiene que usar únicamente la entrada sur del riacho para acomodarse, después tratar de dar vueltas el convoy, el remolcador o el buque porque no hay otra salida, y que es por eso todo eso hay que analizarlo en profundidad.

Consideraciones:

La solicitud excede al contrato en renegociación, dado que la Ley de Puertos Nº 24.093 contempla en el capítulo IV de Consideraciones Generales, en su Art. 20, que el responsable de cada puerto, cualquiera sea su titular y clasificación de éste, tendrá a su cargo el mantenimiento y mejora de las obras y servicios esenciales, tales como profundidades y señalización de los accesos y espejos de agua, instalaciones de amarre seguro, remolque y practicaaje.



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

No obstante lo expuesto, se comparte el interés de los expositores respecto a que los accesos cuenten con características compatibles con la hidrovía. Por ello, en concordancia con los lineamientos establecidos por el Comité Sectorial, se considera necesario que se instrumente, en el ámbito de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, un procedimiento que evalúe la viabilidad técnica y económica de las tareas de dragado y balizamiento requeridas y que asegure en todos los casos que el costo económico de las mismas para los usuarios sea inferior a los beneficios producidos, para consideración y/o instrumentación, si procediere, del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

En caso de resultar pertinente la participación de la concesionaria en dichas tareas como consecuencia de su experiencia adquirida en el desarrollo de la presente concesión, su realización se instrumentará por acuerdo separado del contrato objeto de renegociación.

Las consideraciones expuestas precedentemente serán igualmente de aplicación para solicitudes que se realicen en el futuro para el dragado y o mantenimiento de otros accesos portuarios no tratados en la Audiencia Pública motivo del presente informe.

III.10 IMPUESTO AL VALOR AGREGADO

El señor **Gobernador de la Provincia de Chaco**, expresó que es importante remarcar que en el contexto de la renegociación de este contrato, el Congreso de la Nación ha podido sancionar la Ley 26.453, que establece previsibilidad desde el punto de vista del tratamiento del impuesto al valor agregado y consiguientemente abre la perspectiva en este Acta Acuerdo para la extensión del dragado, balizamiento y señalización del Puerto de Santa Fe al Norte.

Consideraciones:

Tal como lo señaló el representante de la UNIREN, en lo que se refiere al tratamiento del impuesto al valor agregado, la Ley 26.453, promulgada el 14 de diciembre de 2008 por el Congreso de la Nación, considera que el impuesto de la liquidación especial exigida en el artículo 23 de la Ley de Impuesto al Valor Agregado queda íntegramente satisfecho por el crédito fiscal de las compras vinculadas. Por lo tanto, dicha situación deberá ser incorporada en el texto del Acuerdo a suscribirse con la empresa concesionaria.

IV. REQUERIMIENTOS DE CARÁCTER TÉCNICO PARA EL TRAMO SANTA FE - OCÉANO

IV.1 BUQUE DE DISEÑO

El señor Antonio **ZUIDWIJK** aseveró que nada se encuentra sobre el buque de diseño que corresponde a los objetivos de seguridad hasta el año 2021 .

Expresó que el buque de diseño de 1994 responde a ciertas condiciones y que la eslora de este buque era el máximo Panamax que se presentaba en el desastroso Río Paraná de 1994, un río sin obras y antes de los mercados de Asia y China, que ahora exigen economía de escala.

Agregó también que la manga de este buque de diseño tiene 32,2 metros, que es la actual restricción del canal de Panamá, pero en 2014 operarán las nuevas esclusas del canal de Panamá que permitirán buques de hasta 49 metros de manga, y que en el Río Paraná ya navegan muchos buques de cuarenta metros. Para buques de más de cincuenta mil toneladas de porte bruto, esta restricción de un canal artificial hace a los buques ineficientes arriba de 50 mil toneladas. Dijo también que en un futuro muchos de los buques de más de 50 mil toneladas van a tener mangas de cerca de cincuenta metros, que por eso un contrato hasta 2021 tendría que tener un nuevo buque de diseño basado en el tipo de buque que se va a usar en el futuro, y que para esto se requiere un plan maestro.



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

Indicó que en el futuro habrá un volumen mucho mayor y habrá muchos más barcos, pero estos barcos van a tener mayor tamaño. Por eso se debería estudiar si ese sistema en el año 2021 todavía podrá ofrecer condiciones seguras y económicas para poder absorber estos volúmenes mayores, y agregó que ya hubo una presentación en 2006 donde se hablaba de este posible cambio de trazado, y que se podría haber recuperado los gastos de apertura en relativamente pocos años porque el costo de dragado de mantenimiento va a ser mucho menor.

Consideraciones:

El buque de diseño para la profundización a 36 pies es igual que para el contrato actual a 34 pies, porque, de hecho, el efecto que produce la construcción de los canales con taludes tendidos es un aumento de los anchos disponibles. Por ejemplo, para buques cargados a 34 pies, significará un ancho adicional de 24 metros en el Canal Punta Indio, o sea, un 24 % más de ancho. Por lo antedicho, se considera que el buque de diseño actual mantiene vigencia.

De cualquier manera, si el tamaño de los buques siguiera aumentando en el futuro, como sugiere el señor Zuidwijk, el contrato incluye las herramientas necesarias para permitir que por cuestiones tanto de seguridad como comerciales, el órgano de control determine la correspondiente adecuación del canal troncal, tal como se ha hecho con esta primera etapa de profundización a 34/25 pies, y como se hará en la segunda etapa prevista en la Carta de Entendimiento, a 36/28 pies.

IV.2 OBRAS COMPLEMENTARIAS A 34 PIES

El señor Sixto **ESCALANTE**, representante de **HIDROVÍA S.A.**, informó que en el proyecto están incluidas -a 32 pies, a 34 pies, e incrementándolo a 36 pies- un montón de áreas complementarias. Las áreas complementarias son todas aquellas áreas que facilitan la navegación del buque no estrictamente dentro del canal sino cuando tiene que hacer espera, tiene que hacer alguna maniobra, tiene que voltear; entonces, dentro de lo que es Paraná inferior y Paraná medio hay quince zonas de maniobra, nueve de fondeo y tres de espera.

Expresó que dentro del Río de la Plata está prevista una zona de peri-maniobra en Escobar, que fue discutida con los prácticos en lo que hacía a ubicación y dimensiones. Esta es nueva para los 36 pies. Una zona de embarque y desembarque de prácticos en la zona de rada exterior, que existe a 34 pies, que no se utiliza plenamente, pero en la medida en que los buques van a ir saliendo más cargados las áreas de maniobra y fondeo van a ser más específicas.

Agregó que existe también una zona de espera y maniobra en el canal intermedio, en el kilómetro 99. Esa zona existe actualmente y en función de las discusiones y la experiencia que se ha tenido se le va a hacer una modificación importante en lo que es señalización y operación del área. Y existe también un área de cruce. Para poder mantener los volúmenes de dragado dentro de dimensiones razonables, el canal es lo más estrecho posible. Esta es una discusión siempre; el que tiene que pagar por el canal lo quiere estrecho, el que tiene que navegar lo quiere ancho. Entonces, hay un equilibrio. Pero para poder funcionar en doble mano tienen, en el canal Punta Indio, una zona de cruce existente en este momento y que se va a ampliar, tanto en longitud como en ancho.

El señor Antonio **ZUIDWIJK** mencionó que los prácticos han hecho reclamos por las obras complementarias a 34 pies, y que han solicitado más lugares de cruce, mejores zonas de maniobra, más fondeaderos y radas aptas de espera, alije de carga y combustible de emergencia, embarque y desembarque de prácticos.

Aclaró que los tiempos de navegación en el Río Paraná, entre Timbúes y el océano, se están incrementando por la falta de estas obras complementarias.

Asimismo, el señor Sergio Fabián **BORRELLI** recomendó para el aprovechamiento máximo de la profundidad garantizada de la vía troncal y el completo éxito del emprendimiento ciertas obras complementarias, algunas de las cuales podrían resultar inherentes a esta concesión, mientras que otras quedarán a cargo del Estado en forma directa, o mediante otras obras a cargo de terceros, o bien a cargo del resto de los interesados, según el caso.



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

Adujo que en el caso de zona común deben tomarse en cuenta las siguientes operaciones realizadas habitualmente en la misma: detenciones de los buques para su inspección, reparaciones imprescindibles, espera de muelle en las terminales del Río Paraná, Buenos Aires, La Plata. Resaltó especialmente que en La Plata espera un nuevo emprendimiento, con un puerto proyectado para mover mucho más volumen que hasta el día de hoy; las operaciones de embarque de combustible y agua dulce, que habitualmente se realizan; operaciones de alijo; embarque y desembarque de prácticos y el abastecimiento de mercaderías y apoyo logístico.

Expresó que a pesar del cese de algunas actividades, es ineludible el dragado de un área que podría extenderse en la zona contigua Sur entre los kilómetros 48 y 52, con un ancho de al menos 1,5 millas, para facilitar las operaciones de espera, maniobras e inspecciones.

Solicitó que, con respecto a las zonas de maniobra Río Paraná, éstas deben ser relevadas y se deben analizar las maniobras en la ruta troncal, tanto naturales como artificiales. Ejemplos: kilómetros 480,376, 312, 240 del Río Paraná, kilómetro 150 del Río Paraná de las Palmas y la zona de maniobra de Escobar.

En concordancia con el punto anterior, aconsejó adecuar las zonas de maniobra y las radas a las necesidades operativas de cada puerto; ampliar y profundizar estos espejos de agua para permitir las maniobras de giro y evolución de los buques de porte en máximo calado. También expresó que esto tiene una definición pendiente: de qué manera se va a hacer, considerando que lo que está concesionado es la ruta troncal y que algunas cosas complementarias no corresponden al ámbito de esta concesión.

Respecto de los pasos secundarios, indicó que éstos deberían ser relevados, adecuando su balizamiento a efectos de optimizar el tráfico de los buques, descomprimiendo en forma adecuada el tráfico de la ruta troncal, al destinar la misma a los buques que sólo puedan desarrollar una navegación segura por ésta.

Respecto a la adecuación de tramos aledaños, sugirió que sería deseable mantener el pasaje Talavera, el Paraná Guazú y el Paraná Bravo a la misma profundidad que la vía troncal.

El señor Javier **DULCE**, en representación del Centro de Navegación, alertó que los buques ya no son los mismos que se preveían en 1995, y que teniendo en cuenta el Canal de Panamá, esto va a variar totalmente los próximos buques que vendrán los próximos 10 años; y los portacontenedores ya hoy en el Puerto de Buenos Aires operan buques de 5000 teus, cosa que en el 95 era totalmente impensable. Agregó que también han surgido otras industrias que antes no existían, como la de crucero. Este es uno de los puntos que el Centro de Navegación quiso exponer ante la UNIREN: las obras complementarias.

Manifestó también la posibilidad de que cuando la concesión se inició, el cuello de botella en este sistema logístico haya estado en el canal troncal, o sea, la profundidad del canal troncal era menor a la que existía en muchos muelles y en casi todos los puertos. Y que el canal troncal fue mejorando y hoy ese cuello de botella ya no está dado en el canal troncal pero sí está dado en las obras complementarias, en los muelles y en los accesos a los puertos.

Por lo antedicho, indicó que el Centro de Navegación pide que se lleve todo en forma conjunta, ya que no sólo sirve aumentar la profundidad del canal troncal sino que esto tiene que estar acompañado a un mismo nivel con zona común, fondeaderos, radas con profundidad compatibles con el canal de la navegación.

El señor Pablo **FERRÉS**, representante de la Cámara de Puertos Privados Comerciales, solicitó que se vayan haciendo las obras complementarias que ha pedido el sector de los prácticos.

Solicitó también que se tome en cuenta como una posibilidad algún canal secundario.

Indicó que, reconociendo el concesionario el crecimiento del volumen, el crecimiento que se ha dado, debería agregarle a la concesión original esas obras complementarias que se están pidiendo para poder conseguir un crecimiento continuo de nuestra competitividad, tomando en cuenta que los kilómetros que nos separan de los mercados deben ser transitados al menor costo posible porque las distancias hay que medirlas en dólares, en estos productos, y no tanto en



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

millas náuticas.

Y expresó que cuando la concesión se hizo, el volumen de cargas obligó a hacerla muy restringida. Hoy día el volumen de cargas prácticamente ha crecido un 50 por ciento, los calados están creciendo, los buques son grandes y hay que ir modernizándose en eso, y que el concedente tendría que poder agregarle mejoras a la concesión.

Por presentación escrita, solicitó la creación de fondeaderos en Escobar, Zona Común, Km. 99 (paso Banco Chico) y en la zona de Recalada para buques ingresantes al sistema. Aclaró que estos fondeaderos no son radas asignables a un determinado puerto o Terminal, sino que son de uso de cualquier buque que navega en el sistema, y que su cuidado y desarrollo es responsabilidad del Estado Nacional, quien tiene mediante esta negociación la posibilidad de su previsión y realización.

Consideraciones:

Debido a que se ha observado la necesidad de mejorar la infraestructura de la concesión, adecuándola a la dinámica del sector, es que se ha introducido en el acuerdo el proyecto de profundización a 36/28 pies. En ese sentido gran parte de las obras solicitadas, como ser las zonas de espera y maniobra en el km. 99 y en Escobar, la zona de sobrepaso en el Canal Punta Indio, la señalización y relevamiento del paso secundario Abajo San Nicolás, y zonas de embarque y desembarque ajustadas sobre la rada exterior, se encuentran contempladas en dicho proyecto, cuyo presupuesto debe ser presentado por la empresa concesionaria al momento de ser ratificado el Acta Acuerdo de Renegociación del Contrato, conforme lo estipula la cláusula décimo séptima de la Carta de Entendimiento.

Las definiciones técnicas de esta etapa de profundización han sido dadas por la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, área con competencia primaria en la materia. Tal como se ha mencionado previamente, dicha Subsecretaría mantiene reuniones periódicas con usuarios del sistema y es a quien le corresponde evaluar la necesidad y viabilidad de realizar obras complementarias.

Asimismo se destaca que no todas las obras complementarias solicitadas se encuentran en el ámbito de la concesión, por lo cual exceden el objeto del proceso de renegociación que lleva adelante esta Unidad.

Conforme a lo expuesto, los requerimientos presentados por los participantes de la Audiencia Pública serán puestos en conocimiento de la mencionada Subsecretaría.

IV.3 INCLUSIÓN DEL PARANÁ GUAZÚ Y DEL BRAVO

El señor Antonio **ZUIDWIJK** indicó que nada se dice sobre otro río, un brazo de Paraná Guazú y Bravo, que por naturaleza es más ancho, más profundo que el Paraná de las Palmas y tiene menos curvas. Comentó también que muchos prácticos opinan que si se hicieran en este tramo Guazú-Bravo las mismas mejoras que se han hecho en el Paraná de las Palmas, la salida por Guazú-Bravo sería mucho más segura para los grandes buques cargados con cereales de la zona de Rosario y que tendría que usarse el Guazú-Bravo y no el Paraná de las Palmas. Pero el tramo del Paraná, Guazú y Bravo no está en la concesión; solamente está por balizamiento.

Agregó que ésto sería así porque el canal Martín García tiene un fondo duro que no permite dragar a 36 pies y por eso no se consideraba la salida por Bravo como una salida apta, pero que el tema tiene solución. El concesionario Riovía S.A. ha hecho estudios de factibilidad y de economía que han demostrado que es económicamente posible cambiar la parte del trazado del Martín García entre el kilómetro 62 y 78 para evitar las zonas duras, y se podrá dragar también el canal Martín García a 36 pies. Este tema fue tratado en la Comisión Coordinadora del Río de la Plata dentro del tratado por el cual Martín García y Emilio Mitre tienen que tener el mismo calado.

El señor Sergio Fabián **BORRELLI** sugirió que, respecto a la adecuación de tramos aledaños, sería deseable mantener el pasaje Talavera, el Paraná Guazú y el Paraná Bravo a la misma profundidad que la vía troncal.



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

Consideraciones:

La profundización a 36 pies de la ruta troncal incluye, dentro de las obligaciones del Concesionario, además de la señalización, la realización de relevamientos batimétricos periódicos en los ríos Bravo, Guazú y Pasaje Talavera y la medición de alturas hidrométricas en 5 estaciones ubicadas en dicho tramo.

La ruta de navegación que pasa por este tramo resulta un nexo entre la ruta troncal que pasa por el Canal Ing. E. Mitre y el Canal Martín García. El mencionado tramo que conforma la ruta complementaria que pasa por el Canal Martín García, a la fecha, tiene sus parámetros compatibles con las obligaciones asumidas por nuestro país en el marco del Tratado del Río de la Plata, disponiéndose de 32" al cero.

El Canal Martín García, en su condición de Canal Binacional está sujeto a las mejoras que se acuerden entre ambos países signatarios, tales como una mayor profundización en cumplimiento de las Notas Reversales por las que se acordó la compatibilidad y/o equivalencia entre las dos rutas mencionadas.

De cualquier forma, es la Prefectura Naval Argentina la que gestiona todos los aspectos vinculados con la seguridad a la navegación, por lo que se entiende que toda ruta navegable habilitada lo está bajo los niveles de seguridad adecuados, según dicta la normativa de aplicación.

IV.4 MEJORA DEL CANAL PUNTA INDIO

El señor Antonio **ZUIDWIJK** señaló que no se menciona que el canal Punta Indio, donde se incrementará en el futuro enormemente el tráfico, no solamente de la exportación argentina sino también de la hidrovía al Norte, va a necesitar un estudio porque habrá más y mayores buques y podrían presentar problemas en el futuro.

En ese contexto, expresó que el tramo final cruza la corriente. Es una zona donde también hay frecuentes vientos que cruzan el río y esto aumenta la aparente manga del barco.

Mientras que el señor Sergio Fabián **BORRELLI** pidió que se incluya, que se tome en cuenta, la zona contigua al canal Punta Indio, donde los buques están obligados - los que no tienen calado - a navegar; y, en ese caso, se debería contar con un adecuado relevamiento para asegurarse que se mantienen los 60 centímetros bajo la quilla.

Consideraciones:

Este tema ya fue estudiado por la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación, quienes, tomando todos los elementos necesarios para el análisis, han aprobado la profundización a 36 pies por la ruta actual. Es importante mencionar que en esta segunda etapa de profundización se mantienen las condiciones actuales pero con dos pies más en todo el tramo. El canal ha sido diseñado para 34 y luego 36 pies. Los inconvenientes arriba mencionados se pueden presentar por cargar a calados superiores a los del proyecto.

IV.5 PROFUNDIDAD ADECUADA PARA LOS FONDEADEROS

El señor Sergio Fabián **BORRELLI** solicitó que, respecto del fondeadero del kilómetro 99, la espera de mareas, la coordinación de cruces y la espera de liberación del canal para los casos de reserva –esto es muy importante en la época del verano, cuando se reciben cada mes mayor cantidad de cruceros y buques tan caros en su operatividad, como los propios cruceros, como son los contenedores de última generación, a veces pierden entre 24 horas entre entrada y salida, esperando por esa reserva del canal-, deberían asegurar en el kilómetro 99 el fondeado para por lo menos cuatro o cinco buques cargados a calado máximo recomendable.

En lo que respecta al tramo Santa Fe al Océano, aseveró que el uso y costumbre de la navegación por el tramo inferior



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

del Paraná y por el Río de la Plata, consideran la utilización de la altura de marea como parte disponible de la profundidad a la hora de definir un calado máximo para el tránsito por los canales. Y que río arriba los buques completan su carga en puertos y terminales ubicados mayormente en la zona de Rosario y San Lorenzo, donde los calados de salida están en función de la altura del río, dado que las mareas astronómicas no tienen mayor influencia en esos puertos. Esto hace que muchas veces se zarpe con calados que, por un lado, restringen la navegación al no contar con fondeaderos o espacios aptos para la maniobra y, por el otro, limitan el tránsito por los canales Emilio Mitre, Martín García y Punta Indio, donde se deben esperar mareas extraordinarias que no siempre le son suficientes para mantener el margen de seguridad de 60 centímetros bajo la quilla.

En ese orden de ideas, expresó que las normas y recomendaciones adoptadas por los distintos países y organismos no exigen que todas las variables o ventajas de una vía navegable deban converger en forma permanente. Esto quiere decir que a la hora de diseñar el canal, el estudio económico puede conducir a que las condiciones ideales no se prevean para todo el tiempo ni lugar; tampoco para todos los tipos de buque ni para todas las condiciones de marea, etc. Pero, en ese caso, la autoridad de administración operativa del canal deberá adoptar para esos casos la definición de limitaciones para el buen uso de la vía, basadas en la intensidad de viento, altura de mareas, zonas de cruce, la maniobrabilidad del buque, la densidad del tráfico, etc.

Indicó que tradicionalmente en la cuenca del Plata los buques han cargado hasta alcanzar calados que tenían en cuenta las pleamares ordinarias, esto es, entre 1,20 metro y 1,40 metro, debiendo esperar en fondeaderos seguros para pasar con esa altura de marea los pasos de menor profundidad en los canales Emilio Mitre y Punta Indio. Y que en la práctica los buques han esperado por la altura de marea que brinda algo así como una profundidad extra en los fondeaderos de Escobar, Zona Común, kilómetro 99, y en el caso de los buques de entrada, en la zona de Recalada.

Agregó que mientras que la vía no superó los 32 pies de profundidad, las profundidades naturales que ofrecían los fondeaderos tradicionales superaban a las del canal, lo cual permitía que los buques esperaran la altura de marea con adecuado margen entre la quilla y el fondo. También opinó que la optimización de la vía troncal a una profundidad garantizada de 34 pies ha provocado que las profundidades naturales de los fondeaderos resulten insuficientes por ser, en muchos casos, inferiores a la profundidad garantizada de la vía troncal, generándose la situación de que el buque encuentre menor profundidad en los fondeaderos y zonas de maniobra que en el canal, y que éstos apoyen sobre el lecho del río en una varadura que se podría considerar relativamente segura, salvo por tres situaciones.

Expresó que las tres situaciones serían: que el buque fondeado apoye sobre el propio ancla causando daños en el casco; el esfuerzo estructural adicional que implica para el buque que se apoye estando cargado; y la más importante, que es la que tiene consecuencias muchas veces posteriores, que no terminan asociándose, es el tapado de las tomas de aspiración de agua para los circuitos de refrigeración de los motores que conduce a situaciones de black-out, como la que se generó entre un buque prácticamente nuevo y un petrolero, con nefastas consecuencias para las costas de Magdalena el 16 de Febrero de 1999.

Concluyó la idea diciendo que los fondeaderos deberían tener profundidad suficiente para proporcionar el adecuado margen bajo la quilla a los buques con altura de marea cero, para poder esperar en forma segura la altura de marea necesaria en función del calado que posean, para continuar navegación por la vía troncal.

El señor Javier **DULCE**, en representación del Centro de Navegación, expresó que no sólo sirve aumentar la profundidad del canal troncal sino que esto tiene que estar acompañado a un mismo nivel con zona común, fondeaderos, radas con profundidad compatibles con el canal de la navegación.

Consideraciones:

La Carta de Entendimiento bajo análisis, en su cláusula décimo séptima, estipula que la empresa concesionaria debe presentar el presupuesto para la profundización a 36/28 pies al momento de ser ratificada el Acta Acuerdo de Renegociación del Contrato. La situación actual a 34/25 pies será perfeccionada por estas tareas a 36 pies, que incluyen obras complementarias adecuadas para las nuevas profundidades.



IV.6 SOLICITUD DE MAYOR PROFUNDIDAD

El señor Rogelio Tomás **PONTÓN**, en representación de la Bolsa de Comercio de Rosario, comentó que se necesita más profundidad. Llegar a los 36, llegar a los 38 y a los 40, porque hoy en día el costo del transporte es muy importante. Para dar un ejemplo, citó que Argentina el año pasado, más bien el ante año, exportó más o menos 75 millones de toneladas de granos, subproductos y aceite. El año pasado esa exportación llegó a un valor de 6 mil a 7 mil millones de dólares y esos miles de millones de dólares los paga el productor, por eso es tan importante.

El señor Pablo **FERRÉS**, en representación de la Cámara de Puertos Privados Comerciales indicó que, con respecto a lo que es el trecho marítimo, hay que seguir pensando en 36, 38 y 40 pies, porque un Panamax cargado con los productos que hace la industria aceitera, harina de soja fundamentalmente, precisa de 38 a 40 pies, más 40 si se habla de los barcos más modernos. O sea que hay que evitar que se vuelva a repetir lo que ocurrió en su momento, cuando para pasar de 32 a 34 llevó 5 o 6 años.

La señora María Elena **MARTÍN** expresó su deseo de que se alcance a los 36 pies hasta la ciudad de Santa Fe, porque sería muy importante un concepto de descentralización de todo lo que es la actividad portuaria y porque es conveniente para el desarrollo territorial, es conveniente para todas las consecuencias negativas que esta actividad puede traer para la población, y también manifestó su interés en extender lo más pronto posible estos 36 pies más al Norte.

El señor Alfredo Luis **CECCHI**, presidente del **Ente Administrador del Puerto de Santa Fe**, solicitó llevar a 32 pies de profundidad efectiva la red troncal del Río Paraná, entre los kms. 460 y 586.

Consideraciones:

La Carta de Entendimiento, en su cláusula décimo séptima, prevé que "...el Concesionario deberá presentar el presupuesto de la obra de profundización a treinta y seis (36) PIES hasta el Puerto de San Martín y de veintiocho (28) PIES hasta Santa Fe, procediéndose en caso de aprobarse el mismo a la adecuación del factor de corrección a las nuevas profundidades alcanzadas y a evaluar el impacto de la obra en la ecuación económico financiera del CONCESIONARIO,,,".

En cuanto al requerimiento de profundidades por encima de estos valores, será la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables la que determinará la conveniencia y factibilidad técnico económica de alcanzarlas.

V. REQUERIMIENTOS DE CARÁCTER TÉCNICO PARA EL TRAMO SANTA FE - CONFLUENCIA

V.1 BALIZAMIENTO ADECUADO

El señor Sergio Fabián **BORRELLI**, en referencia al tramo Santa Fe-Confluencia y Confluencia-Asunción, solicitó que el balizamiento sea adecuado al comportamiento evolutivo de los sistemas de convoyes por empuje, y agregó que el balizamiento en sí mismo es una de las mejores notas en los servicios prestados por HIDROVÍA S.A..

Respecto a ese tema, expresó que tanto en materia de la instalación de nuevo balizado como en su mantenimiento, se sugiere evitar el colocado de boyas que puedan llegar a resultar obstrucciones a la navegación, colocar el balizamiento a una distancia del eje del canal, tarea que sin duda para las boyas a flote va a requerir mucho mantenimiento, debido a la velocidad con que cambia la morfología del río, privilegiando las boyas que señalan la presencia de barcos instaladas lejos de las canchas libres de navegación o bien recurrir a la instalación de balizas en tierra.

El señor Omar Roberto **MEGGIOLARO**, en representación de la firma UABL S.A., puntualizó que las grandes formaciones o convoyes de barcazas, al igual que las formaciones más pequeñas de 16, 20 o 25 barcazas, necesitan



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

un calado adecuado en la hidrovía, pero principalmente y antes que ello necesitan que el ancho del canal y el balizamiento del mismo permita la normal navegabilidad de la cuenca fluvial, como se lo viene haciendo en forma natural con el tránsito ininterrumpido de miles de barcasas por año que transportan millones de toneladas de carga.

Explicó que lo expuesto, ya era grave, se agrava aún más con la exigencia del contrato respecto a un balizamiento a una distancia máxima de 20 metros desde el veril del canal: si a la solera de 104 metros exigida por este contrato en los tramos rectos se le suman solamente los 20 metros para la colocación de la baliza, el canal de navegación tendrá un ancho máximo de 144 metros, espacio en el que casi la totalidad de los convoyes de barcaza que hoy operan en la hidrovía -que se han hecho de 16, 20, 25, 30 o 36 barcasas- no podrán continuar operando.

La colocación de balizas a 20 metros del veril impedirá en forma absoluta la navegación de los convoyes de barcaza en la forma en que se viene realizando desde hace años, obligando a reducir significativamente la cantidad de barcasas transportadas por cada convoy. Agregó el hecho de que en una parte muy significativa, las crecientes naturales del río lo hacen navegable con 10 pies de calado, de cualquier manera. Así las cosas, el dragado y señalización que propone el contrato conforme se encuentra actualmente implicarán que los costos para todos los cargadores y los transportistas se multipliquen sin beneficio alguno para la actividad.

Por lo expuesto, expresó que UABL insta a las autoridades y al concesionario HIDROVÍA S.A. a tener en cuenta estas observaciones y realizar las modificaciones del contrato que se propone, de forma tal de lograr un ancho de solera y permitir una disposición de las balizas que permita la continuidad de la operación de los convoyes de barcaza que hoy en día se utilizan en hidrovía, e incluso el incremento de su tamaño, dado el progreso y crecimiento que todos queremos para nuestro país.

El señor Eugenio E. **GÓMEZ** propuso por escrito, en representación de la Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas, adoptar un criterio de balizamiento distinto para la sección a de la extensión Confluencia a Santa Fe.

En cuanto al balizamiento y su relación con la solera del canal, explicó que las miles de barcasas que cargan 8 pies y medio continuarán haciéndolo a ese calado, y por lo tanto no harán uso de la facilidad de disponer de 10 pies de profundidad. Y solicitó que el objetivo del contrato debe ser que la obra no constituya un impedimento u obstáculo para la navegación de grandes convoyes que no necesitan la profundidad máxima de 10 pies: evitando el colocado de boyas en pares que marquen ambos veriles del canal; que el balizamiento en ningún caso se encuentre (a flote) a menos de 300 metros del eje del canal; y colocando las boyas que señalen la presencia de bancos lejos de las canchas de libre navegación, o bien la instalación de balizas en tierra.

El señor Horacio Alfredo **LÓPEZ** solicitó que el futuro balizamiento en ningún caso se encuentre a menos de 300 metros del eje del canal.

El señor Cesar Gustavo **PANIAGUA**, en representación de la **Defensoría del Pueblo de Formosa**, aseguró que el proyecto de la hidrovía estimado debe garantizar la navegación diurna y nocturna durante todo el año en convoyes formados por varias balsas de carga y un empujador.

Consideraciones:

De acuerdo a lo indicado en el capítulo II del Anexo III de la Carta de Entendimiento, denominado "Condiciones Generales de Dragado y Balizamiento, Secciones Santa Fe- Confluencia y Confluencia Asunción", el Concesionario deberá presentar durante la Etapa 0 del contrato un Proyecto Ejecutivo, momento en el cual la Subsecretaría de Puertos y Vía Navegables de la Nación merituará técnicamente estos pedidos, los que serán puestos en su conocimiento.

De cualquier manera, la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación efectúa reuniones periódicas con los señores Prácticos, en las que se realizan ajustes importantes para la navegación, como ser ajustes a la señalización. Dicha Subsecretaría prevé continuar con las mencionadas reuniones y extenderlas para el tramo Santa Fe-Confluencia, donde se podrán consensuar los criterios para la ubicación de las boyas.



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

En cuanto a lo expresado por el señor Meggiolaro, de la lectura detallada del Anexo III de la Carta de Entendimiento denominado "Condiciones Generales de Dragado y balizamiento, Secciones Santa Fe-Confluencia y Confluencia-Asunción", en particular el capítulo VII y el artículo 45 denominado Densidad y Posición de Señales se entiende claramente que la posición de las boyas será "20 m del veril o de la isobata correspondiente". Esto significa que en las zonas de pasos críticos, que comprenden solamente 60 Km de los 654 Km del tramo, se ubicaría a 20 m del veril, mientras que en los entropasos naturalmente anchos y profundos que abarcan el resto del tramo la posición de las señales sería 20 m de las isobatas correspondientes, que en general se encuentran separadas varios cientos de metros.

Se aclara también que, dado que la definición del tamaño de los convoyes de barcas es atribución de la Prefectura Naval Argentina, las sugerencias expresadas por los expositores respecto a este tema serán puestas en conocimiento del mencionado organismo.

V.2 ADECUAR EL ANCHO DE SOLERA

El señor Sixto **ESCALANTE**, representante de la empresa **HIDROVÍA S.A.**, mencionó que el ancho de solera es de 104 metros en los pasos y la profundidad mínima 10 pies más 2 de revancha. Estos 104 metros surgen de una embarcación de diseño de los estudios existentes y del pliego que preparó el comitente cuando pidió la cotización, basada en un tren de barcas de 5 por 4, con una manga de 48 metros y una eslora de 320 metros.

El señor **Marcelo Carlos ERCOLI**, en representación de la **Comisión de Seguimiento para el Control de las Concesiones de Dragado y Balizamiento** informó que la unidad que se ha tomado como parámetro para la obra es el convoy típico que navega la zona, de 20 barcas con 5 unidades de fondo por 4 de frente. Este convoy, que es impulsado por un remolcador, avanza a una velocidad promedio de entre 4 a 6 nudos, y posee una eslora de 320 metros y una manga de 48.

El señor Sergio Fabián **BORRELLI** recomendó, acerca de los anchos de solera, contemplar su aumento en la vía troncal, en aquellos lugares en que su ancho no permita el tránsito seguro de buques con máximo calado.

Comentó que, respecto al ancho de solera en función del tipo de tráfico que transita la vía, el tamaño actual de los convoyes que transitan el tramo Confluencia-Santa Fe para graneles fijos va de 16 a 36 barcas, o sea de 4 por 4 a 6 por 6. Y que estas configuraciones se vienen utilizando desde hace varios años con muy aceptables resultados.

Finalmente, completó diciendo que el comportamiento evolutivo de este tipo de convoyes que desarrollan un ángulo de deriva muy importante, provocando que la manga aparente alcance dimensiones que requerirán sin duda, en algunos tramos, ancho de solera más generosos que los previstos inicialmente para la obra.

El señor Omar Roberto **MEGGIOLARO**, en representación de la firma **UABL S.A.**, señaló que algunos aspectos del contrato que se analizó en la Audiencia Pública, de no ser modificados, impedirán lisa y llanamente la navegabilidad del Río Paraná desde Santa Fe al Norte, según la misma se viene realizando desde hace años. En pocas palabras, continuó, existen cuestiones técnicas que hacen inviable el proyecto tal como se lo ha presentado. Por lo que requirió la corrección de algunos aspectos del contrato que se somete a consideración para permitir el mantenimiento de la navegabilidad del río, lo que es obligación esencial de la empresa concesionaria de la hidrovía e incluso el incremento de las operaciones en beneficio de toda la economía regional y nacional. En ese orden, analizó las necesidades operativas de ancho de canal libre de obstrucción para los convoyes de barcas y manifestó que la señalización resulta conveniente y necesaria para la navegación pero que también resulta obvio señalar que la misma no debe disponerse de manera tal que se convierta en un obstáculo para la navegación.

Luego de lo expuesto cuestionó que contrato objeto de análisis en la Audiencia Pública exige del concesionario mantener sólo una solera de 104 metros en rectas y una solera de 121, 151 metros en curvas, dependiendo del radio de la misma, contra los 231 metros en recta y 308 metros en curva que son necesarios, destacando que estas disposiciones del contrato resultan total y absolutamente inviables para la navegación en barcas y que por ello UABL



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

manifiesta respetuosamente su oposición a estas disposiciones y solicita su modificación.

Manifestó que el propósito de ahondar y señalar la vía fluvial es doble: abaratar el costo de transporte y reducir los tiempos de cada viaje. Sin embargo, un canal de navegación de una solera como la que se propone no ayudará en nada a aumentar el calado de los convoyes que navegan este tramo, ya que, por una parte, el calado medio de las barcasas no llega ni llegará a los 10 pies propuestos y, por otra parte, el ancho de solera propuesto es muy inferior al que necesitaría un convoy de casi cualquier tamaño, económicamente viable, que quisiera transitar con 10 pies de calado.

Consideró imperioso mantener la posibilidad de que en la hidrovía puedan seguir operando convoyes de 36, 40 y en el futuro más barcasas. Sin embargo, la hidrovía sólo ofrecerá ventajas competitivas para el transporte de cargas si se puede navegarla como lo hizo la naturaleza, es decir, en todo su ancho, incrementando cada vez más el tamaño de los convoyes, al igual que se hace en el río Mississippi en Estados Unidos, donde navegan convoyes de hasta 50 barcasas.

Concluyó que se herirá de muerte al transporte fluvial, que en muchas zonas no podrá seguir compitiendo eficientemente con el transporte terrestre, dado el incremento de costos que generaría la obra que se propone, tal como ha sido planteada.

Consideró que la reducción brutal de la capacidad de carga de los convoyes para el transporte fluvial, además de ser poco eficiente por la atomización de la carga en no menos de 4 convoyes, tendrá incidencia negativa de todo tipo, incluyendo pero sin limitar, el aumento del tránsito de convoyes, que no es lo mismo que el aumento de la carga, con el consiguiente aumento de riesgo de siniestro, el aumento del impacto ambiental derivado de la multiplicación de buques en el mismo trazado para transportar la misma cantidad de carga que habitualmente se transporta.

Opinó que como consecuencia directa y necesaria del encarecimiento del transporte fluvial, la carga que hoy es transportada por barcasas será derivada al transporte terrestre, vía camión, lo cual implicará la saturación de las rutas y autopistas, de por sí ya colapsadas, a punto tal que en varias provincias rige el estado de emergencia vial, con el consiguiente aumento de la siniestralidad, que afectará tanto a personas y a cosas, una mayor contaminación ambiental y encarecimiento de los costos para los productores agropecuarios, para los productores de minerales de hierro, para las empresas de hidrocarburos y, en fin, para todos los cargadores que hoy utilizan la hidrovía como medio seguro, eficiente y ambientalmente amigable para el transporte de sus cargas.

Remarcó que el transporte fluvial por barcaza es más sensible al tamaño del convoy que al calado del río. Aclaró que, si bien un incremento del calado permitirá teóricamente obtener mayor capacidad de carga y, por ende, mayor tonelaje transportado, si se obliga a reducir el tamaño del convoy el resultado será exactamente opuesto al buscado, ya que se perderá cualquier beneficio eventual que pudiera resultar del incremento de calado y, peor aun, reducirá los tonelajes transportados en forma muy significativa, ya que no se podrá seguir aprovechando el ancho natural del río, como se hizo desde siempre y como se hace actualmente.

Cuestionó que el contrato de concesión propuesto se basa en un estudio hecho hace más de doce años atrás, cuando el tamaño medio de los convoyes, el volumen total de carga y la tecnología a disposición de los navegantes eran sustancialmente distintas a las existentes hoy en día.

El señor Eugenio E. **GÓMEZ** propuso por escrito, en representación de la **Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas**, los siguientes conceptos:

Comportamiento evolutivo: indica que el ancho de solera de 115 metros adoptado para el tramo Santa Fe-Océano será insuficiente para el ejercicio de la navegación con tamaños que superen en 100 metros de eslora a los buques de diseño de ultramar y duplican su manga.

Acerca del ancho de solera necesario: considera insuficiente el ancho propuesto por el Informe Cohini.



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

Agrega que el Informe Cohini no es claro respecto de las dimensiones de los convoyes que podrán usar la obra.

Deriva y manga aparente: considera muy escasa la deriva asumida para los cálculos en el Informe Cohini (3,5 grados) y propone triplicarla.

Curvas y contracurvas: son insuficientes los sobre anchos calculados por el Informe Cohini cuando se aplican las derivas que se producen en la realidad.

El señor Horacio Alfredo **LÓPEZ** expresó que teniendo en cuenta que el tramo Confluencia-Santa Fe no tiene actualmente limitaciones de dimensiones máximas de convoyes y que es intensamente navegado, la obra de dragado y balizamiento debe efectuarse de tal manera que permita la navegación de convoyes de gran tamaño, que no harán uso en muchos casos del mayor calado disponible y que deben poder seguir haciendo uso del ancho natural del río, como lo vienen haciendo en la actualidad.

Consideraciones:

Tal como lo señalara el representante de la Comisión de Seguimiento para el Control de las Concesiones de Dragado y Balizamiento, la Autoridad de Control ha tomado como parámetro el convoy típico de veinte barcasas para el diseño de las condiciones técnicas del tramo Santa Fe-Confluencia.

No obstante ello, tal como se expuso en el punto anterior, de acuerdo a lo indicado en el capítulo II del Anexo III de la Carta de Entendimiento denominado "Condiciones Generales de Dragado y Balizamiento, Secciones Santa Fe-Confluencia y Confluencia Asunción", el Concesionario deberá presentar durante la Etapa 0 del contrato un Proyecto Ejecutivo, momento en el cual la Subsecretaría de Puertos y Vía Navegables de la Nación merituará técnicamente estos pedidos, los que serán puestos en su conocimiento.

Se aclara también que, dado que la definición del tamaño de los convoyes de barcasas es atribución de la Prefectura Naval Argentina, las sugerencias expresadas por los expositores respecto a este tema serán puestas en conocimiento del mencionado organismo.

V.3 SOBRE EL PUENTE GENERAL BELGRANO

Los señores Horacio Alfredo **LÓPEZ** y Eugenio E. **GÓMEZ** solicitaron incluir el puente General Belgrano-Corrientes-Barranqueras, contemplando el no fraccionamiento de convoyes en el franqueo del mismo, tomando como base las dimensiones mínimas de 319 metros de eslora y 60 metros de manga.

El señor León Horacio **GUTNISKY** señaló que aunque el puente es un impedimento a la navegación, también hay que tener en cuenta la cantidad de accidentes que han ocurrido contra el puente General Belgrano, porque los convoyes de empuje no están lo suficientemente preparados o regulados para hacer esa travesía.

En ese orden de ideas, sugirió tirar abajo el puente o hacer otro, y mejorar todo lo que se pueda la navegación de nuestros ríos.

Consideraciones:

La inquietud excede el contenido de la Carta de Entendimiento, no obstante esto, será comunicada a la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables y a la Prefectura Naval Argentina para su análisis.

V.4 PASOS CRÍTICOS

El señor Eugenio E. **GÓMEZ**, en representación de la **Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas**, solicitó por escrito estudios especiales para los siguientes pasos críticos: Empedrado (km. 1141-1143); Carrizal (km. 1070); Las Canas (km. 945-932); kilómetros 928, 902, 863; Brazo San Juna (km. 777-755); kilómetros 705 y 471. (**GÓMEZ**)



Consideraciones:

Los pasos críticos dependen de su definición en el Pliego de Bases y Condiciones, no obstante lo cual, la inquietud será comunicada a la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables para su análisis.

VI. OBSERVACIONES RESPECTO A LA TARIFA

VI.1 SOLICITUD DE UNA REVISIÓN TARIFARIA

El señor Javier **DULCE**, en representación del Centro de Navegación, expresó que el actual cuadro tarifario produce asimetrías; tiene costos elevados en algunas secciones contra el uso real del canal y, por otro lado, también hay algunos buques que por sus características técnicas o sus operaciones comerciales no pueden utilizar siempre la mayor profundidad del canal.

Agregó que la cantidad de buques ha evolucionado de 3726 unidades en 1996 a 4377 unidades, hasta el año 2006, y también mayor tamaño de buques.

Indicó que hay un universo de buques, y cada uno de los tipos de buques tiene una estructura comercial diferente. Agregó que los graneleros participan en un 33,3 por ciento, los portacontenedores en un 19,6, la carga general en 14,3, los buques tanques en 23,1; y otras cargas en 9,7.

Manifestó que ese 9,7, a su vez, se desagrega en 4,5 de buques car-carriers, 1,7 de cruceros y 3,2 de frigoríficos. Y que son algunos de estos tipos de buques los que, más allá de que se siga aumentando la profundidad del canal, no pueden mejorar su ecuación económica porque, por ejemplo, los buques frigoríficos, por sus características técnicas, difícilmente salen a más de 30 pies, y si la tarifa sigue aumentando en proporción al calado, a la profundidad del canal, en cambio de ser una ventaja, en algún momento para este tipo de buques pasa a ser un costo directo porque no logran mejorar su ecuación. Agregó que lo mismo también se puede decir de los portacontenedores, ya que éstos no vienen a hacer la operación total de la capacidad del buque a nuestros puertos. En nuestros puertos realizan una parte; el resto del buque está previsto o reservado para operar en otros puertos, con lo cual, por más que se vea un gran buque de 5000 teus, no quiere decir que todo ese buque viene a operar a la Argentina. Con lo cual, al estar parcializado, si también sigue aumentando linealmente con la profundidad, estos buques tampoco van a poder aprovechar al máximo esta obra y va a pasar a ser un costo.

Aclaró que el costo en un solo tramo es de 17.000 dólares por entrar, mientras que para un buque granelero es de 27.000, es el 64 por ciento. Es decir que la sección 1.2 paga el 64 por ciento del valor que paga un buque que va a la sección 1.3, y en cuanto a la comparativa de distancias recorridas, es mucho más amplia la diferencia: se arranca desde 234 kilómetros hasta 680 kilómetros.

Agregó que hoy un portacontenedores de aproximadamente 5000 teus paga 25.000 dólares, o sea, unos 50.000 dólares de entrada y salida. Este buque en 1995 era imposible que entrara en Buenos Aires y hoy ya está entrando. Y que también está previsto para Buenos Aires quizás buques de hasta 5000 teus, que posiblemente queden demorados por la crisis mundial, pero en algún momento van a llegar a Buenos Aires y hay que estar preparados para no castigarlos.

Manifestó que los buques crucero tampoco tienen un beneficio directo por mayor profundidad. Y que a pesar de que todos los buques tienen un beneficio por tener un canal balizado, seguro y bien mantenido, hay que sentarse a charlar, dialogar y ver de qué manera se pueden disminuir estas asimetrías.

El señor **Defensor del Pueblo de la Nación**, Dr. Eduardo **MONDINO**, manifestó que en el informe técnico del año 2005, la UNIREN consideró que a partir de la aplicación del marco normativo y la metodología de la revisión tarifaria



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

prevista ha determinado que la concesión ha generado mayores ingresos que los previstos, situación que ha permitido al concesionario el cumplimiento de sus obligaciones, generando una rentabilidad, desde el punto de vista económico, mayor al tope establecido contractualmente.

Consideraciones:

Por tratarse de una obra interregional, el objetivo de la misma es beneficiar a todos los usuarios y procurar la igualdad de tratamiento entre ellos. La política tarifaria de la vía navegable troncal fue definida en el Pliego de Bases y Condiciones, y tiene en cuenta a todo el universo de usuarios y sus circunstancias particulares.

Conforme a lo expuesto se considera que lo solicitado por el Centro de Navegación se encuentra dentro de las evaluaciones que realizará la Autoridad de Aplicación en el momento de realizarse la Revisión Tarifaria Integral contemplada en la Carta de Entendimiento.

Por otro lado, respecto a la observación del señor Defensor del Pueblo de la Nación, se reitera que la Carta de Entendimiento propuesta y explicada en la Audiencia Pública reformula y establece el Plan Económico Financiero (PEF) como la herramienta considerada más apta para evaluar la marcha económica de la concesión.

En ese contexto, el PEF incorporado en la Carta muestra una TIR inferior a la contractual, dadas las tarifas actuales, por lo que puede concluirse que la situación descripta ha sido revertida. Asimismo, se aclara que el PEF es una herramienta dinámica. A los efectos del proceso de renegociación, en el momento de la firma de la Carta de Entendimiento se estableció como punto de referencia el 31 de diciembre de 2006.

Conforme lo expuesto, una vez ratificada el Acta Acuerdo, para el caso en que de la revisión tarifaria resultase una rentabilidad superior a la prevista en la oferta, esta herramienta cuenta con los elementos adecuados para regularla, mediante la reducción de la tarifa y/o la reinversión en obras complementarias.

VI.2 TRAMO SANTA FE AL NORTE

El señor Sixto **ESCALANTE**, en representación de la empresa **HIDROVÍA S.A.**, comentó que se requieren estudios de tráfico, que permitan determinar efectivamente cuántos convoyes se mueven, las mercaderías que transportan y todos los elementos que permitirán analizar en su momento la conveniencia o no, la posibilidad o no, de pagar un determinado nivel de peaje.

El señor Marcelo Carlos **ERCOLI**, en representación de la **Comisión de Seguimiento para el Control de las Concesiones de Dragado y Balizamiento**, expresó que respecto a la tarifa se ha establecido en forma transitoria para los próximos tres años que el valor de la tarifa va a ser cero, debiendo el concedente abonar al concesionario por la realización de la obra, un subsidio. Transcurrido dicho plazo y si el resultado de los estudios pertinentes aconsejaban que mediante el cobro de tarifa a los usuarios permitiera solventar el costo de las tareas del presente contrato, se le asignará el valor correspondiente de peaje.

El señor Rogelio Tomás **PONTÓN**, en representación de la **Bolsa de Comercio de Rosario**, solicitó tarifa plana para el futuro en el tramo de Santa Fe al norte, buscando favorecer que los buques, o concretamente también las barcasas, ingresen más hacia el interior, porque lo que hay que favorecer es el interior.

El señor Pablo **FERRÉS**, en representación de la **Cámara de Puertos Privados Comerciales**, expresó que no hay ninguna duda de que la obra ha sido una de las más beneficiosas que se podrían haber imaginado. Que el concesionario responde plenamente, la velocidad de respuesta del concesionario frente a problemas puntuales que aparecen, o a las bajantes extraordinarias como llegó a haber este año.

El señor Horacio Alfredo **LÓPEZ** comunicó que hay una falta de certeza total respecto al costo del futuro peaje a cobrar a los usuarios, ya que, en efecto, siguiendo la mecánica del actual contrato, el valor del peaje se determinaría en



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

función de una TIR a garantizar al concesionario sobre la inversión, la que deberán pagar a futuro los usuarios por vía de peaje, creando incertidumbre respecto a estos últimos.

Solicitó certeza y taxatividad respecto del peaje a cobrarse como condición previa a la realización de las obras, y explicó que puede soslayarse que estadísticamente la navegación en este tramo de la hidrovía tiene condiciones normales sin necesidad de dragado durante el 90% del año, por lo que el peaje a pagar en un futuro a lo largo del año solamente beneficiará la navegación del 10% del año en que sí se requieren los trabajos de dragado. Dicho esto, torna crítica la certeza económica respecto del costo del mismo.

Consideraciones:

El Río Paraná entre Santa Fé y Confluencia es, por naturaleza, un río en constante movimiento, es decir que su cauce se mueve por las características hidrodinámicas propias del río, verificándose entonces sedimentaciones que producen embancamientos y, en algunos casos, erosiones, lo cual genera el movimiento del talweg natural del río.

En la medida que se pretende garantizar, bajo las pautas indicadas en las Condiciones Generales, profundidades a lo largo de todo el año, las tareas de relevamiento batimétrico permanente y de dragado son de suma importancia. Esta garantía requiere de la necesaria intervención de especialistas y sus equipos. De lo contrario, el río se mueve en forma natural y no necesariamente de la misma forma, y es muy difícil entonces conocer la ubicación de las profundidades.

Además, es muy importante mencionar que las mejoras a realizar comprenden las ayudas a la navegación que permitirán una navegación segura las 24 horas del día, para cualquier embarcación. Esta importante mejora reduce notablemente los tiempos de navegación, ya que en muchos casos la actual inexistencia de adecuadas ayudas impide la navegación nocturna de las embarcaciones, con el consecuente perjuicio en los tiempos mencionados. Asimismo, dadas las características de movilidad del lecho ya referidas, la existencia de un servicio de ayudas a la navegación con mantenimiento permanente permitirá ajustar la posición de las ayudas en forma inmediata, permitiendo así la navegación segura en todo momento.

Se entiende entonces que la aseveración del Sr. Horacio López "la hidrovía tiene condiciones normales sin necesidad de dragado durante el 90% del año", es al menos imprecisa, ya que no menciona zonas geográficas, ni calados eventualmente disponibles, ni las ayudas a la navegación, y no contempla además los aspectos de garantía, seguridad y previsibilidad necesarios.

En ese marco, la política tarifaria se adecuará a la legislación vigente y al contrato, y contemplará oportunamente los Estudios de Tráfico que se indican el artículo 19 del Capítulo VI del Anexo III de la Carta de Entendimiento, denominado "Estudio de tráfico actual y su proyección". Dado que el mejoramiento de las Vías Navegables puede producir un cambio en el tráfico de embarcaciones por la zona, se ha establecido un plazo de 3 años desde el inicio de las tareas con tarifa cero (0) gracias a los aportes que efectuará el Estado Nacional en concepto de subsidio, para evaluar luego la aplicación de una tarifa de peaje.

Asimismo, se reitera que la premisa de evaluación de factibilidad de las obras es que el costo económico de las mismas para los usuarios sea inferior a los beneficios producidos.

VII. CONCLUSIONES

Luego de finalizada esta etapa del proceso de renegociación, y de haber puesto a consideración pública la CARTA DE ENTENDIMIENTO, y en base a los análisis realizados precedentemente, la SECRETARÍA EJECUTIVA de la UNIREN propone tomar en cuenta las siguientes cuestiones:

1. Poner en conocimiento de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables las siguientes observaciones y requerimientos recabados en cuanto a las características técnicas de la obra:



*Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos*

- Solicitud de obras complementarias a 34 pies
 - Consideraciones sobre el Puente General Belgrano
 - Solicitud de pasos críticos
 - Solicitud de extensión de la obra
2. Dar traslado a la Secretaría de Transporte respecto a las políticas de integración requeridas.
 3. Poner en conocimiento de la Prefectura Naval Argentina las observaciones referidas a cuestiones de seguridad
 4. Incluir en el texto del Acta Acuerdo de Renegociación Integral, los siguientes aspectos:
 - a. La implementación de un procedimiento en el ámbito de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables que evalúe la factibilidad y conveniencia del dragado y balizamiento de cada acceso.
 - b. Las definiciones establecidas en la Ley 26.453 respecto al Impuesto al Valor Agregado.

Se considera que el resto de las observaciones vertidas por la ciudadanía no ameritan cambios de fondo de los términos y condiciones del entendimiento. Cada uno de los planteos realizados ha sido debidamente tratado en este informe, explicitándose los argumentos sobre la base de hechos y derecho que aconsejan tal proceder.