



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

INFORME FINAL DE LA SECRETARÍA EJECUTIVA DE LA UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS DE LA AUDIENCIA PÚBLICA PARA CONSIDERAR LA CARTA DE ENTENDIMIENTO SUSCRITA POR LA UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS CON LA EMPRESA HIDROVÍA S.A.

**27 DE FEBRERO DE 2009
LOCALIDAD DE BARRANQUERAS
PROVINCIA DE CHACO**

Buenos Aires, 17 de marzo de 2009

En virtud de lo prescripto en el Artículo N° 36 del Decreto N° 1172/03, la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS (en adelante UNIREN) ha elaborado el **Informe Final** con la descripción sumaria de las intervenciones e incidencias de la AUDIENCIA PÚBLICA llevada a cabo el día 27 de febrero de 2009, en la que se puso a consideración de la ciudadanía la CARTA DE ENTENDIMIENTO suscrita entre la UNIREN y la empresa **HIDROVÍA SOCIEDAD ANÓNIMA** (en adelante HIDROVÍA S.A.) en el marco del proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos.

I. INTRODUCCIÓN

La Ley N° 25.561 declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, delegando al PODER EJECUTIVO NACIONAL las facultades para dictar las medidas orientadas a conjurar la crítica situación, autorizando para ello al PODER EJECUTIVO NACIONAL a renegociar los contratos de los servicios públicos concesionados.

El proceso de renegociación de los contratos con las Empresas Licenciatarias y Concesionarias que tienen a su cargo la prestación de los servicios públicos, reglamentado por el Decreto N° 311/03, se rige por los criterios establecidos en el Artículo 9° de la Ley N° 25.561. De acuerdo con dicho Artículo, el ESTADO NACIONAL en este proceso, debe velar por el mantenimiento de las condiciones de accesibilidad, seguridad y calidad de los servicios públicos.

La UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS creada 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, 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 N° 253 del 21 de febrero de 1995.

Luego del análisis de la situación, reuniones de trabajo, intercambio de opiniones y debate, la UNIREN e HIDROVÍA S.A. arribaron a un entendimiento para la renegociación contractual.

Por ello, en cumplimiento de lo prescripto en los Artículos 8° y 9° del Decreto N° 311/03, la Carta de Entendimiento alcanzada entre la UNIREN e HIDROVÍA S.A. se sometió al procedimiento de AUDIENCIA PÚBLICA con el fin de posibilitar la participación ciudadana en el tratamiento de la propuesta, posibilitando la libre expresión de las opiniones.

Por tal motivo, mediante la Resolución Conjunta N° 35 del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS y N°



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

1522 del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS del 29 de diciembre de 2008 se convocó a AUDIENCIA PÚBLICA.

Para el desarrollo de la misma se contemplaron las provisiones contenidas en el Decreto N° 1172/03 que aprobó el "REGLAMENTO GENERAL DE AUDIENCIAS PÚBLICAS PARA EL PODER EJECUTIVO NACIONAL".

La Audiencia Pública se llevó a cabo 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 implementación, organización general y presidencia de la AUDIENCIA PÚBLICA estuvo a cargo de la SECRETARÍA EJECUTIVA de la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS.

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 vista 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 FÉ, sita en la Cabecera Dársena I (prolongación calle Tucumán), PUERTO DE SANTA FÉ, Provincia de SANTA FÉ, 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.

Los interesados en efectuar exposiciones orales durante el desarrollo de la AUDIENCIA PÚBLICA debían inscribirse en forma previa en el REGISTRO DE PARTICIPANTES y presentar por escrito un informe que reflejara el contenido de la exposición a realizar en la AUDIENCIA. Asimismo aquellas personas que tenían interés en opinar sobre el tema bajo consulta, sin participar como expositores orales en la AUDIENCIA, podían efectuar sus presentaciones escritas y acompañar documentación y propuestas, en los términos antes mencionados.

Por otro lado, aquellos interesados en participar de la AUDIENCIA PÚBLICA domiciliados en un radio mayor a CINCUENTA (50) kilómetros de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, podían anotarse en el Registro de Participantes enviando una presentación por correo dirigida a "UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS, Avenida Paseo Colón N° 189, Piso Cuarto, CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES (C 1063 ACB) AUDIENCIA PUBLICA – HIDROVÍA S.A.", presentación que debía recepcionarse con antelación al cierre de dicho REGISTRO

Fueron convocadas especialmente a participar en la Audiencia Pública: la concesionaria HIDROVÍA S.A.; la COMISIÓN BICAMERAL DE SEGUIMIENTO DE LAS FACULTADES DELEGADAS AL P.E.N. LEY N° 25.561; el DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACIÓN y los respectivos Defensores del Pueblo de las jurisdicciones involucradas; los gobiernos de las Provincias de BUENOS AIRES, SANTA FE, ENTRE RÍOS, CORRIENTES, CHACO Y FORMOSA: el gobierno de la



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

CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES; la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS; la SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES dependiente de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS; la SUBSECRETARÍA DE DEFENSA DEL CONSUMIDOR, dependiente de la SECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS; y las Asociaciones de Usuarios debidamente registradas.

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.

Con anterioridad a la realización de la Audiencia y por Secretaría de la UNIREN, trece inscripciones que se han recibido fueron acompañadas por presentaciones escritas adjuntando documentación y propuestas para la AUDIENCIA PÚBLICA. Dicha documentación se encuentra agregada al expediente EXP-S01:0242464/2007 y corresponden al Sr. Antonio ZUIDWIJK, al Sr. Fernando GUZMÁN, al Sr. Agustín María BARILETTI, a la BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO, al Sr. Sergio Fabián BORRELLI, a la CÁMARA DE PUERTOS PRIVADOS COMERCIALES, a SERVICIOS PORTUARIOS INTEGRADOS S. A. , al CENTRO DE NAVEGACIÓN, al Sr. Alberto Antonio José DEL VECCHIO, a HIDROVÍA S.A , al ENTE ADMINISTRADOR DEL PUERTO DE SANTA FÉ, a UABL S. A y al COMITÉ FEDERAL DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ.

En el transcurso de la AUDIENCIA PÚBLICA también presentaron por Secretaría distintos informes y/o documentación la DELEGACIÓN DE PUERTOS PARANÁ INFERIOR, el COMITÉ FEDERAL HIDROVÍA PARANÁ-PARAGUAY, la CÁMARA DE ACTIVIDADES PORTUARIAS Y MARÍTIMAS y el CONSORCIO DE GESTIÓN del PUERTO DE SAN PEDRO.

La documentación presentada fue adjuntada al Expediente CUDAP EXP-S01:0242464/2007.

Se deja constancia de que las presentaciones escritas, documentación y propuestas acompañadas por los interesados, serán debidamente consideradas en la evaluación del resultado de la AUDIENCIA PÚBLICA. Copia de las mismas estuvieron a disposición de los Participantes en la Secretaría de la Audiencia durante el desarrollo de la misma.

II. NÓMINA DE LAS AUTORIDADES DE LA AUDIENCIA PÚBLICA

Actuaron como Autoridades de la Audiencia Pública en calidad de Presidente, el Dr. Jorge Gustavo SIMEONOFF; como Presidentes Alternos, el Cdr. Jorge Pablo LEYRO y el Dr. Eduardo FALCÓN; en calidad de Secretarías, la Cdora. Laura VALARINO, la Dra. Inés María ITURBE y la Dra. Agustina FALUGI.

III. DESARROLLO DE LA AUDIENCIA PÚBLICA Y DISERTACIONES

El día 27 de febrero de 2009, el Señor Presidente Dr. Jorge Gustavo SIMEONOFF, dio inicio a la AUDIENCIA PÚBLICA convocada a efectos de someter a consideración de la ciudadanía el entendimiento alcanzado entre la UNIREN y la empresa HIDROVÍA S.A.

Abierto el acto, se procedió a dar lectura al Orden del Día, que se encuentra agregada al expediente EXP-S01:0242464/2007, luego de lo cual se efectuaron consideraciones respecto del desarrollo de la Audiencia Pública, especificando que las alocuciones deberán referirse al tema específico para el cual ha sido convocada la Audiencia Pública.



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

Acto seguido se dio lectura al Reglamento de la Audiencia. Posteriormente y dando inicio a las exposiciones, tomó la palabra el señor **Gobernador de la Provincia de Chaco, Dr. Jorge Milton CAPITANICH:**

- 1.1 Comenzó la exposición comentando su participación en el proceso de renegociación de contratos, como Jefe de Gabinete de Ministros de la Nación primero y como Senador en el Congreso de la Nación después.
- 1.2 Resaltó que el marco normativo de la renegociación está dado por la Ley 25.561 y sus modificatorias, el Decreto 1172/03, el Decreto 311/03 y las Resoluciones 188 y 44.
- 1.3 Manifestó que como Jefe de Gabinete le tocó suscribir el Decreto 576/02, estableciendo los mecanismos de diferenciación tarifaria vinculada a la diferenciación cualitativa entre flete de cabotaje y flete internacional con procesos de pesificación o internacionalización de la tarifa. En ese sentido, hasta el año 2006 hubo una variación de 1,65 pesos o dólares, si bien se trataba de cabotaje o internacional, que pasó a 2,25 en 2006 y que se mantiene inalterable en la prórroga contractual objeto de tratamiento en la Audiencia.
- 1.4 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.
- 1.5 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.
- 1.6 Comentó que mediante una decisión política y estratégica de la Presidenta de la Nación, la doctora Cristina Fernández de Kirchner, el día 29 de diciembre en el Puerto de Barranqueras se organizó un evento que tiene que ver con un convenio por 20 millones de pesos para el dragado del riacho de Barranqueras. Y que la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables pone a disposición del Puerto de Barranqueras dos dragas de corte y succión, las dragas 326 y posteriormente la 403, para establecer mecanismos de dragado desde la embocadura Norte hasta la desembocadura Sur del riacho, a los efectos de brindar de diez a doce pies de calado que permita una competitividad desde el punto de vista del ingreso de barcas y naturalmente la perspectiva de utilización de toda la infraestructura del Puerto de Barranqueras.
- 1.7 Por otro lado, aclaró que el Puerto de Barranqueras movilizaba de 200 a 330 mil toneladas. En 2007 movilizó 300 mil toneladas. En el año 2008, 400 mil toneladas, y se puede incrementar sustancialmente la movilización del tráfico por el Puerto de Barranqueras para ser un puerto que no solamente supere el break even respecto a la administración portuaria, sino que se transforme en un puerto de entrada y salida de productos de carácter regional e internacional desde la perspectiva macro y micro regional.
- 1.8 Solicitó incorporar en el Acta Acuerdo específicamente la consideración del riacho de Barranqueras como vía navegable secundaria, para dotar de previsibilidad y competitividad al Puerto de Barranqueras.
- 1.9 Señaló también que se puso en marcha la ejecución de la primera etapa de reparación del ferrocarril Belgrano Cargas, principalmente en el tramo Barranqueras-Abiateray, de casi 200 kilómetros de extensión, cuya primera etapa tiene, efectivamente, 100 kilómetros.
- 1.10 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



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

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.

- 1.11 Indicó que desde la Provincia de Chaco han pedido al Estado Nacional la transferencia efectiva de la ex Junta Nacional de Granos, Junta que está con una concesión de uso cuya fecha de vencimiento es el 17 de marzo del año 2011, ya que desde el Estado Provincial quieren establecer un mecanismo de articulación y concertación con las otras provincias de la región, con los acopiadores y operadores nacionales y regionales para constituir un fideicomiso de administración y comercialización, tanto para utilizar la infraestructura de la ex Junta Nacional de Granos, para efectuar las inversiones que permitan tener calidad y garantía de uso, como también el Puerto de Barranqueras, en el marco de una eventual y posible asistencia de organismos multilaterales de crédito para mejorar la infraestructura de muelle, grúas, movilización interna e infraestructura portuaria, que permita expandir la capacidad instalada de uso y la eficiencia operativa de carga y descarga, en una combinación múltiple entre transporte terrestre, transporte ferroviario, transporte fluvial y el ensamble para el transporte marítimo internacional..
- 1.12 Consideró que esto va a permitir el desarrollo extraordinario de una logística integrada que permitirá inversiones en múltiples escenarios. Y que, por ejemplo, una inversión que en la Provincia de Chaco está en proceso de ejecución es en Puerto Vilelas, de la localización de una planta de radio, cuyo mineral de hierro proviene desde Corumbá, cuyo carbón vegetal proviene de la región. Este radio, conjuntamente con el uso de las escorias de la radio, con clínker de Jujuy, puede naturalmente producir no solamente radio, cemento, sino la perspectiva hacia el futuro de una industria siderúrgica que sea competitiva y se integre con el sistema de autopartes y de la industria automotriz.
- 1.13 Expresó que perspectivas siempre existen, aun cuando se presenta un escenario internacional francamente preocupante por el desconocimiento preciso de la magnitud, del alcance y de la duración de una crisis financiera internacional sin precedentes desde el año 1929 en adelante, y que cualquier crisis en un mundo global debe llamarnos la atención, y que es imprescindible reconocer que la política anti-cíclica llevada por el gobierno nacional ha dado sus efectos, porque la acumulación sistemática de reservas, la perdurabilidad del superávit fiscal y financiero por más de cinco años, rompiendo el récord de 198 años de historia económica, la sustentable de una política económica razonable y prudente, la apertura de un tipo de cambio competitivo y de administración flotante y la inclusión social gradual y sistemática, con una perspectiva de mayor equidad distributiva, constituyen naturalmente soportes para un escenario de mayor previsibilidad y de mayor amortiguación de los efectos de una crisis de estas características.
- 1.14 Transmitió, como primer mandatario de la Provincia de Chaco, la plena satisfacción de ser la provincia anfitriona de esta 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.
- 1.15 Finalmente, reiteró 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.



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

Tomó la palabra a continuación la **Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos**, representada por el señor **Germán BALL**.

- 2.1 Empezó su exposición expresando que la Carta de Entendimiento presentada es el resultado de la negociación desarrollada con la empresa HIDROVÍA S.A. y tiene como objetivo establecer los términos y condiciones que, una vez cumplida la Audiencia Pública y los demás procedimientos previstos en las normas vigentes, regirán el Acta Acuerdo de renegociación integral del Contrato de Concesión.
- 2.2 Señaló que el documento final es el producto del análisis realizado por la UNIREN con el apoyo técnico de la Comisión de Seguimiento para el Control de las Concesiones de Dragado y Balizamiento y de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, y considera los lineamientos definidos por la Secretaría de Transporte, dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, en su carácter de integrante del comité sectorial con responsabilidad específica en la materia.
- 2.3 Remarcó que la carta puesta en consulta es un instrumento del proceso de la negociación. Y que, como tal, no cabe interpretar la misma como una estructura hermética o inmodificable. En ella se da precisión a los alcances, premisas y postulados de lo que el gobierno entiende como un acuerdo factible.
- 2.4 Asimismo expresó que la Ley 25.561 declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria. Tres de sus artículos son aplicables directamente al proceso de negociación de contratos de obras y servicios públicos celebrados por la Administración Pública Nacional bajo normas de derecho público.
- 2.5 Continuó diciendo que el artículo 8° dejó sin efecto en los contratos las cláusulas de ajustes en divisas extranjeras y las cláusulas indexatorias basadas en índices de precios de otros países o cualquier otro mecanismo indexatorio. Que el artículo 9° autorizó al Poder Ejecutivo Nacional a renegociar los contratos, estableciendo los criterios a ser considerados para dicha renegociación cuando los contratos tuvieran por objeto la prestación de servicios públicos, los cuales son: 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. Aseguró que estos criterios tratan de reflejar los intereses de todos los actores involucrados, de manera de evitar situaciones conflictivas en el corto o mediano plazo y llegar así a una solución equilibrada. Y que el artículo 10 de la ley indica que la aplicación de los conceptos enunciados precedentemente no autoriza a las empresas a suspender o alterar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de sus contratos.
- 2.6 En lo referente a la vigencia de la ley, hizo referencia a que la misma se ha prorrogado sucesivamente, siendo la última extensión la propiciada por la Ley 26.456, que permite la continuidad del proceso de renegociación hasta el 31 de diciembre de 2009.
- 2.7 Indicó que el Decreto 311, de fecha 3 de julio de 2003, le asignó a la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos la tarea de llevar a cabo el proceso de renegociación referido en la Ley 25.561, y que la UNIREN es continuadora de las tareas encomendadas a la ex Comisión de Renegociación de Contratos de Obras y Servicios Públicos, cuyo objetivo era adecuar de común acuerdo todos los contratos bajo el criterio del sacrificio compartido. Asimismo, aseguró que la UNIREN mantiene el mismo esquema conceptual de trabajo que su antecesor.
- 2.8 Respecto del grado de cumplimiento del contrato, expresó que, conforme a lo dispuesto por el Decreto 311/03 y las pautas para la renegociación presentadas a las autoridades de la UNIREN, se procedió a recolectar, consolidar y analizar información sobre la concesión a fin de redactar un informe de cumplimiento de contrato.



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

El objetivo principal de dicho informe es establecer si efectivamente el desempeño del concesionario en el cumplimiento de sus obligaciones contractuales reúne las condiciones para avanzar en el proceso de renegociación. A estos efectos la UNIREN utilizó información de la Secretaría de Transporte, de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, de la Comisión de Seguimiento para el Control de las Concesiones de Dragado y Balizamiento, de la Auditoría General de la Nación, de la Sindicatura General de la Nación y de la Unidad de Auditoría Interna del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

- 2.9 Indicó que del análisis desarrollado en el informe de cumplimiento del contrato, se infiere que no se encontraron incumplimientos en el desempeño de la empresa que justifiquen la rescisión del contrato o la ejecución de las garantías. Y que en el marco de la interpretación de las pautas de control establecidas en las normas aplicables, se concluyó que la gestión del concesionario de la vía navegable troncal reunía las condiciones suficientes para avanzar en el proceso de renegociación.
- 2.10 Afirmó que el proceso de renegociación tuvo varias etapas. Su inicio fue en abril de 2002 con un pedido de información a las empresas sobre costos, inversiones, situación económico-financiera y medidas que las concesionarias proponían para sortear la emergencia. Asimismo, se discutió la agenda de temas a renegociar y se plantearon alternativas para avanzar en el proceso de estabilización del contrato, conforme a la nueva realidad económica. Sobre esa base y como resultado de las reuniones y discusiones con la empresa y del trabajo realizado, se definieron los términos de la Carta de Entendimiento, que expresa los fundamentos de lo que el Estado Nacional entiende como un acuerdo razonable.
- 2.11 Continuó diciendo que como parte del proceso de renegociación se realizó un análisis de la información legal, contable, económica y financiera, tanto histórica como proyectada, de la concesionaria. En cuanto a las proyecciones para el período de la emergencia, se desarrolló un modelo de simulación sobre la base del plan económico financiero de la concesión. Se organizó una ronda de reuniones con las entidades más representativas de los usuarios a fin de evaluar la marcha de la concesión; se interactuó con la Comisión de Seguimiento a los fines de la validación de la información analizada, el tratamiento de aspectos contractuales involucrados en las propuestas presentadas, la evolución del régimen de penalidades de la concesión y del estado de situación de sanciones por incumplimientos y el cumplimiento de las funciones especificadas para la UNIREN derivadas del Decreto 1306/03.
- 2.12 Expresó que al diseñar el Estado Nacional su estrategia renegociadora, no puede perder de vista que tiene como misión primordial velar por el bien común. En ese sentido, la negociación de los servicios públicos no puede escapar a cierto grado de conflictividad social que puede existir en diversos ámbitos de la sociedad. Y que se entiende entonces que renegociar es reconocer que la actual realidad argentina difiere de la situación que existía al momento de efectuarse las privatizaciones, lo cual exige necesariamente grados de flexibilidad para alcanzar cualquier tipo de acuerdo. Es recuperar un ámbito de análisis compartido con las empresas para favorecer un diálogo constructivo que permita avanzar en la negociación; es reinstalar el espacio de la infraestructura de servicios públicos como un área de interés para las empresas que deseen asociarse con el futuro de nuestro país y quieran comprometerse con su comunidad; es restablecer las condiciones que posibiliten asegurar las inversiones necesarias y garantizar la continuidad y seguridad de las prestaciones.
- 2.13 Puntualizó que la tasa interna de retorno del nuevo plan económico financiero de la concesión se establece en 15,42 por ciento, calculado en pesos constantes al trimestre mayo-julio de 1995, renunciando en consecuencia la concesionaria a la percepción de la tasa interna de retorno calculada en dólares estadounidenses, tal como se encontraba fijada en el plan económico financiero del contrato original, modificado por Acta Acuerdo de reformulación del 3 de octubre de 1997. Y que se determina una reducción temporaria de la tasa interna de retorno hasta tanto la evolución del tráfico y/o las modificaciones tarifarias posibiliten la restitución de la misma a los niveles previstos en la oferta



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

- 2.14 Destacó que como antecedente se puede citar el Decreto 918/97, el cual instruyó al entonces Ministro de Economía y Obras de Servicios Públicos a renegociar el contrato de concesión sin alterar la ecuación económico financiera resultante del contrato original. Asimismo, destacó que la Auditoría General de la Nación, en su informe N°21 del 22 abril del 2002 no formuló objeciones respecto del principio de mantener la neutralidad de la ecuación económico financiera. Señaló que en ese contexto es que se asume el compromiso de restituir la tasa interna de retorno al concesionario, calculada en pesos, cuando estén dadas las condiciones.
- 2.15 Destacó también que en los casos en que la tasa interna de retorno resultante del plan económico financiero supere la establecida por el contrato, el órgano de control, en oportunidad de efectuarse la revisión tarifaria prevista en la Carta, definirá las obligaciones de reinversión del concesionario, la disminución de la tarifa de peaje o la participación del Estado Nacional a los efectos de mantener la neutralidad de la ecuación económico financiera fijada por la Carta de Entendimiento.
- 2.16 Remarcó que, en lo que respecta al plazo de concesión, en el Acta Acuerdo firmada el 27 de diciembre de 2002 con el ex Ministerio de la Producción, el concesionario se comprometió a realizar los trabajos destinados a la profundización de la vía navegable, así como también a financiar dichos trabajos, obteniendo como retribución un incremento en la tarifa, la extensión del plazo de la concesión, una combinación de ambas u otros recursos que disponga oportunamente el Estado Nacional. En virtud de que el Estado Nacional ordenó oportunamente la primera etapa del trabajo de profundización mencionado y habiéndolo llevado a cabo el concesionario en las condiciones establecidas en el Acta Acuerdo de 2002, se le otorga una extensión en el plazo de concesión de ocho años hasta el año 2021. La obra de profundización, tanto de apertura como de mantenimiento, representa un costo para el concesionario. Con el fin de minimizar su impacto en la tarifa es que se recurre a una extensión en el plazo de concesión. De esta manera se mantiene el equilibrio en la ecuación económico financiera, manteniéndose a su vez la tarifa en un nivel razonable, tanto para los usuarios como para la empresa.
- 2.17 Señaló que en lo que respecta al cuadro tarifario, cuando el concesionario finalizó la primera etapa de profundización de la vía navegable a 25 y 34 pies, hasta Santa Fe y San Martín respectivamente, presentó un plan económico financiero. El mismo venía acompañado de un pedido para incrementar la tarifa en 70 centavos de dólar para el transporte internacional y en 30 centavos de peso para el de cabotaje. Dicho presupuesto fue auditado, analizado y corregido.
- 2.18 Señaló también que posteriormente se elaboró a su vez un nuevo PEF, y se evaluó una diferencia de tarifa de 60 centavos de dólar para el transporte internacional y 60 centavos de peso para el de cabotaje. Por lo tanto, la Resolución 1534/06 del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, publicada en el Boletín Oficial el 30 de agosto de 2006, estableció una tarifa de 2,25 dólares por tonelada de registro neto para el transporte internacional y 2,25 pesos por tonelada de registro neto para transporte de cabotaje.
- 2.19 Destacó también que, respecto a la segunda etapa de la profundización, al momento de la ratificación del Acta Acuerdo por parte del Poder Ejecutivo Nacional, el concesionario deberá presentar el presupuesto de la obra de profundización a 36 pies hasta el Puerto de San Martín y a 28 pies hasta Santa Fe, procediéndose en caso de aprobarse el mismo a la adecuación del factor de corrección de la tarifa a las nuevas profundidades alcanzadas, y a evaluar el impacto de la obra en la ecuación económico financiera del concesionario.
- 2.20 Expresó que el plan económico financiero que reemplazará al vigente se nutre de datos contables suministrados oportunamente por la consultora que brinda apoyo a la Comisión de Seguimiento, dado que realiza tareas de soporte en la supervisión técnica y ambiental, además de auditorías económicas, administrativas, contables y legales de la concesión. Y que en cuanto a los aportes en concepto de subvención erogados oportunamente por el Estado Nacional, la información procede de la Contaduría



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

General de la Nación.

- 2.21 Destacó que el plan económico financiero toma como base tanto definiciones del contrato original como premisas establecidas por la UNIREN a lo largo del proceso de renegociación. En cuanto a los ingresos de la concesionaria, se toman como válidos los reales y no los proyectados. Dichos ingresos están compuestos actualmente por una tarifa regulada que se cobra a las embarcaciones que en ingresan y recorren la vía navegable cuyos calados máximos de diseño superan los 15 pies, más una compensación estipulada por las embarcaciones que usan el canal Martín García en lugar del Río Paraná. La tarifa de peaje, a su vez, se compone de una tarifa por el dragado y una por el balizamiento.
- 2.22 En cuanto a los egresos, la estructura determinada en el PEF se vincula con las obligaciones contractuales asumidas por el concesionario al momento de hacer la oferta con modificaciones fruto de posteriores acuerdos. Esta estructura de egresos se consideró al momento de la adjudicación del contrato como un mix eficiente de insumos para cumplir con la operación prevista por el mismo. Los egresos operativos de la empresa son los necesarios para mantener la profundidad alcanzada en la etapa de apertura y comprende las tareas que se estima realizar hasta el fin de la concesión. Dichos egresos incluyen fundamentalmente los costos de inversión, operación y mantenimiento e impuestos, ajustados a través de la variación en los índices contractuales redefinidos en esta Carta de Entendimiento.
- 2.23 Remarcó que 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.
- 2.24 Subrayó también que en la Carta de Entendimiento se establece la eliminación de los aportes financieros por parte del Estado Nacional, previstos en el artículo 2.2 del pliego de bases y condiciones para el tramo comprendido entre el kilómetro 584 del Río Paraná, tramo exterior de acceso al Puerto de Santa Fe y la zona de aguas profundas naturales en el Río de la Plata exterior, hasta la altura del kilómetro 239 del canal Punta Indio por el Canal Ingeniero Emilio Mitre, a partir de la fecha de entrada en vigencia del acuerdo.
- 2.25 Expresó que a los dos años, contados a partir de la fecha de entrada en vigencia del Acta Acuerdo de renegociación contractual, se realizará un proceso de revisión tarifaria integral del Contrato de Concesión, el cual seguirá las pautas que se encuentran expresadas en la Carta de Entendimiento. En dicha oportunidad, se realizará un análisis del estado de ejecución del plan económico-financiero ejecutado auditado.
- 2.26 Asimismo, indicó que se establece un proceso de revisión que estará a cargo del órgano de control o quien ejerza las funciones del mismo, que se disparará cuando alguna de las partes invoque fundadamente un incremento o disminución de los costos superior al cinco por ciento. Las revisiones se harán como mínimo cada seis meses, salvo que la variación total de los costos sea superior al 10 por ciento.
- 2.27 Expresó que las erogaciones se analizarán con el procedimiento vigente de indicadores de precios, modificado parcialmente por el nuevo mecanismo de monitoreo de costos que utilizará para ese fin índices más representativos de la actividad en estudio, definidos en la Carta de Entendimiento. Cuando la Tasa Interna de Retorno exceda el valor de referencia, se reducirá la tarifa o se incrementarán las inversiones, según lo determine la autoridad pertinente.
- 2.28 Destacó que la Ley 24.385, de junio de 1992, ha aprobado el acuerdo de transporte fluvial por la hidrovía Paraguay-Paraná suscrita entre la República Argentina, la República de Bolivia, la República Federativa de Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay, cuyo objeto es facilitar la navegación y el transporte comercial, fluvial, longitudinal en la Hidrovía Paraguay - Paraná. En este orden, el programa de hidrovía Paraguay Paraná es uno de los objetivos prioritarios del Estado Nacional, teniendo en cuenta que



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

dicho emprendimiento conforma el más importante paso de integración y desarrollo de América del Sur.

- 2.29 Indicó también que 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, permitiendo las obras realizadas el desarrollo de la actividad portuaria y fluvial en toda la región con enormes beneficios directos para la zona de influencia. Y que las necesidades impostergables de un comercio exterior en permanente expansión, que inspiran los procesos de integración regional y hemisférica impulsan a continuar las acciones que permitan sostener y ampliar los logros alcanzados en el sector portuario, ampliando las obras de dragado y señalización en los tramos de las vías navegables comprendidos al Norte del Puerto de Santa Fe. Todo ello tiene directa incidencia en el mejoramiento de las condiciones de la demanda del comercio internacional.
- 2.30 También expresó que el Decreto N° 1.106, de octubre de 1997, modificado por el Decreto N° 1.462, de diciembre de 1998, instruyó en su artículo 1° al ex Ministerio de Economía 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 los kilómetros 583 al 1.619 por los Ríos Paraná-Paraguay y kilómetro 1.240 a 1.927 por el Río Alto Paraná. La metodología a emplearse para la instrumentación del artículo 1° sería por ampliación de contrato por un monto máximo del 20 por ciento con el concesionario del tramo Santa Fe.
- 2.31 Asimismo, mencionó que en el marco de la renegociación integral del Contrato de Concesión y siguiendo directivas establecidas por el Comité Sectorial, se incluye en este proceso, por medio de la Carta de Entendimiento suscrita, el primer tramo de la obra anteriormente mencionada. En ese contexto, tanto el contrato como el Pliego de Condiciones Generales, que forman parte integrante de la Carta de Entendimiento, reúnen los contenidos técnicos definidos por las áreas con responsabilidad primaria en la materia.
- 2.32 Señaló que, en cuanto a la retribución que percibirá la empresa concesionaria por la realización de la obra, se establece en forma transitoria que para los primeros tres años de contrato el valor de la tarifa será cero, debiendo el Concedente abonar un subsidio al Concesionario para la realización de la obra. Transcurrido dicho plazo, y si el resultado de los estudios pertinentes aconsejara que mediante el cobro de tarifa a los usuarios sería posible solventar el costo de ampliación de la obra establecida en el contrato, se le asignará el valor correspondiente a la tarifa de peaje. En el plazo de cinco años de entrada en vigencia el Acta Acuerdo de renegociación contractual, las partes acordarán la forma y condiciones de realización de la segunda etapa de la obra de ampliación establecida por el Decreto 1.106/97.
- 2.33 En cuanto al plazo de explotación de la obra de Santa Fe al Norte, indicó que la Carta de Entendimiento establece que será hasta el año 2021, es decir, hasta el fin de la extensión del Contrato de Concesión otorgada en la Carta de Entendimiento. La magnitud de la inversión realizada requiere de un tiempo de recupero razonable, ya que lo contrario implicaría un aumento en la tarifa de peaje que resultaría inviable. Es por esto que es igual la fecha de finalización de la explotación de la obra de Santa Fe al Norte con la del contrato original extendido.
- 2.34 Indicó también que, en cuanto a la renuncia de acciones del concesionario y los accionistas, como condición previa a la ratificación del Acta Acuerdo de renegociación contractual, el concesionario deberá renunciar a todos los derechos que pudiera eventualmente invocar como también desistir de todas las acciones entabladas o en curso o que pudiera entablar, fundadas o vinculadas en los hechos o medidas dispuestas a partir de la emergencia establecida por la Ley 25.561 sobre el Contrato de Concesión, tanto en sede administrativa, arbitral o judicial de nuestro país o del exterior, obligándose a obtener idéntico compromiso por parte de sus accionistas.



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

- 2.35 A su vez expresó que, de acuerdo a lo establecido por la Ley 25.561 y sus normas complementarias, los montos fijados en el Contrato de Concesión y sus ampliaciones en concepto de garantías, así como el capital social y el patrimonio neto del concesionario, quedan establecidos en pesos. Y que los seguros sobre bienes afectados al servicio y de responsabilidad previstos en el Contrato de Concesión y sus ampliaciones quedan establecidos en dólares estadounidenses, a los efectos de que los mismos sean representativos de los riesgos cubiertos.
- 2.36 Indicó que a todos los efectos y para el caso de incumplimientos de las obligaciones establecidas en la Carta de Entendimiento que no tuviera establecida sanción específica, resultarán de aplicación al concesionario las normas y principios contenidos en el régimen sancionatorio del Contrato de Concesión.
- 2.37 En cuanto al sistema de gestión de calidad, el concesionario instrumentará un sistema de gestión de calidad basado en la norma ISO 9001-2000, el que será de aplicación para los procesos vinculados con las tareas de dragado y señalización en los que esté involucrado.
- 2.38 Por otro lado, hizo referencia a que la concesión del servicio de navegabilidad, objeto de la Carta de Entendimiento, incluye las prestaciones previstas en el estudio Plan de Gestión Ambiental 34 pies para garantizar la preservación del medio ambiente y el cumplimiento del plexo normativo vigente en la materia.
- 2.39 Por último, a todo efecto y en atención a lo dispuesto por el artículo 1º y siguientes de la Ley Nº 25.551, su Decreto Reglamentario 1600/02 y normativa complementaria, en la contratación de provisiones de obras y servicios públicos, el concesionario otorgará preferencias a la adquisición o locación de bienes de origen nacional, en los términos de lo dispuesto por la normativa de Compre Trabajo Argentino, a excepción de los equipos de dragado y sus repuestos, los que por sus características técnicas no pueden ser adquiridos en el país.

Seguidamente expuso el señor **Raúl Sixto ESCALANTE**, en representación de la empresa concesionaria **HIDROVÍA S.A..**

- 3.1 Expresó que el tramo del área concesionada actualmente va desde el océano hasta el Puerto de Santa Fe y lo que se prevé como el tramo de Santa Fe al Norte, la sección A, va entre el Puerto de Santa Fe y la bifurcación del Río Alto Paraná y el Río Paraguay; y el segundo tramo es el que corresponde entre bifurcación y Asunción o Puerto Pilcomayo. Destacó que desde el océano hasta Santa Fe hay aproximadamente 800 kilómetros de vía navegable, y contando los canales secundarios, incluido Guazú, Bravo y Talavera, tenemos aproximadamente 1000 kilómetros de vía navegable. El tramo que va entre Santa Fe y Asunción son 600 kilómetros de vía navegable y entre Confluencia y Asunción, 400 kilómetros, e hizo hincapié en que las magnitudes que consideradas son de una gran dimensión geográfica.
- 3.2 Mencionó que el control de la concesión lo está realizando, por un lado, la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, con el apoyo de la Comisión de Seguimiento para el Control de las Concesiones de Dragado y Balizamiento, y con una consultora de apoyo integrada por un grupo de firmas prestigiosas. Y además hay una instancia muy valiosa que es 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



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

a sus pedidos.

- 3.3 Posteriormente, se refirió a la evolución de la vía navegable, manifestando que había un déficit en lo que eran las ayudas a la navegación, lo que dificultaba mucho la navegación nocturna. El calado no estaba garantizado, sobre todo después de crecientes importantes como la del año 1983, la disminución de calado hacía que el máximo calado con que podían salir los buques estaba alrededor de 24 o 25 pies; sobre todo la vía no era previsible para los cargadores. Entonces, la falta de garantías en lo que eran las profundidades y los niveles variables, sobre todo en la zona fluvial, generaba una gran imprevisibilidad en la carga
- 3.4 A su vez indicó que con el contrato de concesión que inicia en el año 1995, se realizaron una serie de tareas que detalló a continuación. Una es el dragado de apertura y su posterior mantenimiento. Además, la instalación y mantenimiento de ayudas a la navegación; un permanente relevamiento batimétrico de toda la vía navegable, aspecto que es fundamental para saber efectivamente que las profundidades alcanzadas son mantenidas, e ir tomando decisiones con respecto de los lugares donde es conveniente hacer una modificación de la traza para ir acompañando las profundidades que se van dando naturalmente en la vía navegable y no hacer dragados excesivos. Ese aspecto es de fundamental importancia en el tramo Santa Fe al Norte, donde los pasos, sobre todo después de crecidas, tienen una gran variabilidad en su curso.
- 3.5 Recordó que dentro de las tareas también hay un plan importante de medición de niveles de agua, porque el calado navegable está dado tanto por la profundidad como por el nivel de agua. Y que también hay medición de vientos, medición de olas y dentro de los estudios realizados se hizo un importante Estudio de Impacto Ambiental a partir del cual se realizó un Plan de Gestión Ambiental.
- 3.6 Aclaró que dentro de las obligaciones de la empresa figuran también la realización de estudios y fundamentalmente, para ir previendo, las etapas siguientes de profundización con su correspondientes proyectos, y control de tráfico. Dentro del control de tráfico está en estudio detallado de todas las embarcaciones que visitan la vía navegable para poder ir adecuando esa vía navegable al requerimiento que tienen las embarcaciones.
- 3.7 Expresó que la primera etapa era llevar la vía navegable en ocho meses a 22 pies entre el Puerto de Santa Fe y el Puerto de San Martín, y 28 pies entre el Puerto de San Martín y el océano. Y que entre enero de 96 y junio de 97 se llegó a los 32 pies, y una vez conseguida la profundización una tarea fundamental es el mantenimiento de esa profundización, que se hizo entre 1997 y 2005. Se demoraron ocho años en poder iniciar esa etapa de profundización de dos pies, hasta los 34.
- 3.8 Completó el concepto aclarando que entre 2005 y 2006 se hace la profundización a 34 y se complementa el sistema de ayudas a la navegación. Entre 2006 y la fecha actual se está haciendo el mantenimiento a 34 pies. Y en el año en curso podría empezar la profundización de 34 a 36 pies, completando las ayudas a la navegación, proyecto que requiere dos años para su ejecución, así que debería estar completado dentro del año 2011. La situación actual de la vía navegable son 25 pies entre el Puerto de Santa Fe y el Puerto de San Martín y 34 pies entre Puerto de San Martín y el océano.
- 3.9 Acotó que para poder ejecutar todas estas tareas se requieren un montón de factores concurrentes. Uno es una alta capacitación profesional de todos los equipos técnicos y de personal embarcado, una capacidad financiera importante del grupo empresario para poder afrontar a lo largo del tiempo las distintas situaciones que se fueron produciendo a lo largo del contrato y la utilización de equipamiento, plantel de dragado y tecnologías de dragado de muchísima eficiencia y muy modernas. Entre ellos mencionó una draga que visita regularmente la obra y está trabajando en el mantenimiento y seguramente en la profundización a 36 pies, que es la Francis Beaufort, que es una draga muy moderna, del año 2003, construida en España y que tiene una capacidad de cántara de 11.300 metros cúbicos; es la draga más grande que ha visitado la Argentina y logra indudablemente eficiencia y costos de dragado realmente competitivos.



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

- 3.10 Indicó que los volúmenes dragados en la concesión son un número importante (340 millones de metros cúbicos). La concesionaria realiza un mantenimiento en este momento de aproximadamente 27 millones de metros cúbicos por año. Y aclaró que dijo aproximadamente porque la sedimentación es uno de los riesgos del contrato. Entonces, la empresa ha tenido años tranquilos, de aguas bajas, lo cual ha sido un problema para la navegación, pero desde el punto de sedimentación significa sedimentaciones medias o discretas. Cuando vienen crecientes, como en el 83, como en el 97, esos volúmenes se incrementan fuertemente.
- 3.11 Expresó que la empresa cuenta en este momento un total de 788 ayudas a la navegación, y destacó que hay 16 equipos de sistema de identificación automática, que es un sistema muy moderno que permite a las embarcaciones detectar dónde están las señales, incluso cuando no hay adecuada visibilidad, además del radar, y ayuda desde tierra a hacer el control del funcionamiento de esas señales. También aclaró que para las ayudas a la navegación se cuenta también con una flota de balizadores importantes y dentro de las ayudas a la navegación hay boyas y balizas de distintas características, entre las cuales una señal muy importante que se ha puesto en el Río de la Plata es una señal tipo Spar, que es un pilote articulado en el fondo, y es una excelente señal, cuyo número se incrementa fuertemente en el proyecto a 36 pies.
- 3.12 Comentó que dentro de lo que es ayudas a la navegación, la empresa participa en el organismo internacional, la Asociación Internacional de Señalización Marítima, como un socio activo participando en los comités respectivos y en los congresos, y aplicando todas las recomendaciones internacionales en la materia
- 3.13 Mencionó que los relevamientos batimétricos que se realizan en la concesión son fundamentales; son permanentes. Hay un relevamiento trimestral de toda la vía navegable, que es el que está a disposición fundamentalmente de todos los prácticos y que incluso utilizan para ciertas –así llamadas- cartas electrónicas que utilizan para navegar. Hay un relevamiento anual costa a costa, que es más ampliado que el relevamiento trimestral. Hay relevamientos también de las áreas de descarga y relevamientos que se hacen específicamente en caso de que sea necesario o por alguna solicitud del órgano de control o de alguna autoridad.
- 3.14 Destacó también que cada vez que se hace un relevamiento trimestral se relevan 2 mil kilómetros. Desde el inicio de la concesión se han relevado 116 mil kilómetros y una representación en planos en escala de 1:5.000; se han entregado al órgano de control 24 mil planos, y al estar supervisados por el órgano de control evita que existan desfases entre el requerimiento de los relevamientos y la ejecución de los relevamientos.
- 3.15 Posteriormente se refirió al control de la concesión, y aseguró que se hacen alrededor de 150 recorridos de la vía navegable por año para revisar la señalización, lo que es una cantidad importante. Y resaltó que, a pesar de no haberse constituido el órgano de control, el máximo control lo realizan los usuarios, ya que cuando un práctico detecta una baliza faltante o defectuosa, inmediatamente da el aviso.
- 3.16 Luego explicó que existe una red de 24 estaciones de medición de niveles de agua, también con medición de viento y olas en algunas de ellas. También hay un olígrafo en la zona exterior del Río de la Plata; y esta red telemétrica de medición de niveles de agua es la red más importante que tiene la República Argentina por extensión y por continuidad. Entonces, al margen de la información en tiempo real, la base de datos que existe es realmente muy valiosa.
- 3.17 También 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
- 3.18 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



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

- 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.
- 3.19 Recordó también que la empresa obtuvo recientemente la certificación ISO 9000.
- 3.20 Informó que las inversiones realizadas por HIDROVÍA S.A. para poder hacer el dragado, el mantenimiento del dragado y todas las tareas que han ido manteniendo, desde 1995 al año 2008 alcanzan 1.100 millones de dólares.
- 3.21 Aclaró que contando total de las cargas, es decir los agrograneles sólidos, fertilizantes, minerales, graneles líquidos, los contenedores, con su fuerte usuario actual es el Puerto de Buenos Aires, más la carga general, más otros entre los cuales, si bien con una proporción menor, no se pueden descontar los cruceros, se tiene que la carga transportada anual dentro de la vía navegable llegó a los 107 millones de toneladas, con una participación de los agrograneles de 48 millones. Entonces, se ve que el universo de carga es importante, y el movimiento que está realizando ha ido evolucionando a lo largo de estos años.
- 3.22 Comentó que en el año 2008 utilizaron la vía navegable 1612 buques graneleros. Y que de esos buques, si son segmentados por calado de diseño, se ve que la vía navegable, con sus 34 pies actuales, le está dando la posibilidad de salir con carga completa al 30 por ciento de los buques, mientras que el 70 por ciento sale con la bodega parcialmente vacía. Agregó que si se cumple la etapa que está prevista, ese 30 por ciento pasaría a un 50 por ciento. Pero queda otro 50 por ciento de los buques que está saliendo con capacidad de bodega ociosa. Eso, de alguna forma, indica una de las obligaciones que tiene la empresa, que es estudiar cuál sería la máxima profundidad que se podría desarrollar dentro de la vía navegable, teniendo en cuenta que sea técnicamente factible, o sea, que los suelos se puedan dragar, y que los volúmenes que se muevan sean localizables adecuadamente; que sea económicamente rentable, o sea, que los beneficios que dé la obra superen ampliamente los costos que pueda tener, y que sea ambientalmente sustentable. Observó que sin ninguna duda los 36 pies es un paso dentro de esa profundización que la empresa tiene que hacer a futuro.
- 3.23 Expresó que a medida que se hace más profunda la vía navegable, el precio del buque se reparte en mayores toneladas, resultando en un beneficio neto para cada tonelada de carga.
- 3.24 Destacó que la garantía de la profundidad de la vía navegable es la palabra clave de la concesión. Que los cargadores saben que pueden cargar durante todo el año con ese calado. Por supuesto, los altos niveles de servicio que se exigen en el balizamiento -el 97 por ciento es lo que se exige al balizamiento; el 97 por ciento de cualquier cosa es mucho-, ese alto nivel de servicio permite la navegación segura, permanente y continua durante todo el año.
- 3.25 Comentó que han pasado muchos años y que hay una confianza entre los usuarios y la empresa. Esa confianza -no exclusivamente por esta obra sino también por otros motivos- se ha reflejado, por ejemplo, en inversiones, en nuevas terminales, como Bunge Dreyfus, en el incremento de la capacidad de almacenaje, en el incremento de capacidad de carga de las terminales, pero lo importante es que esta obra de infraestructura ha motivado inversiones adicionales en el orden de 2.500 millones de dólares.
- 3.26 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.



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

- 3.27 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.
- 3.28 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.
- 3.29 Destacó que el proyecto Santa Fe al Norte en su primera etapa, de Santa Fe a Confluencia, tiene 654 kilómetros de longitud. Y que este tramo se caracteriza por tener pasos y entre pasos; los pasos son zonas donde la navegación está muy limitada y en los entre pasos la profundidad es generosa, el ancho muy bueno. La señalización, el balizamiento, se desarrolla a lo largo de todo el tramo y la tarea de dragado se concentra en los pasos.
- 3.30 Informó que las características de este tramo es que en los pasos el material a remover está constituido por arenas medianas a finas, con lo cual la propuesta de dragarlas con dragas de succión por arrastre parece muy razonable, y el volcado del material dragado dentro del cauce es una recomendación permanente, incluso en documentos del año 2009, como una muy buena manera de volver el sedimento dentro de la misma vía, dentro del mismo cuerpo de agua. 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.
- 3.31 Aclaró que lo que se prevé es dragado, balizamiento, hidrómetros telemétricos en todo el tramo entre Santa Fe y Confluencia, y muchos relevamientos batimétricos. Dijo también que es muy importante conocerlo: los croquis existentes son muy antiguos, la información de profundidad de este tramo es muy pobre. Comparativamente, la situación respecto a lo que se tiene de Santa Fe al océano y la que hay de Santa Fe al Norte es indudablemente muy diferente. 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.
- 3.32 Expresó que también se hará un Estudio de Impacto Ambiental y un Plan de Gestión Ambiental, siguiendo todo lo que la empresa ha aprendido en la zona actual. El cronograma prevé, a partir del decreto de aprobación del Poder Ejecutivo Nacional, seis trimestres, 18 meses, para la ejecución de las tareas, y a partir de ahí el mantenimiento de la obra.
- 3.33 Destacó que la profundidad de Santa Fe al Océano está garantizada al 80%, mientras que en la obra de Santa Fe al Norte, ese nivel de referencia es el 92,5 por ciento. Eso significa que la disponibilidad de los 10 pies efectivos para navegar van a estar disponibles el 92,5 por ciento del tiempo en función del año hidrológico.
- 3.34 Agregó que el total de señales previstas para Santa Fe al norte son 370, de distintas características; las escalas hidrométricas telemétricas, o sea, con transmisión a distancia, recepción en una estación central y difusión de la información son 12; relevamientos batimétricos con un relevamiento inicial en espacios críticos



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

- iniciales, relevamientos generales anuales, relevamientos trimestrales, un relevamiento batimétrico muy importante; un estudio de tráfico a entregar al concedente en un determinado plazo; el Estudio de Impacto Ambiental, y que es muy importante determinar una línea de base: cómo es la situación actual para ir viendo las modificaciones oportunamente, y para determinar cuáles son las zonas sensibles para las descargas de dragado.
- 3.35 También 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.
- 3.36 Comentó que opiniones sobre la concesión salen periódicamente, fundamentalmente en publicaciones especializadas, porque ésta, a pesar de ser la obra de infraestructura más importante que tiene la Argentina por sus efectos sobre todas las economías regionales y toda la exportación argentina, no sale habitualmente. Es una obra que anda bien, no tiene problemas.
- 3.37 Informó que la empresa lleva 14 años de contrato. Que ha cumplido en forma total con todas sus obligaciones. Que en ningún momento se ha interrumpido la navegación por causas imputables a la empresa. Que la concesión está controlada por un gran número de organismos. Que todas las inversiones fueron financiadas por la empresa. Es decir que cuando hicieron los 32 pies o cuando hicieron los 34 pies, y ahora, que se van a hacer los 36 pies, la empresa ejecuta todas las inversiones y recién a posteriori se discute el peaje correspondiente. Y ese costo de peaje no superó en promedio el 15 por ciento del beneficio directo de la obra.
- 3.38 Destacó que la rentabilidad de la concesión es muy inferior a la del contrato. Que no existieron conflictos laborales. Que la empresa ha tenido una relación con el gremio del personal de dragado y balizamiento muy fluida, muy continua, intercambiando muchas cosas, y gracias a la colaboración de todo el personal de dragado y balizamiento, que es en su gran mayoría el que tripula la mayoría de las embarcaciones de la empresa, es que se ha podido realizar esta obra.
- 3.39 Finalizó su exposición diciendo que todos estos logros han sido posibles gracias a la alta capacitación del personal técnico, del personal embarcado, la importante flota de dragas y balizadores, la aplicación de tecnología de última generación para balizamiento, sumado a la permanente participación de los usuarios y de los organismos competentes.
- 3.40 También presentó por escrito un detalle breve de la Profundización de la Vía Navegable Troncal Santa Fe-Océano a 36/28 pies y de la Propuesta Técnica para la Señalización y el Dragado del Río Paraná, desde Santa Fe hasta Confluencia.

A continuación expuso el señor **Ricardo LUJÁN, Subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación**, cuyas principales opiniones se presentan seguidamente:

- 4.1 Comenzó expresando 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, y que en este sentido, la República Argentina ha encarado en forma concreta y efectiva la realización del programa en la hidrovía, y en función de los tratados internacionales con los estados miembros y asociados del Mercado Común del Mercosur y las notas reversales suscriptas, corresponde realizar la implementación de las obras de dragado y balizamiento.
- 4.2 Agregó que la obra materia de renegociación se halla inscripta en el referido Plan Maestro y Director del Sistema de Navegación Troncal del Río Paraná y es en este estudio un pilar fundamental.



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

- 4.3 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. Agregó que el señor Ministro de Chaco ha reclamado la inclusión del dragado del riacho Barranqueras, y que en la Audiencia lo volvió a plantear el señor Gobernador Capitanich.
- 4.4 Expresó que toda adecuación es posible siempre que sea económicamente viable. Y que debe recordarse que se han eliminado los aportes estatales para Santa Fe al Sur. Por lo tanto, toda mejora en la vía repercute en la tarifa. También dijo que con el desarrollo de este proyecto se busca favorecer las comunicaciones fluviales, optimizando la navegación diurna y nocturna de barcasas y remolques durante todos los días del año.
- 4.5 Informó que la hidrovía constituye un verdadero eje de integración e intercambio de los países de la región. Asimismo, 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.
- 4.6 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.
- 4.7 Aclaró que los objetivos que persigue el proyecto son: optimizar un corredor de transporte fluvial eficiente, que garantice la navegación durante las 24 horas del día, los 365 días del año; asegurar el uso completo de las flotas y de los puertos, según condiciones de navegación; mejorar la calidad de vida de los pueblos mediante el desarrollo de actividades económicas con menores costos de transporte y tareas comerciales e industriales relacionadas; desarrollo armónico, sin afectar el medioambiente; desarrollo sustentable y sostenido para el mejoramiento físico, ambiental, administrativo y jurídico.
- 4.8 Informó que son muy importantes las ventajas que tiene la navegación fluvial con respecto a otros medios de transporte. Aclaró que este es un tema muy conocido para el sector, pero es importante que quede reflejado en la audiencia. Citó un ejemplo: para movilizar 30.000 toneladas en 25 kilómetros de distancia en el sistema hidrovial se utilizan 20 barcasas y se consumen 149 litros de combustible; para hacerlo en el sistema ferroviario se necesitan 400 vagones y 379 litros de combustible, en tanto que en el sistema carretero necesitamos 1.200 camiones y 1.180 litros de combustible. Si a esto se le agrega los montos de inversión que demandan al Estado Nacional para cada sistema, el resultado es que para la red vial es de 6 mil millones de dólares, para los ferrocarriles 500 millones de dólares y para el tramo de la hidrovía en cuestión es de solo 30 millones de dólares.
- 4.9 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. 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.
- 4.10 Aclaró que la Subsecretaría comparte el criterio del riesgo del contrato. No importan los volúmenes a dragar, la cantidad de señales a renovar o el tráfico de la vía navegable. La obligación de la empresa es mantenerla en las condiciones contractuales. En este momento, en que el río está padeciendo una bajante extraordinaria,



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

se draga un 25 por ciento más que el año pasado, cuando el tráfico ha disminuido un 20 por ciento. Aclaró también que se ha hecho mucho pero que aún quedan muchas tareas por realizar en forma conjunta entre el Estado, la empresa y los usuarios. Entre ellas citó el mejorar aún más la relación con los usuarios, la incorporación de Santa Fe al Norte dentro del plan maestro y director del sistema de navegación troncal del Río Paraná, el mantenimiento de la previsibilidad de la vía navegable y la búsqueda de mayores recursos dentro del presupuesto nacional para la conciliación definitiva de la misma.

- 4.11 Agregó que los beneficios de esta obra no sólo son para nuestro país sino que también es una importante oportunidad para que los países hermanos de Paraguay, Bolivia y zona centro de Brasil, puedan tener acceso a los puertos de ultramar que a través de ella se unen. Los principales beneficios del mejoramiento de las condiciones de navegabilidad de la hidrovía Paraguay-Paraná se refieren a la reducción de los costos de transportes y a la minimización de riesgos en la vía navegable. A manera de resumen de los beneficios generados por el sistema hidroviario, mencionó:
- En el orden social, la generación de nuevas fuentes de empleo y mayor calificación de la mano de obra, nuevas fuentes de ingresos, aumento del PBI, desarrollo social de las regiones, mejoramiento en la calidad de vida de las poblaciones, reactivación de las subregiones de la Cuenca del Plata.
 - En el plano económico, el impulso de nuevos polos regionales de desarrollo, transformación de las economías regionales en economías de escala, mayor competitividad a nivel internacional de nuestros productos, generación de nuevos productos y de mayor calidad, incremento del comercio intra- y extra-regional, reducción de los costos de transporte y mejor redistribución de la riqueza, ya que se genera un mayor cúmulo de riqueza que queda en los productores.
 - En lo que respecta al plano ambiental: menor contaminación, transporte más seguro de bienes, bajos índices de accidentes, bajo consumo de energía, combustibles y lubricantes, menor polución y menor ruido generado.
- 4.12 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/fluviál al eje marítimo San Pablo - Buenos Aires.
- 4.13 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.
- 4.14 Comunicó que hay que acercar los barcos a la zona de producción de materia prima, lo que fomentará la instalación de plantas industrializadoras en las mismas, evitando de esta forma la sangría que se genera por los extracostos logísticos, con la correspondiente pérdida de rentabilidad por parte de los productores nacionales.
- 4.15 Finalizó diciendo que todas estas medidas, que están destinadas a la carga, a los buques y a la navegación en forma directa, van a tener implicancias muy grandes en los costos de nuestras exportaciones, atraerán mayores inversiones y serán en definitiva la determinante de una ventaja comparativa, distinción que nos hará más competitivos en el contexto del comercio internacional.



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

Posteriormente, hizo uso de la palabra el señor **Marcelo Carlos ERCOLI**, en representación de la **Comisión de Seguimiento para el Control de las Concesiones de Dragado y Balizamiento**, siendo sus dichos los siguientes:

- 5.1 Comenzó diciendo 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.
- 5.2 Informó que la ampliación de la concesión comprende el dragado para la adecuación de profundidades y anchos, la señalización, el mantenimiento de la vía de navegación fluvial desde el tramo exterior del canal de acceso al Puerto de Santa Fe -kilómetro 584 del Río Paraná-, hasta la confluencia de los Ríos Paraná y Paraguay -kilómetro 1.238, denominada sección A- y el Río Paraguay -desde su confluencia con el Río Paraná, kilómetro 1.238, hasta Asunción, kilómetro 1.630 del Río Paraguay, denominada sección B.
- 5.3 Expuso que en la sección A existen diferentes pasos críticos constituidos en su mayoría por suelos arenosos que presentan problemas de profundidades y anchos, donde los costos de mantenimiento se pueden minimizar con oportunos cambios de ruta, para lo cual es necesario realizar relevamientos batimétricos de los pasos y entrepasos. Y que la sección B, en cambio, presenta otros inconvenientes en los pasos, con pocas profundidades y anchos, y se suma la existencia de curvas de reducidos radios con leve posibilidad de cambiar la traza de la ruta por la presencia de un cauce principal bien definido.
- 5.4 Manifestó que con respecto a la sección A existen diferentes etapas. La etapa 0. En esta etapa el concesionario deberá realizar la movilización de material flotante y las instalaciones terrestres necesarias para la ejecución de los trabajos, para lo cual el concesionario presentará el plan ejecutivo de obras, el plan y cronograma de ejecución de las obras, el Estudio de Impacto Ambiental y el Plan de Gestión Ambiental.
- 5.5 Y con respecto a la etapa 2, se ejecutarán los trabajos ya de dragado de adecuación, estando prevista la extracción de aproximadamente 900.000 metros cúbicos. Se llevará a cabo la remodelación total del sistema de señalización, que responderá a lo reglado por la Asociación Internacional de Ayudas a la Navegación, y a la región B, y el suministro e instalación de las ayudas para la navegación previstas para la obra.
- 5.6 Agregó que se instalarán un total de 338 señales luminosas; 286 de ellas serán boyas tipo 2B, y las 52 restantes, balizas. Asimismo se dispondrán de 29 boyas y 5 balizas como reserva. Las boyas luminosas tendrán casco y torre construida en acero, altura focal de 2,9 metros, linterna con tecnología LED y su correspondiente elemento de fondeo. Las balizas serán de tipo tubulares, metálicas, construidas en acero y se instalarán en la zona próxima a la costa. Poseerán un equipo lumínico similar al empleado en las boyas.
- 5.7 Expresó que para ejecutar las tareas de señalización y relevamiento para señalización se contará con las siguientes embarcaciones: tres balizadores, dos lanchas, y una chata de apoyo. En este sentido, se implementará el plan de monitoreo ambiental conforme a lo establecido en el Plan de Gestión Ambiental y sus ajustes sucesivos.
- 5.8 Manifestó que con respecto a la Etapa 2, se ejecutará ya el mantenimiento de la obra, incluyendo el control de áreas de refulado y vaciado, estando prevista la extracción anual de 600.000 metros cúbicos aproximados. Asimismo, la concesionaria mantendrá y operará la señalización de un nuevo sistema de ayuda a la navegación en el tramo. Y que se continuará con las tareas de monitoreo ambiental, de acuerdo a lo pautado en el Plan de Gestión Ambiental ajustado.
- 5.9 En cuanto a los plazos, comunicó que la primera etapa, o sea, la Etapa 0, será de seis meses para ambas actividades. La segunda etapa, o sea, la Etapa 1, tendrá un total de 18 meses, que es la parte constructiva de la obra; y después, la etapa de mantenimiento, a la culminación de ésta, se extenderá hasta la finalización de la concesión.



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

- 5.10 Agregó que el concesionario deberá preparar los planos y demás documentos del proyecto ejecutivo de la obra, incluyendo en él las áreas de vaciado, recinto de refulado y su cronograma, confeccionando el diseño del detalle del Sistema de Señalización de Ayuda a la Navegación, con sus mediciones y estudios.
- 5.11 Asimismo, dijo que la empresa deberá presentar para su aprobación el Estudio de Impacto Ambiental y el Plan de Gestión Ambiental, los que deberán tener en cuenta el plan detallado de ejecución de los trabajos aprobados por el concedente.
- 5.12 Informó que, en cuanto al proyecto ejecutivo del canal navegable, se deberá tener en consideración las profundidades mínimas en base a niveles de referencia preestablecidos e inamovibles en todo el tramo, debiéndose también respetar los anchos de solera, radio de curvatura, cantidad de posiciones de señales básicas a colocar y mantener, conforme a criterio de diseño.
- 5.13 Sostuvo que las tareas de dragado, requeridas tanto durante la adecuación o el mantenimiento, se realizarán siempre y cuando fuera posible evitarlas mediante una readecuación de la traza del canal o cambios parciales de la ruta que pudieran efectuarse. En todos los casos, de existir diferentes alternativas de traza, el concesionario deberá seleccionar aquella que demande menos volúmenes de dragado.
- 5.14 Expuso que el diseño del canal tendrá, en tramos rectos 104 metros de ancho de solera, y deberá tener como mínimo una profundidad en toda la ruta de 3,65 metros -o sea, 12 pies- para lechos de arena y suelos semiduros, desde el pelo de agua, cuando los niveles del río sean iguales o mayores al plano de referencia interpolado. Cuando los niveles de río sean menores de referencia interpolado, las profundidades mínimas en toda la ruta a mantener están referidas a dicho nivel de referencia.
- 5.15 Aclaró que las profundidades mencionadas incluyen: una revancha bajo quilla de 0,30 metros –o sea, un pie-, en lechos de arena y semiduros, y un sobredragado de seguridad de 0,30 metros, o sea, otro pie.
- 5.16 Informó que el concesionario deberá también asumir la total y completa responsabilidad por la suficiencia de sus equipos de dragado y demás medios a ser utilizados en el cumplimiento en plazo y forma de los trabajos de dragado, adecuación y mantenimiento.
- 5.17 Expresó que en el caso de que cualquiera de los equipos resultara insuficiente para cumplir adecuadamente con los trabajos previstos, al ser éste un contrato de riesgo, el concesionario está obligado a agregar el o los equipamientos complementarios necesarios a su exclusivo costo y cargo.
- 5.18 Comentó que debido a la ausencia de localización precisa de los sitios de yacimientos arqueológicos de valor -por ejemplo, naufragios coloniales o prehispánicos- sobre el cauce o las orillas, el concesionario está obligado a notificar en forma inmediata al órgano de control sobre el hallazgo de tales materiales, y suspender sus actividades en el sitio en forma transitoria hasta que se tomen las medidas correspondientes, y que en el caso de que las actividades de dragado se encuentren en camino crítico de la obra, tal suspensión dará lugar a una prórroga automática de los plazos de ejecución de los trabajos.
- 5.19 Expresó que el concesionario también se hará responsable del correcto planteo de la traza, de la exactitud de las posiciones, de las dimensiones y del alineamiento de todos los canales tramos de la ruta, como así también la provisión de todos los instrumentos y elementos para el control de las mismas. Las posiciones de los canales deberán referirse siempre al sistema de referencia WGS84, con marco Portland 94, y que también es responsable de la ubicación y mantenimiento de todas las señales costeras, balizas, marcaciones y boyas necesarias para la realización de los trabajos.
- 5.20 Informó que la realización de los relevamientos batimétricos de la vía navegable completa es una tarea constante y se realiza a efectos de verificar la correcta ubicación de la señalización y el cumplimiento de las profundidades mínimas que exige el pliego que se encuentra hoy en debate



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

- 5.21 Aseguró que los relevamientos batimétricos permitirán realizar el monitoreo de las profundidades y programar las necesarias tareas correctivas. Y que antes de la iniciación de todo el trabajo se iniciará un relevamiento batimétrico inicial, que tendrán en los entresijos perfiles transversales cada 1000 metros, abarcando de margen a margen, más un perfil longitudinal. Asimismo, los pasos críticos serán relevados mediante perfiles transversales de sondeo cada 200 metros, con tres perfiles batimétricos longitudinales cada tres meses.
- 5.22 Agregó que También deberán realizarse relevamientos generales anuales, para los que se ejecutarán perfiles transversales cada 1000 metros, abarcando de margen a margen toda la ruta y todo el eje del canal, y que el concesionario también tendrá a su cargo la señalización de los cascos a pique de restos náufragos y otros peligros para la navegación, debiendo señalar todos los que aparezcan en el futuro bajo su exclusiva responsabilidad y cargo, dentro de los límites geográficos de la vía navegable considerada.
- 5.23 Expresó que todo nuevo peligro debe señalizarse con una o dos boyas más -que quedará a criterio del órgano de control- en un plazo máximo de 24 horas, en caso de que haya una imposibilidad deberá dejar una embarcación como señal viva en el lugar, y que el objetivo perseguido es asegurar la navegabilidad de la ruta con embarcaciones -como ya se ha dicho antes- con 10 pies de calado durante las 24 horas del día.
- 5.24 Informó que la unidad que se ha tomado como parámetro para la obra es el convoy típico que navega la zona, de 20 barcazas 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.
- 5.25 En cuanto a la tarifa, expresó que 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 aconsejara 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.
- 5.26 Agregó que, a los efectos de la aplicación, se dividió la vía navegable de Santa Fe al Norte en tres subsecciones. La primera subsección está representada por la subsección 2.2, que va desde Santa Fe, del kilómetro 584 hasta Esquina, kilómetro 853. La subsección 2.3, que va desde Esquina hasta Confluencia, kilómetro 1.238; y la sección 2.4, que sería la sección B en cuanto a la obra, va desde Confluencia -kilómetro 1.238- hasta Asunción, kilómetro 1.630.
- 5.27 Indicó que va a haber aportes tanto del concedente como del concesionario. El concedente efectuará un aporte mensual que se representa a través del subsidio. También el concedente transferirá un total aproximado de 90 agentes pertenecientes al plantel del personal embarcado que revista en Dirección Nacional de Vías Navegables. La relación entre el concesionario y el personal transferido deberá regirse de acuerdo con su respectiva convención colectiva.
- 5.28 Asimismo, expresó que se le transferirán a la concesionaria algunas bases de operaciones, entre las que enumeró: el distrito Paraná Medio, la delegación Goya, el distrito Paraná Superior y parte del distrito Río de la Plata, que hoy ya lo tiene.
- 5.29 Expresó que el concesionario va a aportar para el control de la obra embarcaciones. Y que aunque las embarcaciones no serán de uso exclusivo para el órgano de control, sí van a estar a la orden cada vez que éste lo necesite y van a estar equipadas con instrumental de medición y almacenamiento de datos y equipos de posicionamiento que incluirán, como mínimo, instrumental para posicionamiento satelital y sondas batimétricas de precisión hidrográfica. Asimismo, aportará dos vehículos para el traslado del personal.
- 5.30 Informó que también está prevista la realización de un estudio de tráfico, el que deberá presentarse a más tardar dentro de un año de la firma del acta de iniciación de tareas. Éste estará conformado por tipo, volumen



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

de carga, características de buque o tren de barcasas, bandera, procedencia, destino, los TRN y el calado. También, en la sección A, se instalarán hidrómetros, que la concesionaria deberá mantener hasta la finalización de la presente ampliación. Estos son equipos de transmisión telemétrica de alturas de agua.

- 5.31 Agregó que como parte de los trabajos se efectuará una nivelación de los ceros de las escalas hidrométricas en forma anual. En la sección A estarán: en Santa Fe en el kilómetro 592, en Brugo en el kilómetro 666, en Hernandarias en el kilómetro 689, en Santa Elena en el kilómetro 727, en La Paz en el kilómetro 757, en Esquina en el kilómetro 853, en Reconquista en el kilómetro 948, en Goya en el kilómetro 978, en Bella Vista en el kilómetro 1.057, en Empedrado en el kilómetro 1.140, en Barranqueras en el kilómetro 1.198 y en la ciudad de Corrientes en el kilómetro 1.208.
- 5.32 Sostuvo que también van 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.
- 5.33 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.
- 5.34 Finalmente, argumentó que en el proyecto de 36/28 pies se mantiene, entre otras cosas, la traza de la etapa de 34/25 pies actual, respetando la sección transversal, los anchos de solera y taludes, radios de curvas, sobreanchos calculados y los cambios de traza necesarios para disminuir al mínimo la posible intervención por dragado.

A continuación expuso el señor **Pedro Miguel MARTÍN**, en calidad de particular interesado:

- 6.1 En primer lugar expresó que la educación y la salud en el campo social, la justicia en el campo ético y el desarrollo son elementos que nunca deben faltar en este tipo de emprendimientos. Y que el tema de las vías navegables es sumamente importante para el desarrollo regional. Es un tema que ha movilizó imperios en la antigüedad, que ha movilizó naciones y regiones, y que siempre ha sido un factor de desarrollo muy importante.
- 6.2 Agregó que las vías de comunicación hoy son importantes porque su uso debidamente programado debería producir una importante integración regional que nos beneficiaría a todos. El transporte en sus diversos modos incide, obviamente, en el costo. Y que ese costo, de alguna manera, si se disminuye, acerca de las regiones a los lugares de consumo y permite de una manera sencilla y natural que todos dispongan de los



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

beneficios de llegar con sus productos a zonas donde de otra manera sería prácticamente imposible.

- 6.3 En cuanto a los costos, expresó que 35 milésimas de dólares por tonelada y por kilómetro es el costo del autotransporte de carga, a 25 ya disminuye el transporte por ferrocarril, y al 10, el transporte por vía fluvial. Esto significa que estamos prácticamente en un tercio. Eso es mucho desde el punto de vista económico y significa un desarrollo para las regiones que están más alejadas muy importante.
- 6.4 Argumentó que existen otros valores que son muy significativos también. Una HP, una unidad de potencia aplicada a un camión mueve 150 kilos, el ferrocarril, 500, y la embarcación, 4000. Es decir, la entropía de un medio con respecto a otro es altísima.
- 6.5 Informó que lo mismo ocurre con la ocupación de espacio, y que formar un tren de 20 barcasas llevadas por un remolcador transportando 30.000 toneladas ocupa 350 metros de río. Trasladar esa misma carga en camiones equivaldría a 1200 camiones y ocuparían 35 kilómetros de ruta, con todos los inconvenientes y eventualmente con la inhibición del resto de la ciudadanía de utilizar esos medios de comunicación de otra forma.
- 6.6 Asimismo, agregó que este gran rendimiento energético es fundamental, sobre todo en el tema de los combustibles que se utilizan para la generación de energía y que obviamente no son renovables. En ese sentido el aspecto ambiental es muy importante porque este es un medio que impacta muchísimo menos que otros medios de transporte alternativos.
- 6.7 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.
- 6.8 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.
- 6.9 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.
- 6.10 Asociado al sistema ISO 9000, resaltó el compromiso de un Plan de Gestión Ambiental. Argumentó que un sistema de calidad y un Plan de Gestión Ambiental son dos elementos fundamentales para garantizarnos como ciudadanos 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.
- 6.11 Concluyó proponiendo, 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 HIS 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.

A continuación se convocó al señor **Gustavo Daniel GREEN**, quien no se encontraba presente.

Seguidamente, expuso el señor **Antonio ZUIDWIJK**, en calidad de particular interesado:



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

- 7.1 Comenzó diciendo que no tenía críticas para hacer a la concesión. Que los usuarios en general opinan que gracias a una excelente ley de puertos y al excelente trabajo de HIDROVÍA S.A., se ha podido llegar a una exportación de granos y subproductos de la zona de Rosario de 58 millones de toneladas por año, que es un gran logro.
- 7.2 Con ánimo de colaborar, 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.
- 7.3 Indicó que el objetivo de este plan era producir un documento referencial para la toma de decisiones. Y sin realizar observaciones críticas, propuso marcar cuatro interrogantes que consideró muy importantes y que no encontró en la Carta de Entendimiento.
- 7.4 Aseveró que nada se encuentra sobre el buque de diseño que corresponde a los objetivos de seguridad que mencionó hasta el año 2021; nada sobre las obras complementarias a 34 pies. Agregó que nada dice si en el futuro se piensa incluir el Paraná Guazú y Bravo en las obras de mejoramiento para tener un ordenamiento de tráfico más seguro, y que tampoco 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.
- 7.5 Expresó que el buque de diseño de 1994 responde a las condiciones que tan bien explicó el señor Raúl Escalante, y que la eslora de este buque era el máximo Panamax que se presentaba en este río desastroso de 1994, un río sin obras y antes de los mercados de Asia y China, que ahora exigen economía de escala.
- 7.6 A continuación, dijo 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. En el 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.
- 7.7 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.
- 7.8 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, y 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.
- 7.9 Agregó que esto sería así porque el canal Martín García tiene un fondo duro que no permite dragar a 36 pies



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

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.

- 7.10 Expresó también que hay otro problema que debería ser estudiado, que es el canal Punta Indio. 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.
- 7.11 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. 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.
- 7.12 Por último, recalcó la importancia de esas obras y comentó que agregó a su presentación escrita una exposición del tema que se trató en mayo del año pasado en la Bolsa de Comercio de Rosario y en agosto del año pasado en el Timon Club, en Buenos Aires.
- 7.13 También realizó una presentación escrita, cuyos conceptos más relevantes son los siguientes:
- Indicó que el Plan Maestro 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.
 - Manifestó que debe garantizar la construcción de nuevos puertos y la mejor seguridad posible.
 - Observó que en la Carta de Entendimiento no encontró los siguientes importantes temas:
 1. Obras complementarias, zonas de cruce, radas de emergencia, radas de espera, etc.
 2. Aumento de las dimensiones del buque de diseño.
 3. 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.
 4. Estudiar la salida del Codillo al mar, porque esta parte del canal cruza la corriente y a menudo lo cruzan fuertes vientos.
 - Como anexos a la presentación escrita presentó:
 1. Artículo "Seminario del Comercio Exterior", del martes 23 de diciembre de 2008.
 2. Informativo 140 del Centro de Navegación y un artículo del Seminario del Exterior, de fecha 22 de enero de 2008
 3. Carta de las autoridades a AMCHAM, de fecha 22 de diciembre de 2008, informando que la reglamentación vigente que limita la navegación por el Canal Mitre y el Paraná de las Palmas, para buques con esloras superiores a 230 metros, se basa en los parámetros del "buque de diseño", establecidos en las especificaciones técnicas de las obras de dragado del tramo mencionado.
 4. Mapa del sistema Paraná Guazú/Bravo y Paraná de las Palmas.
 5. Mapa de Riovía S.A. con un nuevo trazado propuesto para el Canal Martín García.
 6. Diskette con 3 presentaciones den PPT y copias impresas de las mismas.
 7. Observación a una parte de la Carta de Entendimiento que se refiere a la generación de divisas.

A continuación, se presentó el señor **Juan Carlos SCHMID**, en representación del **Sindicato del Personal de Dragado y Balizamiento**.

- 8.1 Relató que el Sindicato del Personal de Dragado y Balizamiento estaba en la audiencia para ratificar el alcance de la protección laboral, del mantenimiento del nivel de empleo y de las condiciones de seguridad y



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

de trabajo en el espacio a concesionar, pero que quería aprovechar para destacar 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.

- 8.2 Agregó que, si bien no era tema de la audiencia, el avance hacia el Norte de la hidrovía debería complementarse con la interconexión de las tres cuencas hídricas más grandes del continente sudamericano como son el Orinoco y el Amazonas, lo que permitiría hablar de 10.000 kilómetros de navegación al interior del continente sudamericano.
- 8.3 Informó que su relación de casi 14 años con la empresa de Hidrovía, sólo hubo cinco conflictos gremiales.
- 8.4 Expresó que el sindicato trabajó sobre la preparación de los pliegos y condiciones, y se refirió a los más de 500 puestos de trabajo directos y otros tantos de carácter indirecto que estaban establecidos en las condiciones. Aclaró que hicieron mucho hincapié en el alcance de la Ley 23.696 y en el respeto al encuadramiento sindical y a la plena vigencia del convenio 516/03 y sus modificatorias, que son los que reglan su actividad.
- 8.5 Posteriormente aclaró que cuando mencionó que el sindicato tuvo apenas cortos conflictos, no ha sido porque tuvo una situación de subordinación alrededor de la concesión, y que es bueno saber que los salarios que se pagan dentro del corredor, en la concesión, son similares a los que cobra el resto de la actividad de la marina mercante. En consecuencia, el sindicato cree 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.
- 8.6 Expresó que en su doble condición de Secretario General del Sindicato del Personal de Dragado y Balizamiento y miembro del Consejo Directivo de la CGT, saluda esta extensión, no solamente porque representa una salida para muchos de sus compañeros sino porque indudablemente está fuertemente vinculado al interés regional y nacional.
- 8.7 Opinó que tanto el NEA como el NOA se van a ver favorecidos por esta situación 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.
- 8.8 Por último, 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.

Seguidamente hizo uso de la palabra el señor **Fernando GUZMÁN**, en calidad de particular interesado, quien se expresó en estos términos:

- 9.1 Destacó que la hidrovía Paraná-Paraguay es una vía natural que presenta características únicas en cuanto a la navegación, con valores medios de corrientes bajo caudal promedio de 20 mil metros cúbicos por segundo y una suave pendiente que va desde los 130 metros sobre el nivel del mar en Cáceres y en la desembocadura del Río de la Plata.
- 9.2 Agregó que habría que comparar con el ejemplo que dio Estados Unidos en el desarrollo del Mississippi, que no solamente se apoyaba en los 500 mil kilómetros de ambas márgenes del río a competir con la economía global sino que también se convertía en una fuente inagotable de generación de puestos de trabajo.
- 9.3 Informó que Estados Unidos considera que su fuerza de competencia mundial ha sido siempre, sin lugar a dudas, el bajo costo del transporte fluvial por barcazas de sus *commodities*, y se le puede agregar un condimento más a esta inversión, que los agricultores localizados en ese radio han conseguido un incremento de precios de venta de sus productos, naturalmente los productos se venden siempre costo y flete. Opinó que



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

el 10 por ciento de la población de los Estados Unidos vive en y gracias al Río Mississippi y sus afluentes, aproximadamente 13 millones de personas.

- 9.4 En cuanto al desarrollo de la hidrovía, relató que los volúmenes transportados en 1988 alcanzaron 650 mil toneladas, y en 2007, 13.861.000 toneladas. Y que en el año 1900 existía una oferta de buques de 300 mil unidades y en el año 2007 de 2.250.000.
- 9.5 En cuanto a la incorporación de barcazas, expresó que en 1990 había 258 barcazas y hoy hay 1.671 barcazas. Celebró la decisión del gobierno y junto a él a la empresa HIDROVÍA, que con sus decisiones y su trabajo están rompiendo este aislamiento. Acotó que el país se encontraba seccionado desde el Sur, desde el Canal Mitre, hasta Santa Fe, y esta parte se encontraba prácticamente aislada de toda esta parte del continente.
- 9.6 Finalizó destacando la relevancia y la participación que puede tener el NEA y el NOA, utilizando medios confiables como la navegación fluvial.

Seguidamente expuso el señor **Agustín María BARLETTI**, en calidad de particular interesado, siendo los principales puntos vertidos los siguientes:

- 10.1 Inició su exposición diciendo que cuando fue la presentación del ingeniero Escalante, citó una frase del diario El Cronista Comercial. Informó que hace veinte años que hace notas periodísticas, de investigación, y hace once años que es el editor de la sección de transporte, logística y comercio exterior del diario El Cronista. Justamente en ese tiempo le tocó ser testigo de esta transformación geopolítica en la estrategia geopolítica de la Argentina que significó, en 1994-1995, la decisión de dragar de Santa Fe al mar. Comentó que hasta ese momento se había hablado muchísimo de la construcción de un puerto de aguas profundas, se hablaba de Ensenada, La Plata, y justamente esta decisión estratégica fue decir ¿para qué hacer un puerto lejos, inversión e infraestructura faraónica, cuando podemos llevar el océano al corazón del continente, donde se encuentra la producción? Eso fue el dragado.
- 10.2 Expresó que los resultados no tardaron en esperarse: que inversiones por 2.500 millones de dólares en los últimos quince años lograron que en la zona comprendida desde Timbúes hasta Arroyo Seco hay un racimo de terminales privadas donde hoy se genera la capacidad de *crushing* de soja más grande del mundo. Todas inversiones privadas que acompañaron. Agregó que los mismos privados que invirtieron fueron los que impulsaron y lograron la profundización del canal, primero a 32, después a 34 y próximamente los 36 pies. Agregó que los usuarios sabían, porque es una cuestión lógica, que en la medida en que ellos lograban más profundización iban a tener sin duda que pagar más peaje, pero ese pago es -los números lo muestran- irrelevante con relación a los beneficios que implicaba tener la bodega más cargada. Esto también explica cómo aumentó la producción agropecuaria de aproximadamente 40 millones de toneladas en 1994-1995 a los 83 millones de toneladas actuales.
- 10.3 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.
- 10.4 Agregó que con el ferrocarril Belgrano, que se está reactivando, donde se están haciendo inversiones que van a aumentar con el dragado, se puede correr un tren de carga desde el muelle del Puerto de Barranqueras hasta el muelle del Puerto de Iquique en Chile, cristalizando un corredor bioceánico. La hidrovía, ya no hasta confluencia sino más al Norte, también va a significar un aporte capital para la integración regional.
- 10.5 Finalizó comentando que para la integración europea fue fundamental la red fluvial que existe en ese continente.



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

- 10.6 Por presentación escrita solicitó un marco jurídico adecuado y deseó que el sector privado acompañe realizando inversiones.

Finalizada la anterior exposición, el señor Presidente de la Audiencia convocó al señor **Rogelio Tomás PONTÓN**, en representación de la **Bolsa de Comercio de Rosario**:

- 11.1 Comenzó recordando que en los primeros años de la década del 90 había serios problemas en la navegación, problemas muy serios porque a veces el río no permitía la carga más allá de los 22, 23, 24 pies. En promedio se hablaba de 26 pies pero hubo años, hubo meses donde esas profundidades eran menores.
- 11.2 Comentó que por el año 91, 92, sondeando a varios dragadores, le dijeron algo realmente extraño: que el canal Mitre no se puede dragar a 32 pies. De hecho, la Bolsa de Comercio ha reclamado por el Mitre desde fines del siglo XIX. En aquel entonces, el proyecto del llamado Canal Costanero, que luego lo tomó el diputado Emilio Mitre, recién se realizó 70 años después, en 1977, pero apenas dragado a 30 pies, y que prácticamente en los años siguientes perdió profundidad.
- 11.3 Agregó que los barcos se cargaban a 25 a 30.000 toneladas y se completaban con el alije en el Río de la Plata o en zonas de mayor profundidad, un alije que costaba aproximadamente 10 dólares la tonelada. Otros barcos seguían hasta Bahía Blanca, y otros barcos iban directamente al Puerto de Paranaguá, donde completaban carga.
- 11.4 Gracias a la insistencia de la Bolsa de Rosario y otras instituciones, en el año 1995 comenzó esta concesión. Se lograron los 32 pies. A partir de 2006 cuenta con 34 pies efectivos, y la zona se ha desarrollado.
- 11.5 Continuó aportando algunas cifras: el año pasado la República Argentina exportó por todo concepto un poco más de 70 mil millones de dólares. De productos granarios, aceites y subproductos se exportaron 33 mil millones de dólares y del complejo soja -harina, aceite y porotos de soja-, se exportaron 23 mil millones de dólares, constituyendo este complejo en el producto más importante de la República Argentina, porque es el generador de divisas y, al ser generador de divisas, genera liquidez para los otros sectores de la economía.
- 11.6 Aclaró que el año pasado, 2008, el sector industrial fue deficitario en materia cambiaria por 29 mil millones de dólares, y ese sector puede funcionar porque el sector del campo y el sector del complejo soja le suministra las divisas y la liquidez. Es por eso que resalta la importancia de la obra.
- 11.7 Agregó que desde la habilitación del dragado de la hidrovía ha habido una mejora sustancial en la instalación, fundamentalmente, de empresas, y que en este momento, en la zona al Norte y al Sur de Rosario, está instalado el polo agroindustrial de crushing de soja más importante de Argentina. El polo más importante de Brasil, que es Rondonópolis, tiene aproximadamente 15.000 toneladas de capacidad. El otro polo de Brasil, Ponta Grossa, alrededor de 10.000 toneladas de capacidad diaria. El polo de Rosario tiene 115.000 toneladas de capacidad diaria, y aun Estados Unidos y en China no tienen polos tan importantes en la tritución, en el crushing de soja.
- 11.8 Acotó que como son mercaderías muy baratas desde el punto de vista de su peso, es muy importante todo lo que se refiere al transporte.
- 11.9 Continuó diciendo que en el último año ha ocurrido algo bastante importante: la crisis internacional ha hecho que los precios internacionales de un montón de productos, y también los fletes, hayan caído. El famoso índice del Báltico, que el año pasado alcanzó 11.900 puntos, se deshizo, cayó a pique, especialmente porque disminuyó la compra de mineral de hierro por parte de China y de otros países del Asia. Y conjeturó que de todas maneras el valor del flete aumentará, y si los fletes suben nuevamente es importante contar con profundidades mayores.



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

- 11.10 Invitó a rendir un homenaje al capitán Bruno Perezetti, que tuvo la osadía hace mucho tiempo atrás de hablar de 42 pies de Rosario al mar.
- 11.11 Argumentó que la extensión hacia el norte es muy importante porque complementa a la Argentina con los países que la rodean. La vía de comunicación genera un flujo comercial, y cuando hay comercio, hay paz. Y trajo a colación una vieja frase: "Cuando las mercaderías no cruzan las fronteras -lo que pasó en la década del 30 en el mundo-, la cruzan los ejércitos".
- 11.12 Abogó por la inclusión más allá de Asunción y el Alto Paraná.
- 11.13 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.
- 11.14 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. 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.
- 11.15 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.
- 11.16 Finalizó diciendo que con este tipo de obras se está favoreciendo al interior del país, y Argentina es un país que depende en gran medida del interior. Por eso es tan importante también que si el día de mañana se proyectan peajes haga concretamente en tarifa plana, siempre, buscando favorecer que los buques, o concretamente también las barcazas, ingresen más hacia el interior, porque lo que hay que favorecer es el interior.
- 11.17 En su presentación escrita señaló que el 80% de los 33.000 millones de dólares en divisas producidas por la producción agrícola, se despacha por los puertos de la zona de Rosario.
- 11.18 Agregó que un tren de 16 barcazas transportando 24.000 toneladas de granos sustituye el tráfico de unos 850 camiones.
- 11.19 También 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 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 y se lleven a cabo los estudios ambientales pertinentes.

Posteriormente, hizo uso de la palabra el señor **Sergio Fabián BORRELLI**, como particular interesado, siendo sus dichos los siguientes:

- 12.1 Manifestó que hace 14 años se convivía con profundidades que eran casi naturales y que en las grandes bajantes no superaban los 24, 25 pies y que habitualmente eran de 26 o 27 pies.
- 12.2 Recordó que en el canal Punta Indio, durante la navegación nocturna, no se veía una boya en una extensión de más de 40 kilómetros y eso provocaba que hubiera que tomar medidas de suspender la navegación



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

nocturna para buques de más de 21 pies durante largos períodos.

- 12.3 Informó que ese sistema ineficiente no solo tenía costos por las fenomenales demoras, el falso flete y las operaciones de completado, además estaba el impacto ambiental potencial provocado por accidentes, ya que si bien la mayor eficiencia de la vía contribuyó al desarrollo, el solo aumento de los commodities y la explosión de la soja hubieran generado congestión en aquella vía ineficiente que ya se congestionaba con la densidad de tráfico estacional en ese momento.
- 12.4 Continuó diciendo que un hecho que es muy improbable, hablando estadísticamente, se vuelve inevitable si se da en el número suficiente de casos. Es decir que si la probabilidad de accidentes fuera de uno cada mil, la frecuencia de tráfico más tarde o más temprano va a generar el número suficiente de casos para que los hechos ocurran. Sería como no prepararse para accidentes en las rutas pretendiendo que nunca van a pasar. Y que lo que sí se puede hacer es mejorar la estadística para pasar de un caso cada mil a uno en diez mil y así sucesivamente. Además, estar preparados para dar pronta respuesta frente al accidente y minimizar sus consecuencias.
- 12.5 Aseguró que esta es una etapa tan importante como la inicial, porque por primera vez se va a tecnificar acorde al tráfico y a volúmenes de carga la forma de navegar de Santa Fe al Norte. Continuó diciendo que el hecho trasciende nuestra generación y ofrece recursos para el futuro de la región; cualquiera sea la carga que vaya a transportarse los volúmenes serán cada vez mayores en función del crecimiento económico.
- 12.6 Agregó que estamos frente al desafío de seguir evolucionando para dar respuestas al desarrollo económico y administrar correctamente el éxito de esta hidrovía, encaminándonos hacia lo que debería ser la meta común a todos: sacar buques completos que constituyan la unidad de transporte económicamente óptima. También hizo hincapié en la necesidad de ordenarse, planificar y no contraponer iniciativas, adaptando nuestra cultura de trabajo al objetivo que debería ser común a todas las partes.
- 12.7 Solicitó enfáticamente que una vez definido el alcance de esta concesión se puedan sentar las autoridades de vías navegables, Hidrovía S.A., los usuarios y los técnicos para sacar un verdadero provecho de este acontecimiento histórico y garantizar la navegación segura y eficiente en toda la vía navegable.
- 12.8 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.
- 12.9 Agregó 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.
- 12.10 En lo que respecta al tramo Santa Fe al Océano, aseveró que el uso y costumbre de la navegación por el tramo inferior 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



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

- esperar mareas extraordinarias que no siempre le son suficientes para mantener el margen de seguridad de 60 centímetros bajo la quilla.
- 12.11 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.
- 12.12 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.
- 12.13 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.
- 12.14 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.
- 12.15 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.
- 12.16 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.
- 12.17 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.



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

- 12.18 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.
- 12.19 Agregó 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.
- 12.20 Respecto a la zona de cruce para calados mayores a 29 pies, comunicó que 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.
- 12.21 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.
- 12.22 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 ésto 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.
- 12.23 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. Para esto pidió que se incluya, 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.
- 12.24 Sobre los anchos de solera, recomendó contemplar su aumento en la vía troncal, en aquellos lugares en que su ancho no permita el tránsito seguro de buques con máximo calado.
- 12.25 Respecto a la adecuación de tramos alledaños, sugirió que sería deseable mantener el pasaje Talavera, el Paraná Guazú y el Paraná Bravo –como señaló Antonio Zuidwijk anteriormente- a la misma profundidad que la vía troncal.
- 12.26 En lo que se refiere al calado máximo 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.
- 12.27 Posteriormente, 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..
- 12.28 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



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

navegación o bien recurrir a la instalación de balizas en tierra.

- 12.29 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 barcasas, 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.
- 12.30 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.

Luego de ello, tomó la palabra la **Cámara de Puertos Privados Comerciales**, representada por el señor **Pablo FERRÉS**.

- 13.1 Comenzó informando que la Cámara tiene dos grupos de actividades: una es la de terminales graneleras vinculadas al comercio agrícola y a la industria aceitera y que están fuertemente concentradas en la zona de Rosario, teniendo también empresas asociadas en Bahía Blanca y Necochea. Es decir que prácticamente los 72 millones de toneladas mencionadas por el contador Pontón son movidos por terminales privadas.
- 13.2 Indicó que las que están en la zona de Rosario, alrededor de Rosario, serían responsables de casi el 80%, unos 58 millones de toneladas. Y que el otro grupo de puertos modernos que se agrupan dentro de la cámara son los que están en la zona de Paraná de las Palmas, en la zona de Zárate, Campana y adyacencias, carga general y contenedores.
- 13.3 Comentó que hay que hacer un poco de historia para recordar que por 1978 se produjo una expansión en la producción de soja en el país, que una cifra que hoy nos parece mínima pasó de 1,5 millones a 2,5 millones de toneladas y ese incremento de la cosecha desbordó las posibilidades que había en el Puerto de Rosario y unidad de la junta por lo cual se produjeron grandes congestiones de buques, de medios de transporte terrestre, y esa crisis desencadenó en la aparición de las terminales privadas.
- 13.4 Explicó que hay que entender que nuestros productos son, como todo el mundo lo dice hoy en día con claridad, commodities, es decir productos que un comprador ubicado en Rotterdam los compara con uno que venga del Golfo o de Brasil y decide cuánto quiere pagar puesto allá, y que es por esto que hay que actuar sobre los costos. Lo que llevó primero a hacer las terminales y después a comprometerse en la solución de un problema que veían que era definitorio para el futuro no sólo de las terminales sino también del comercio agrícola y de la producción sojera.
- 13.5 Indicó que en la historia reciente se pasó de muelle abierto y el costo de embarque pasó de 8 o 10 dólares, a 2 dólares; la velocidad de embarque pasó de 5 mil por día a 30 mil por día; los medios de transporte terrestre descargan y se van; todo eso fue una mejora. La siguiente mejora era conseguir cambiar el río. En los años 90, cuando se habló del capitán *Perezetti, que se habló de 42 pies, era realmente una penuria y esa penuria era la que había provocado dos cosas: primero, Rosario fue muy eficiente y muy bueno como exportador hasta finales de la Primera Guerra Mundial: el calado disponible en aquel momento era de 23,5 pies y pasa a ser insuficiente comparado con el de Punta Indio, que ya pasa a tener 28, 29 pies, y ese escalón de diferencia provoca que Rosario se vaya convirtiendo gradualmente en un proveedor de carga abundante y barata a descuento de los puertos de completamiento.
- 13.6 Agregó que esa situación se fue agrandando a medida que los buques fueron creciendo y tenían que ir a buscar completamiento, primero a Buenos Aires y después aparecieron los puertos brasileros. En el tipo de barco que había en el año 90 no estaba tan difundido el tamaño de barcos que se ven hoy en día. En esa época la Prefectura prestaba las lanchas, los prácticos, para saber cuánta agua había disponible en los diferentes pasos. Eso fue llevando a que las terminales se comprometieran, en este proceso que fue



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

surgiendo, y la Bolsa de Comercio fue realmente muy importante en eso.

- 13.7 Aseguró que la oferta presentada por HIDROVÍA S.A. en el momento de la licitación era fácilmente un 30 por ciento más barata de lo que los puertos agrupados en la cámara llegaron a tener de nuestros dragadores.
- 13.8 Comentó que fue un cambio de vida total, pasar de no tener ninguna seguridad de calado, 23, 24 pies, a pasar a tener los 28 primeros y después los 32. Agregó que paralelamente en el interior, en el Hinterland de Rosario, habían introducido cambios tecnológicos como la labranza cero, la soja transgénica, y todo eso fue llevando a un crecimiento de la producción que en aquel momento de la concesión eran 12 millones de toneladas de soja y en la última cosecha –anterior a la sequía- llegó a 48 millones de toneladas de soja.
- 13.9 Arguyó que no hay ninguna duda de que la obra ha sido una de las más beneficiosas que se podrían haber imaginado. 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.
- 13.10 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.
- 13.11 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 Paraguay pueda profundizar su tramo, en el cual están los principales escollos.
- 13.12 Agregó que hoy en día la crisis mundial ha generado una serie de cambios sobre las cargas posibles para la hidrovía, pero que se va a superar en un plazo de un año, un año y medio, y empezarán a retomarse los valores, y aseguró que la carga básica hay que pensar que sean los minerales, que en este momento están sufriendo el inconveniente de la recesión mundial, pero seguramente eso no va a durar toda la vida y las obras además llevan tiempo.
- 13.13 Aseguró que hay que tratar de integrar toda esta área de la Cuenca del Plata y que lo que se está haciendo en ese sentido hasta llegar a Barranqueras es muy importante.
- 13.14 Con respecto a lo que es el trecho marítimo, indicó que 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.
- 13.15 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 millas náuticas.
- 13.16 Finalizó diciendo 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.
- 13.17 Por presentación escrita, solicitó la creación de fondeadores en Escobar, Zona Común, Km. 99 (paso Banco



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

Chico) y en la zona de Recalada para buques ingresantes al sistema. Aclaró que estos fondeadores 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.

Lo sucedió la exposición del señor **Horacio Luis TETTAMANTI**, como representante de la empresa **Servicios Portuarios Integrados Sociedad Anónima**:

- 14.1 Comenzó diciendo que Servicios Portuarios Integrados es un astillero que en volumen de facturación y en reparación y construcción de buques es el principal astillero argentino y el principal exportador de embarcaciones fluviales argentinas.
- 14.2 Continuó señalando que la industria naval argentina es un conjunto de recursos, instrumentos, establecimientos y recursos humanos muy calificados, en condiciones de poder abordar todo tipo de desafíos relacionados con las cuestiones no solamente de los buques y los artefactos navales, en este caso, por ejemplo, de boyas y de otros elementos relacionados con este emprendimiento.
- 14.3 Aclaró también que la industria naval argentina tiene un nivel de una capacidad determinada que no encuentra limitación alguna para poder estar a la altura de las circunstancias y de acompañar este proyecto en los aspectos logísticos que requiere.
- 14.4 Al respecto, consideró importante hacer algunas reflexiones acerca del pasado, de la relación de la empresa HIDROVÍA respecto de la industria naval argentina. Una de las conclusiones que explicitó es que en lo que son los antecedentes de los años que han precedido, la industria naval argentina ha recibido un beneficio importante de poder convivir y de haber servido con eficiencia al mantenimiento de estas embarcaciones. Y aseguró que la relación de la concesión con las empresas relacionadas ha sido muy satisfactoria.
- 14.5 Indicó que la industria naval argentina interpreta que el complejo marítimo y fluvial es, a la vez, interpretado como un concepto sistémico. Que es proclive a interpretar al complejo marítimo como un sistema interconectado. En ese sentido, lo llaman el teorema de los vasos comunicantes, donde dicen que el complejo marítimo conformado por las vías navegables, los puertos, la flota y la industria naval, constituyen un sistema donde cualquier elemento que influya, modifique o altere cualquiera de sus elementos tiene rápidamente una acción refleja inmediata sobre la cuestión. Dijo también que dragas que operan en la hidrovía se trasladan al Puerto de Mar del Plata para efectuar reparaciones de alta complejidad, y de esta manera proyecta un beneficio directo por fuera del área de influencia.
- 14.6 Recalcó que dicha capacidad de agregar valor influye directamente sobre la preservación y tutela del empleo.
- 14.7 Agregó que si hay hoy en la economía moderna un elemento que hace al fortalecimiento de la capacidad de agregar valor, es la estructura logística, y que en esta crisis uno de los temas centrales donde todos los gobiernos a lo largo y lo ancho del mundo están haciendo hincapié es fundamentalmente en las estructuras, en las infraestructuras logísticas, como la principal estrategia para preservar la capacidad de agregar valor y empleo.
- 14.8 Recalcó que la concesión tiene una importancia absoluta y trascendental en el desarrollo de la economía nacional, y su deseo de que el proyecto de renegociación concluya finalmente con una aceptación de acuerdo a las normativas vigentes.
- 14.9 Aclaró también que esta infraestructura de la hidrovía tiene dos objetos centrales acerca de las consecuencias sobre la industria naval, porque la dinámica de la hidrovía actúa simultáneamente en un círculo virtuoso afectando dos elementos: las propias infraestructuras de la obra propiamente dicha, en sus dos grandes grupos: buques, artefactos navales y boyas. Estos tres grupos tienen la necesidad de ser



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

construidos y mantenidos. En ese sentido expresó que la Unión Naval Argentina está a la altura de las circunstancias para reparar a nivel tecnológico todos los requerimientos técnicos que estas embarcaciones van a requerir, y en la capacidad de la construcción de las dragas, de los artefactos flotantes y de las boyas que este proyecto va a requerir en el futuro.

- 14.10 Rescató los conceptos que fundamentan la necesidad de una renegociación, el concepto de revalorizar el comercio nacional y, por supuesto hoy más que nunca, la defensa de la industria nacional y el valor agregado nacional en esos aspectos.
- 14.11 Resaltó el concepto de territorialidad, es decir, el concepto de estar inmersos en un círculo de protección natural por la territorialidad que hace al aumento de la densidad de las embarcaciones, con lo cual esto va a generar el desarrollo de nuevos centros logísticos en lugares más hacia el Norte de la República Argentina.
- 14.12 Compartió la idea de que el mineral va a ser seguramente la masa crítica que sostenga la actividad basal de la hidrovía. Por ejemplo, la ampliación de la mina de Corumbá, el más grande del mundo, con una inversión prevista de 10 mil millones de dólares. El 30% de ese valor es en equipamientos fluviales y, aunque está temporariamente suspendido, estimó que en un año o dos todo va a ir nuevamente a sus valores medios.
- 14.13 Finalizó resaltando también la importancia de la concesión en el negocio del equipamiento, en barcasas y remolcadores, que va a tener un impacto significativo para el desarrollo de la industria naval argentina en el futuro.

Luego fue el turno del señor **Javier DULCE**, en representación del **Centro de Navegación**.

- 15.1 Expresó que los socios del centro de navegación son las agencias marítimas, que representan aproximadamente el 85 por ciento de los buques que transportan el comercio de la República Argentina.
- 15.2 Agregó que el Centro es miembro de FONASBA, que es la Federación de Organizaciones Nacionales de Agencias Marítimas de todo el mundo, con sede en Londres. Y que también son miembros fundadores de CIANAM, que es la Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales de Agencias Marítimas, y de VINCO. El objetivo principal del Centro de Navegación desde su creación ha sido fomentar la navegación entre la Argentina y el resto del mundo, facilitando el comercio exterior de nuestro país.
- 15.3 Manifestó el reconocimiento a los beneficios que ha traído esta obra en estos 14 años de concesión, señalando que antes de la concesión el calado estaba por debajo de los 28 pies y no se podía navegar en las horas nocturnas, con lo cual gracias a esta obra se puede navegar hoy tanto en forma diurna como en forma nocturna con seguridad y también con previsibilidad, y que esto sin duda les da a todos los actores del sistema previsibilidad y mejores costos.
- 15.4 Mencionó que cuando en el Puerto de Buenos Aires se privatizaron las terminales de contenedores se preveía un flujo de aproximadamente 400.000 teus por año., y que el año pasado se han movido aproximadamente más de 1.600.000 teus, cosa que hubiera sido imposible sin esta obra.
- 15.5 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.
- 15.6 Manifestó 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.



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

- 15.7 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.
- 15.8 Agregó 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.
- 15.9 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.
- 15.10 Expresó que el segundo punto es la revisión tarifaria. 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.
- 15.11 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.
- 15.12 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.
- 15.13 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.
- 15.14 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: arrancamos desde 234 kilómetros hasta 680 kilómetros.
- 15.15 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



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

hay que estar preparados para no castigarlos.

- 15.16 En cuanto a los buques crucero, en 1995 era una industria que prácticamente no existía y en la temporada actual, que es la temporada 2008-2009, el Puerto de Buenos Aires llega al récord de escalas de 125 escalas en la temporada.
- 15.17 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.
- 15.18 Dio la bienvenida a la iniciativa de Santa Fe al Norte, porque es una obra que durante años y años se ha hablado en Argentina y nunca se había hecho nada. Auguró un montón de desarrollo económico y bienestar para la zona de influencia y manifestó su apoyo, porque el transporte fluvial tiene ventajas económicas.
- 15.19 Por último, expresó la fluidez que dará al tráfico, haciendo más eficiente y segura la navegación, el enorme impacto favorable que tendrá en los países que integran la región y sobre todo el aporte al desarrollo de nuestro comercio exterior.

A continuación se convocó al señor **Alberto Antonio DEL VECCHIO**, quien no se encontraba en la sala.

Seguidamente se llamó a la señora **Andrea FRASSETTO**, como particular interesada:

- 16.1 Presentó el plan de gestión ambiental a 34/25 pies que implementa el concesionario.
- 16.2 Mencionó como antecedentes del plan de gestión ambiental (PGA):
 - a) el estudio de impacto ambiental de las operaciones de redragado de la ruta de navegación troncal Santa Fe - océano que fueron realizadas por ITSA entre los años 93 y 95 y que fueron integrantes de los pliegos licitatorios.
 - b) las versiones iniciales del estudio de impacto ambiental del proyecto de profundización a 36 y 28 pies, las distintas campañas de monitoreo de calidad de agua y sedimento que ha realizado el concesionario desde el año 96 a la fecha y la experiencia de 14 años de la concesión.
- 16.3 Señaló que el interés de realizar la presentación se fundamenta en el hecho de que la cláusula 14 de la Carta de Entendimiento incluye las prestaciones previstas en el estudio del plan de gestión ambiental a 34-25 pies para garantizar la preservación del medio ambiente y el cumplimiento de todo el plexo normativo en la materia.
- 16.4 Indicó que el área de aplicación del plan de gestión ambiental es a 25 pies desde Santa Fe hasta Puerto de San Martín y a 34 pies desde el Puerto de San Martín hasta las profundidades naturales.
- 16.5 Manifestó que el PGA está alimentado por el diagnóstico ambiental del medio receptor, tanto en sus aspectos naturales como socioeconómicos, las necesidades de los diferentes usuarios, la legislación ambiental vigente, la gestión ambiental que ya ha sido implementada y el estudio de impacto ambiental.
- 16.6 Resaltó que el PGA ya fue aprobado oportunamente por el Órgano de Control de la concesión y que fue presentado en distintas reuniones, por ejemplo el Congreso Argentino de Ingeniería Portuaria en el año 2006.
- 16.7 Comentó que el objetivo general del plan es evitar la afectación de la calidad ambiental del Río Paraná y del Río de la Plata como consecuencia de la ejecución de los trabajos de dragado y balizamiento necesarios para la profundización a 34 y 25 pies. Como objetivos específicos se plantea elaborar e implementar un conjunto de planes, programas y tareas a fin de evitar, mitigar o controlar los efectos negativos y reforzar los positivos de la ejecución de la profundización a 34 y 25 pies.



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

- 16.8 Puntualizó que el plan de gestión ambiental está formado por un conjunto de nueve programas que están interrelacionados, responden a un determinado escenario actual con particulares características del medio receptor y de definición del proyecto que son analizadas en el estudio de impacto ambiental en el que se basa el PGA. Estos programas, agregó, son el plan de manejo por pasos, el programa de evaluación de calidad de sedimentos, el programa de evaluación de calidad de aguas, el programa de comunicación social, el plan de contingencias y seguridad, el programa de manejo de residuos, el programa de higiene, seguridad laboral y salud ocupacional, el programa de educación ambiental y, finalmente, el programa de actualización, que permite justamente la actualización periódica de los contenidos del plan en función de la modificación de las características del medio o de la definición del proyecto. Mencionó que cada uno de estos programas tiene una metodología particular y determinados contenidos y acciones que permiten cumplir los objetivos de cada uno de ellos.
- 16.9 A continuación presentó sintéticamente algunos aspectos de los contenidos o acciones más destacados de los programas antes mencionados:
- a) El plan de manejo por pasos: comentó que permite ajustar la gestión ambiental a escala local, según las características particulares del medio receptor, teniendo en cuenta las áreas naturales protegidas, las fuentes de contaminación de origen terrestre, las tomas de agua y descarga de efluentes, entre otras cuestiones; también que permite considerar a escala local la calidad del agua y de los sedimentos según los resultados de las campañas de monitoreo; que tiene en cuenta la sensibilidad ambiental y el tipo de intervención que se proyecta realizar en esa zona, teniendo en cuenta qué acciones se van a realizar, la localización, duración y volúmenes a dragar y los sitios de descarga de material; y que también plantea cuáles son las acciones preventivas y correctivas previstas para esa zona y cuáles son los actores sociales involucrados.
 - b) El programa de monitoreo de calidad de sedimentos: señaló que incluye la preparación y realización de campañas anuales; y que desde el año 96 se han realizado trece campañas con un total de 110 sitios relevados, 766 muestras y 11.960 determinaciones. Una vez que el material es analizado, agregó que se hacen los análisis físicos y químicos, se clasifica según normas internacionales y se evalúan los resultados.
 - c) El programa vinculado a la calidad del agua: expresó que se realizan también campañas periódicas; y que desde el año 96 se han realizado 11 campañas con un total de 280 sitios relevados, 560 muestras y más de 14.000 determinaciones. Una vez que el material es analizado física y químicamente se clasifica según los niveles guía de la *CARU para la protección de la vida acuática y se evalúan los resultados.
 - d) El plan de contingencia y seguridad: manifestó que cumpliendo con la legislación nacional, con el PLANACON, la empresa dispone y mantiene actualizados los equipos necesarios y la capacitación del personal para responder ante posibles contingencias. Destacó que a la fecha no ocurrieron situaciones con consecuencias ambientales negativas.
 - e) El programa de manejo de residuos: comentó que define la gestión ambientalmente correcta de los residuos líquidos y sólidos generados por los trabajos y establece la recolección diferenciada por tipo de residuos, a bordo, según las recomendaciones de la OMI, y en tierra segregando los asimilables a domiciliarios, los de tratamiento especial -por ejemplo en el caso de las baterías de las cuales se tiene certificado de disposición final- y los reciclables, por ejemplo en el caso de reciclado de papel, que se trabaja a beneficio de la fundación Garrahan.
 - f) El programa de comunicación social: expuso que se implementa a través del Órgano de Control de la concesión, quien difunde los avances de los trabajos de dragado y balizamiento en el sitio Web de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación. Mencionó que las consideraciones



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

ambientales que se están implementando se presentaron en diversos eventos científicos y técnicos, tanto nacionales como internacionales, por ejemplo, el IV y V Congreso de Ingeniería Portuaria, donde se presentaron distintos aspectos del plan y del monitoreo de calidad de agua y sedimentos. Asimismo, que en el marco del programa se elaboró una gacetilla de difusión que fue presentada en Expo COMEX 2005, donde se informan distintos aspectos de la gestión ambiental y se invita a participar de una encuesta de opinión.

g) El Programa de Educación Ambiental: informó que de acuerdo con las tareas se actualiza la capacitación del personal en todo lo relacionado con los aspectos ambientales, e incluye también la capacitación del personal embarcado.

h) El Programa de Higiene y Seguridad Laboral y Salud Ocupacional: comentó que implementa una gestión preventiva y de reducción de riesgos laborales, suministrando al personal instrucción permanente y equipos adecuados.

- 16.10 Ante la consulta realizada por el Señor Presidente de la Audiencia, informó que el programa lo desarrolló la consultora Estudio de Ambiente y Desarrollo para la empresa Hidrovía.
- 16.11 Puntualizó que el Programa de Actualización de PGA permite la actualización de la información ambiental de base, y la información de la efectiva intervención realizada, verifica todo lo actuado en cada programa de gestión, informa mensual y anualmente al Órgano de Control y solicita periódicamente a instituciones y organismos información vinculada a aspectos ambientales que son pertinentes al proyecto.
- 16.12 Finalizó mencionando que el desarrollo de la gestión ambiental a través de planes y programas, que son operativos y específicos, considera todas las variables del proyecto y de su ambiente receptor, promoviendo la sustentabilidad de la profundización y el mantenimiento de la vía de navegación.

Continuó con la exposición el señor **Claudio DANIELE**, en carácter de particular interesado:

- 17.1 Ante la consulta realizada por la Presidencia de la Audiencia manifestó que su exposición se diferenciaba de la anterior ya que hablaría 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.
- 17.2 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. La metodología fue presentada y difundida en distintas reuniones nacionales e internacionales, en la Argentina y en el exterior.
- 17.3 Expresó que el estudio de impacto ambiental tiene por objetivo identificar y valorar qué cambios ocurren cuando se pasa de 34 pies a 36 pies, tanto en el campo de profundización como de mantenimiento, y qué cambios ocurren específicamente sobre la calidad ambiental del Río Paraná y su entorno.
- 17.4 Comentó que el estudio contiene siete capítulos y más de 500 páginas, y habitualmente responden a lo que el marco legal contiene y exige para este tipo de estudios. Asimismo, que se acompañó por más de ocho anexos, donde se complementó a través de estudios de detalle la información contenida en el cuerpo principal.
- 17.5 Dijo que se analizó el marco legal como para asegurar el cumplimiento de los requisitos vigentes, tanto lo que son aspectos generales como específicos vinculados con el río, la franja costera o los diferentes usos de la vía navegable. Que se tomaron en cuenta la dinámica del río, la dinámica de las costas, como para asegurar el conocimiento del sistema, tanto en los aspectos hidrológicos como en los aspectos vinculados con el patrimonio natural, con lo que es conservación de la naturaleza, áreas protegidas, etcétera.
- 17.6 Mencionó que en el muestreo de calidad de agua hay un conjunto de parámetros que se hicieron, tanto los



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

aspectos fisicoquímicos vinculados con hidrocarburos, metales pesados, plaguicidas, etcétera; y señaló los puntos a determinar para calidad de agua y para calidad de sedimentos.

- 17.7 Dijo que también se analizaron otros usos, especialmente, por ejemplo, la navegación, las pesquerías, actividades deportivas, actividades náuticas, patrimonio cultural, que se volcó sobre un atlas que permitió saber qué pasaba en cada lugar y cómo se relacionaba cada componente y cada uso del río con la obra. En ese orden, mostró en la pantalla cuáles fueron los aspectos que se volcaron en ese atlas.
- 17.8 Comentó que para evaluar exactamente el impacto ambiental debe ser comparada la situación actual con la situación futura, señalando que se comparó qué cambios había entre el proyecto a 34 pies y el proyecto a 36 pies, en relación con los volúmenes de dragado, los equipos, dónde se descarga, cuánto duran las tareas, cómo es la geometría del canal. De esta manera se identificaron los impactos que producía el proyecto, tanto sea en aspectos fluviales, en los ambientes acuáticos y en los ambientes costeros. También que se evaluaron los impactos sobre el empleo, la recreación, el uso urbano del río, el uso industrial del río, seguridad de navegación, pesca, transporte fluvial y desarrollos económicos, que se volcó y se integró en los elementos usuales de evaluación del impacto ambiental como son las matrices, indicadores, cartografía temática, etcétera.
- 17.9 Mostró en la pantalla un ejemplo del tipo de herramienta que fue aplicada para este caso en lo que es la evaluación a 36 y 28 pies, señalando que es habitual y que responde a la normativa.
- 17.10 Remarcó que el resultado de este estudio fue un bajo impacto de las actividades. Los efectos del dragado y del vaciado son localizados y temporarios. Las dragas son equipos sofisticados y modernos que responden a normativas internacionales, con lo cual se asegura su eficiencia. Los tiempos efectivos de dragado fueron cortos por tramo. Por ejemplo, para el Río Paraná la duración acumulada de las obras de dragado es de cuatro días al año, de mantenimiento, cinco días al año, la descarga en la apertura es de un día al año, mantenimiento, un día, o sea que la presencia efectiva de la draga operando e interactuando con el ambiente es limitada. Para el Río de la Plata, por los volúmenes los tiempos son un poco mayores pero igualmente la escala permite y acepta este tipo de intervención que oscila entre 15 días y 2 días, según se esté en apertura, mantenimiento, de dragado, o de descarga.
- 17.11 Expresó que la pluma de sobreconcentración de sedimentos tiene una duración acotada, que es una de las acciones del proyecto a través de los cuales se manifiesta su impacto sobre el medioambiente. Para el Río Paraná la extensión se estima en valores promedio entre 220 metros de ancho y 1400 metros de largo. Señaló que esto es interesante porque es a través de la acción concreta material donde el proyecto interactúa con una potencialidad de afectar negativamente el medio ambiente. Puntualizó que uno de los aspectos que se analizó en forma particular fue la disposición de los sedimentos. Remarcó como importante conocer cuál es la calidad.
- 17.12 Mostró en un gráfico cómo, a partir del conocimiento de la calidad y aplicando normas internacionales, en este caso de la EPA, o normas de los Países Bajos, que con mucha experiencia y uso a nivel internacional se clasifican los materiales en cinco rangos, cada uno con restricciones crecientes de disposición en función del riesgo ambiental que significan esos materiales. En ese caso, la aplicación de este tipo de herramienta permitió evitar riesgos y asegurar la disposición adecuada del material.
- 17.13 También remarcó que el modo de transporte es el que tiene menor afectación del medio ambiente, menor riesgo de accidentes. Por el tipo de eficiencia del uso de combustible es el que tiene menor contribución al efecto invernadero. Y también que la mayoría de los impactos ambientales que pudieran producirse fueron evitados como consecuencia de la incorporación al diseño de prevenciones de tipo ambiental. Por ejemplo, señaló que la consideración de las zonas de veda, el no vaciado de sedimentos fuera del río o la misma modificación del proyecto de dragado como consecuencia de un aviso de riesgo es una forma de asegurar la



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

sustentabilidad del área. En este caso señaló en la pantalla la identificación de una zona de la toma de agua por parte de industria, según los usos costeros existentes, que fue modificada alejándola para evitar que los sedimentos generados por el vaciado pudieran afectar esa toma de agua. Mostró un caso en el Río de la Plata en el cual el proyecto al tomar conocimiento de los impactos que podía producir, corrigió su diseño y de esta forma aumentó su sustentabilidad.

- 17.14 Concluyó que el plan de gestión ambiental es similar al plan de gestión ambiental presentado precedentemente. Explicó que se ha incorporado un programa más y se ha mejorado en cuanto a los contenidos y alcances y está listo para ser implementado en el momento que corresponda.

A continuación fue llamado el señor **Alberto Mario BERTONA**, en calidad de particular interesado

- 18.1 Expresó que su exposición estaba relacionada también con el estudio de ambiente y desarrollo; señalando que los mismos estudios ambientales que se vienen realizando se harán para el tramo de Santa Fe al Norte.

Luego fue el turno de la firma **UABL S.A.**, representada por el señor **Omar Roberto MEGGIOLARO**:

- 19.1 Señaló que es gerente comercial de UABL S.A., una sociedad argentina de capitales mayoritariamente argentinos que desde hace muchos años opera el transporte fluvial en la hidrovía a través del transporte de mercaderías a granel mediante la utilización de barcazas.
- 19.2 Explicó que las barcazas agrupadas en convoyes constituyen el método de navegación mediante el cual se transporta la enorme mayoría de la carga que transita la hidrovía Paraná-Paraguay. Debido a los calados prevalecientes en los tramos superiores del río, a limitaciones de capacidad cúbica y de las barcazas a las limitaciones de los puertos de carga y descarga, la mayor parte de los millones de toneladas de carga que transita la hidrovía cada año lo hacen en barcazas cuyo calado no excede en promedio los 8,5 pies. Cada barcaza tiene una eslora, es decir un largo, de 60 metros y una manga, un ancho, de 11 metros.
- 19.3 Mencionó que a los fines del transporte que se realiza en la hidrovía las barcazas son trasladadas en formaciones cuya cantidad ha ido variando a lo largo del tiempo en función de la potencia y maniobrabilidad de los buques remolcadores o empujadores. En la actualidad es común la existencia de convoyes compuestos por más de 30 y hasta 40 barcazas. Estas formaciones o convoyes se forman mediante hileras de barcazas cuyo número varía pero llega a siete barcazas por hilera, por lo que el ancho de estas formaciones o convoyes llega aproximadamente a 77 metros y su largo hasta 410 metros. En ese orden exhibió una foto de cómo navegaban hace 15, 20 años atrás y luego del convoy en la actualidad, de 36 barcazas.
- 19.4 Dijo que UABL, como empresa interesada en continuar invirtiendo en el país, está construyendo en el astillero argentino Tandanor los dos remolcadores de empuje más grandes de Sudamérica, con 8300 caballos de fuerza cada uno, ambos de bandera argentina, que permitirán incrementar a 42 la cantidad de barcazas transportadas en cada convoy. Ello permitirá lograr mayor tonelaje de mercadería transportada en cada viaje, con la consiguiente reducción de los costos y tiempos de transporte fluvial, lo que a su vez se traducirá en más beneficios y eficiencia para los cargadores y, en definitiva, más beneficios para todo el país y las economías regional y nacional.
- 19.5 Puntualizó que estas grandes formaciones o convoyes de barcazas, al igual que las formaciones más pequeñas de 16, 20 o 25 barcazas, necesitan 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 barcazas por año que transportan millones de toneladas de carga.



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

- 19.6 Señaló que algunos aspectos del contrato que se analizó en la Audiencia Pública, de no ser modificados, directamente 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 barcazas 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.
- 19.7 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 barcazas y que por ello UABL manifiesta respetuosamente su oposición a estas disposiciones y solicita su modificación.
- 19.8 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 barcazas- no podrán continuar operando.
- 19.9 Destacó que esta forma de operar no es patrimonio exclusivo de UABL, sino que lo hacen todas las empresas que prestan el servicio de transporte a granel en la hidrovía.
- 19.10 Consideró que siendo que por el tramo de la hidrovía transitan aproximadamente 10 millones de toneladas de carga cada año, lo que planteó es un tema que tiene enorme importancia, y la falta de acogimiento a estas observaciones impactará muy negativamente en los protagonistas del transporte en la hidrovía.
- 19.11 Señaló que el problema no se soluciona transportando menos barcazas en cada convoy ya que debido que un convoy de 36 barcazas transporta 52.000 toneladas de carga para transportar dicha carga vía terrestre se requeriría la utilización de no menos de 1926 camiones. Por tal motivo, consideró imperioso mantener la posibilidad de que en la hidrovía puedan seguir operando convoyes de 36, 40 y en el futuro más barcazas. En ese orden dijo que la hidrovía resulta un medio formidable para transportar carga de un modo eficiente sin que se deba apelar a la construcción, mantenimiento y subsidio de una costosísima infraestructura vial. 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 barcazas.
- 19.12 Indicó que el costo del transporte fluvial resulta mucho más sensible al tamaño del convoy que a su calado. Tomó como referencia un convoy de 36 barcazas, que a 8,5 pies transporta 52.000 toneladas, y un convoy de 10 barcazas que a 10 pies transporta 15.000 toneladas. Con el aumento del calado de 1,5 pies, cada barcaza podría cargar un 17 por ciento más. Sin embargo, el menor tamaño del convoy hace que en conjunto cada empujador transporte menos de un tercio de la carga posible. En otras palabras, por calado se ganaría un 17 por ciento, pero por tamaño -es decir, por la menor cantidad de barcazas por convoy- se perdería un 350 por ciento de la capacidad de carga por viaje. Asimismo, agregó que por regla general, el transporte por



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

barcaza habitualmente no utiliza un calado de 10 pies por otras diversas limitaciones.

- 19.13 Manifestó que el propósito de ahondar y señalizar 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. Además 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.
- 19.14 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.
- 19.15 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.
- 19.16 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.
- 19.17 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.
- 19.18 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.
- 19.19 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.



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

- 19.20 Mencionó que de otro modo, además de los perjuicios generales que indudablemente se producirán, se generarán perjuicios directos a la operación de las empresas que navegan la hidrovía –incluyendo la que representa-, afectando gravemente derechos legítimamente adquiridos respecto de los cuales formuló la más amplia reserva.
- 19.21 Confió en que tanto las autoridades y el concesionario de la hidrovía lograrán arbitrar los medios para que los términos del contrato, y en especial su cumplimiento, no excluyan a ninguno de los que hace años vienen trabajando con dedicación, esfuerzo y sacrificio por la mejora del transporte fluvial regional.
- 19.22 Presentó por escrito un informe elaborado por el Capitán Sergio F. Borrelli, detallado en el punto 5.7 de la presentación escrita del señor Eugenio E. Gómez.

Luego fue el turno de la señora **María Elena MARTÍN**, en calidad de particular interesada:

- 20.1 Inició su exposición presentándose como diputada nacional por la Provincia de Santa Fe. Luego expresó su beneplácito por la realización de la obra, por este emprendimiento que consideró de gran importancia económica para el país y para los países limítrofes, y valoró la enorme cantidad de tareas que significa llevar adelante esta obra y los innumerables obstáculos que deben afrontarse para una obra de esta magnitud, pero también, en cumplimiento de sus obligaciones como diputada nacional, manifestó su deseo de realizar algunas observaciones.
- 20.2 Su primera observación fue 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.
- 20.3 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.
- 20.4 Expresó que el mundo ha cambiado y aquello que a principios del siglo XX se consideraba como importante o jerárquico, como valor fundamental -el desarrollo, el desarrollo a cualquier costo, y las sociedades asumían el costo del desarrollo-, hoy también los valores han cambiado y las sociedades no están tan dispuestas a asumir las externalidades de los efectos respecto del ambiente, y esto se ve reflejado en las normas constitucionales de los estados y en los tratados internacionales, que también los estados celebran entre sí y que constituyen un límite indiscutible a todo el ordenamiento jurídico de un Estado y un límite indiscutible para la conducta tanto los particulares como de los propios funcionarios del Estado.
- 20.5 Agregó 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.
- 20.6 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



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

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.

- 20.7 Expresó su preocupación porque el pliego, en su artículo 9° del Anexo III, exime 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.
- 20.8 Indicó que el tema del daño ambiental está muy sabiamente incorporado en defensa de la salud en la Constitución del 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.
- 20.9 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.
- 20.10 Agregó 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.
- 20.11 Expresó 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.
- 20.12 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.
- 20.13 Finalizó expresando 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. Y que sería importante atender el dragado del riacho San José para dar operatividad al Puerto de Reconquista.

Expuso a continuación, como particular interesado, el señor **Horacio Alfredo LÓPEZ**.

- 21.1 Comenzó alegando que a pesar de estar inscripto como particular interesado, representaba también la opinión de los armadores que navegan la hidrovía, a través de una ONG que se llama Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata. Y que la opinión vertida es la que formularon los armadores en reuniones previas.



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

- 21.2 Reiteró su permanente apoyo a toda iniciativa de dragado y balizamiento tendiente a mejorar las condiciones de navegación de la hidrovía Paraguay- Paraná, pero que, sin embargo, en la iniciativa bajo análisis existen manifiestas incertidumbres y cuestiones técnicas que hacen inviable el proyecto tal como se lo ha presentado. No obstante, expresó su deseo de presentar su posición como usuarios para mejorar la iniciativa, con el objeto de lograr un sistema armonizado que no restrinja el desarrollo del transporte fluvial.
- 21.3 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.
- 21.4 Continuó diciendo 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.
- 21.5 Es por ello que solicitó que el futuro balizamiento en ningún caso se encuentre a menos de 300 metros del eje del canal, que es la posición que explicitó la firma UABL, a través del señor Meggiolaro.
- 21.6 También solicitó 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.
- 21.7 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, y que, sumado a esto, 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 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.
- 21.8 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.
- 21.9 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, y 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.
- 21.10 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.

A continuación, hizo uso de la palabra el señor **Sergio Nereo CANGIANI**, en calidad de representante del **Comité Federal de la Hidrovía Paraguay – Paraná**.

- 22.1 Inició la presentación diciendo que la Argentina de las últimas décadas ha tenido, junto a los demás países



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

- de la región, etapas de crecimiento y de recesión. Pero que sin embargo, la dotación de infraestructura ha resultado insuficiente para atender dichas alternancias, y su estado fue crítico en los momentos de expansión.
- 22.2 Agregó que las provincias integrantes del Comité Federal de la Hidrovía Paraguay - Paraná, no escaparon a esta realidad, y que hoy existen serias limitaciones estructurales para fortalecer las políticas de gobierno en la búsqueda de mercados nacionales e internacionales interesados en las producciones provinciales en sus distintos rubros.
- 22.3 Manifestó que las limitaciones del sistema de transporte actual comprometen la competitividad de las economías regionales, tanto por la insuficiente infraestructura como por el grave deterioro ambiental de los ecosistemas. Continuó diciendo que hablar de transporte es hablar de intermodalidad y logística, y que desde una perspectiva institucional, cada modo de transporte debe ser gestionado en forma integral -es decir movilidad, servicios, operaciones e infraestructura- y los marcos legales normativos e institucionales deben asegurar el equilibrio del sistema para que cada modo de transporte oriente a las actividades para las cuales tiene ventajas comparativas y competitivas.
- 22.4 Aseguró que en este marco aparece como una prioridad específica en materia de transporte la adecuación permanente de las vías navegables y la expansión de su sistema portuario, y resaltó la expansión de su sistema portuario.
- 22.5 Aseguró que la falta de profundidad adecuada y de mantenimiento en general en los canales de navegación de la hidrovía Paraguay-Paraná en toda su extensión, y en particular en los tramos y pasos críticos, como así también la falta de balizamiento en los tramos de navegación que aún no existen, constituyen uno de los principales problemas que limitan el uso intensivo en las condiciones actuales de la hidrovía.
- 22.6 Destacó que, de esta forma, las inversiones complementarias en puertos e infraestructuras que definen las políticas de los gobiernos provinciales para optimizar las actividades comerciales de intercambio regional e internacional que brinda un marco adecuado para el desarrollo creciente y sustentable, quedan suspendidas a las condiciones del funcionamiento de la hidrovía.
- 22.7 Manifestó su apoyo a las obras de dragado para la adecuación de profundidades y anchos, la señalización y el mantenimiento de la vía de navegación fluvial desde el tramo exterior del canal de acceso al Puerto de Santa Fe hasta la confluencia de los Ríos Paraná y Paraguay, kilómetro 1238, por enmarcarse estas obras, con todas las mejoras que se hablaron en la Audiencia Pública, en una etapa más del proceso de consolidación de esta esencial vía de transporte.
- 22.8 Agregó que por ser una salida al océano Atlántico para las provincias del norte grande de la Argentina, de Bolivia, Paraguay y del centro oeste de Brasil, esta hidrovía establece un componente regional de integración en el Mercosur, y la principal ruta para la exportación, con un impacto notable en la economía regional, donde las características de la producción agropecuaria y minera, mercancía pesada de grandes volúmenes, hacen de los costos de transporte un factor crucial.
- 22.9 Expresó que esto permite planificar y ejecutar en el tiempo un sistema intermodal de transporte con las infraestructuras portuarias y sus respectivos accesos, que tengan como principal objetivo la disminución y optimización de los costos de transporte de carga y el consecuente aumento de la comercialización y exportación de la producción desde puertos fluviales ubicados a lo largo de toda esta hidrovía, a precios altamente competitivos para nuestro desarrollo provincial.
- 22.10 Resaltó la importancia estratégica y proyección internacional de la hidrovía Paraguay Paraná, que al vincular varios países de la región y constituir una vía de comunicación vital para el comercio con el resto del mundo, está plenamente justificada en esta era de las comunicaciones, del conocimiento tecnológico y del desarrollo



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

socio-económico de nuestro país, de los países de América del Sur y de los demás países del mundo.

- 22.11 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.
- 22.12 Finalmente, expresó que estas obras ya fueron resaltadas en el Decreto 1106/97, modificado por el Decreto 1462/98, con instrumentos pendientes de suscripción, siendo que la Carta de Entendimiento suscrita en Buenos Aires el 19 de junio de 2007 entre la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos y la empresa HIDROVÍA S.A., la considera una instancia propicia y adecuada para la instrumentación de los mismos, y manifestó su deseo de que esto se realice en un tiempo próximo para que las economías provinciales, tan necesarias en este momento de una reactivación y una participación activa en la economía del país, puedan desarrollarse como corresponde.

Seguidamente, el presidente de la Audiencia procedió a llamar a los participantes inscriptos en registro complementario, por lo que hizo uso de la palabra el señor **César Gustavo PANIAGUA**, en representación de la **Defensoría del Pueblo de Formosa**.

- 23.1 Inició manifestando la importancia de la extensión de la obra por los Ríos Paraná y Paraguay en cuanto a las comunicaciones entre los pueblos, ciudades, provincias y países limítrofes.
- 23.2 En cuanto a la importancia económica, resaltó que no es menor lo referido a la actividad industrial, pesquera y turística de la región, como para el desarrollo y expansión creciente del comercio interior y exterior, en el marco actual de integración con el Mercosur, tanto como lo que se refiere al mejoramiento del transporte de personas, productos primarios y mercadería de producción local y regional.
- 23.3 Mencionó los aspectos referidos a la necesidad de brindar seguridad en el tráfico fluvial mediante el mejoramiento de las condiciones de navegabilidad, reducción de costos de trasportes y riesgos. Dio una especial consideración de todo lo referido desarrollo económico sustentable que implica la debida protección del ambiente, promover el uso sostenible de recurso hídrico mediante monitoreo y gestión ambiental previsto en la cláusula XIV de la Carta de Entendimiento.
- 23.4 Manifestó que la cuenca del Río de la Plata es una cuenca internacional compartida por Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. Que posee una superficie de 3 millones de kilómetros cuadrados, una población de 120 millones de personas y es considerada como la región más industrializada de América Latina, siendo sus principales tributarios los Ríos Paraná, Paraguay y Uruguay. Agregó que estos ríos son vías fluviales naturales de excelentes condiciones para la navegación e históricamente han servido para el transporte de mercaderías dentro y fuera de la región.
- 23.5 Expresó que el proyecto de hidrovía Paraguay-Paraná-Río de la Plata es una obra de ingeniería para aumentar la capacidad de tráfico de productos principalmente agrícolas –soja-, minerales -hierro y manganeso- y combustibles, viabilizando el transporte de grandes cargas a través del sistema fluvial Paraguay-Paraná-Uruguay-Río de la Plata. Y agregó que dicho sistema abarca unos 3500 kilómetros continuos entre el Puerto Cáceres, en el extremo Norte de Brasil y el Puerto Nueva Palmira, en el extremo Sur de Uruguay.
- 23.6 Aseguró que el proyecto de la hidrovía estimado debe garantizar la navegación diurna y nocturna durante todo el año en convoys formados por varias balsas de carga y un empujador.
- 23.7 En cuanto al funcionamiento natural de estos ríos, consideró evidente que las condiciones naturales no



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

- permiten la navegación de elementos tan grandes en toda su extensión y menos aun aquellos ubicados en regiones de llanuras como los involucrados en el proyecto de la hidrovía.
- 23.8 Informó que la dinámica propia de los ecosistemas fluviales tiende a formar cauces sinuosos y meándricos, con regiones profundas y de aguas más lentas, que se alternan longitudinalmente con zonas más someras y de aguas rápidas.
- 23.9 Señaló que hasta ahora se refirió, en realidad, a la hidrovía del Río Paraná, pero 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.
- 23.10 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.
- 23.11 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.
- 23.12 Expresó que la Provincia de Formosa, y en particular el gobierno encabezado por el doctor Gildo Insfrán, han sido actores principales en la dilatada lucha por consolidar ese histórico proyecto de la hidrovía Paraguay-Paraná. Es por ello que hoy se ve con mucho agrado el proceso de renegociación, y comprometió su apoyo, aunque expresó que resulta insuficiente acotar la primera etapa hasta Confluencia –kilómetro 1.238 del Río Paraná-, según cláusula XXI de la Carta de Entendimiento.
- 23.13 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-, 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.
- 23.14 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 fondea con recursos de la Nación, peticionó 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.

A continuación, tomó la palabra el señor **León Horacio GUTNISKY**, en calidad de particular interesado:

- 24.1 Comenzó manifestando que nació en una empresa de navegación fundada por su padre, que fue profesor de



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

derecho de la navegación en la Universidad Nacional del Noreste y profesor de transporte en la Universidad de Belgrano, además de haber sido el primer presidente y fundador del Comité Federal de la Hidrovía Paraguay – Paraná, cuando en 1988 representaba a la Provincia de Corrientes.

- 24.2 Manifestó su apoyo la Carta de Entendimiento entre UNIREN e HIDROVÍA S.A..
- 24.3 Expresó su deseo de contar la historia de la hidrovía Paraná-Paraguay.
- 24.4 Relató que en 1988 se realizó en Campo Grande, Brasil, una reunión convocada precisamente por los Estados de Rondonia y Matto Grosso do Sur en Brasil, con el propósito de sacar una gran producción de soja que tenía en esos estados Brasil, por lo que se interesó el gobierno argentino, principalmente para realizar la obra de la hidrovía. Posteriormente, el 20 de abril de 1988 se reunió la Comisión Federal Asesora para la Reactivación del Transporte Fluvial creada por Ley 23.414, ley hecha y propiciada por dos senadores correntinos.
- 24.5 Reiteró que cuanto antes se pueda poner en marcha Santa Fe al Norte va a ser muy positivo para el desarrollo de las provincias de todo el Norte grande, ya son 9 provincias que necesitan sacar su producción en forma más económica, ya sea por Formosa o por Barranqueras, que son los puertos indicados para sacar la producción del Norte.
- 24.6 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.
- 24.7 Agregó 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.
- 24.8 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.
- 24.9 Finalizó expresando su apoyo al desarrollo del riacho Barranqueras como una obra complementaria, en el entendimiento de la UNIREN e HIDROVÍA S.A.

Posteriormente, el Presidente de la Audiencia convocó a los señores **Pedro BELTRAMINO, Francisco José LIS, Luis Edgardo HERRERA, José GALETTI, Fernando GALETTO, Raúl Rubén FIORANO, Fernando TRINQUEL, Guillermo Fabián ESCOBAR, Mariano MEGLIO y César BOGADO**, quienes no se encontraban presentes.

A continuación, habiendo concluido el llamado a los expositores inscriptos en el Orden del Día original y en el Registro Complementario, procedió a realizar el segundo llamado a las personas que no estaban presentes en el momento de ser convocadas. En este segundo llamado, se presentó el señor **Fernando TRIQUELL**, en representación de la **Cámara de Comercio Exterior de Salta**:

- 25.1 Comenzó informando que era el presidente de la Cámara de Comercio Exterior de Salta, miembro fundador e integrante del Grupo Empresarial Interregional del Centro Oeste Sudamericano. Comentó que el grupo de integración fue creado en el año 1975, por lo que fue pionero en el proceso de integración de ese sector subregional en el cono Sur de América Latina.
- 25.2 Relató que en esa época, aquellos fundadores de este movimiento, allá por los años 76 y 77, fueron juzgados por traidores a la Patria, algunos, porque buscaban la integración con los países vecinos, y manifestó que



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

evidentemente las cosas han cambiado, y que ya no es su objetivo la integración, sino consolidar los ejes de la integración.

- 25.3 Comentó que la Cámara siempre sostuvo que el puerto del Atlántico era el Puerto de Barranqueras, que la conexión atlántica era el Puerto de Barranqueras. Y que a través de ese puerto, se podía desarrollar todo el potencial de la hidrovía, como el desarrollo del Paraná-Tieté, el desarrollo que hablaba de la conexión con la cuenca del Amazonas, a través del Pantanal, la conexión con el Río Madre de Dios.
- 25.4 Expresó que cuando se habla de corredor bioceánico no es que se va a llevar una carga de San Pablo a Iquique sino más bien de incentivar un corredor, una zona, una franja en la cual se desarrolla el intercambio comercial, y se van desarrollando las logísticas complementarias, porque de esa manera es que se desarrolla la logística, desarrollándola en forma complementaria en toda una área, no se desarrolla puntualmente.
- 25.5 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.
- 25.6 Manifestó que la región del Noroeste argentino participa con un cuarto de la media nacional y que hay que trabajar para revertir estos valores. Y que una forma de hacerlo es facilitando uno de los grandes inconvenientes que existen para el desarrollo, que es el alto costo de los fletes; eliminar el alto costo de los fletes y facilitar la posibilidad de que se haga el transporte, ya que no hay flete más caro que aquel transporte que no se realiza.

Finalmente, no habiendo preguntas a responder, se dio por concluida la Audiencia a las 14:55 horas y se invitó a suscribir el acta de asamblea.

IV. DOCUMENTOS Y PROPUESTAS PRESENTADAS

A continuación se presenta una breve síntesis de las presentaciones escritas, documentación y propuestas acompañadas por los interesados inscriptos que no realizaron presentaciones orales. Asimismo se deja constancia que las presentaciones mencionadas se encuentran agregadas al Expediente CUDAP: EXP S01:0242464/2007.

Presentación del 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**:

- 1.1 Destacó el rol fundamental del Complejo Portuario de San Nicolás en el crecimiento y desarrollo de la actividad comercial e industrial de la población, y aclaró que estuvo siempre ubicado junto al canal troncal de navegación.
- 1.2 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.
- 1.3 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.
- 1.4 Informó que la evolución del curso del río fue trasladando el canal troncal de navegación paulatinamente más



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

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.

- 1.5 Por lo anteriormente expuesto, solicitó que la empresa Hidrovía S.A. realice el mantenimiento del canal de acceso mencionado.
- 1.6 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.
- 1.7 Manifestó que la Hidrovía no cumple hoy con su objetivo, ya que al limitarse al mantenimiento y mejoramiento del Actual Canal Troncal de navegación, condiciona al transporte a los puertos ubicados sobre dicho curso, mientras que a los puertos mencionados en el punto anterior se los desconoce.
- 1.8 Por último, petitionó 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.

Presentación del señor **José GALETTI**, en representación del **Comité Federal Hidrovía Paraguay-Paraná**:

- 2.1 Expresó su satisfacción por la decisión del Gobierno de acordar con la concesionaria la iniciación de los trabajos de dragado y balizamiento del Río Paraná, desde el km. 584 hasta Confluencia, en una primera etapa.
- 2.2 Manifestó que llevar ese tramo del río a 10 pies, y su mantenimiento, dará seguridad a la navegación, haciéndola eficiente y con menores costos.
- 2.3 Indicó la importancia de continuar luego con la obra hasta Asunción del Paraguay, y luego hasta el Río Apa y Columba.
- 2.4 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.
- 2.5 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.
- 2.6 Finalizó diciendo que con esta decisión de las autoridades superiores de la Nación se verá en corto plazo una reactivación del comercio general del NEA y principalmente del NOA argentino.

Presentación del señor **Alfredo Luis CECCHI**, Presidente del **Ente Administrador del Puerto de Santa Fe**:

- 3.1 Solicitó que el Gobierno Nacional promueva las modificaciones normativas pertinentes para que en el proceso de renegociación de la concesión del mantenimiento del dragado del Río Paraná se prevea con suma urgencia:
 - a) Llevar a 32 pies de profundidad efectiva la red troncal del Río Paraná, entre los kms. 460 y 586.
 - b) 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.



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

Presentación del señor **Mariano M. VEIGA**, Presidente del **Consorcio de Gestión del Puerto de San Pedro**:

- 4.1 Informó que con anterioridad a la suscripción del contrato con la empresa concesionaria, el mantenimiento del canal troncal era desarrollado por la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, incluyendo el canal de acceso al Puerto de San Pedro, esto último hasta el año 1988.
- 4.2 Expresó que el 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.
- 4.3 Aseguró que la federalización de los Puertos tuvo como causa el garantizar el ingreso y egreso de buques de ultramar a plena carga a los puertos públicos.
- 4.4 Por último, petitionó 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.
- 4.5 También acompañó la siguiente documentación:
 - a) Registro de Volúmenes y periodicidad de dragado por la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables de la Nación, desde el año 1922 a 1988, en el canal de acceso al Puerto de San Pedro.
 - b) Atlas cartográfico de la ubicación del Puerto de San Pedro y su canal de acceso entre el km. 274,5 y 277 de la vía navegable troncal.
 - c) Fotos del Puerto de San Pedro y su canal de acceso del año 1981.
 - d) Relevamientos batimétricos de la laguna de San Pedro del año 1958 en la que se determina que el canal de acceso al Puerto era parte de la vía navegable del Río Paraná.
 - e) Relevamiento de canal de acceso de los años 1983 y 1986.
 - f) Relevamiento de canal de acceso del año 1988, que en su rótulo indica que se ha realizado a posterioridad de un dragado.

Presentación del señor **Eugenio E. GÓMEZ**, Gerente de la **Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas**:

- 5.1 Manifestó su apoyo a la iniciativa de mejorar las condiciones de navegación en la hidrovía Paraná-Paraguay, sin embargo, dio a conocer algunas consideraciones.
- 5.2 Solicitó que la obra contemple la realización de obras hasta Asunción (Pto. Pilcomayo) y hasta Yaciretá en una misma etapa e iniciar las obras desde Asunción al sur y desde Yaciretá al sur.
- 5.3 Sugirió que la obra se compatibilice con la navegación de convoyes de gran tamaño, colocando el balizamiento a no menos de 300 mts. del eje del canal.
- 5.4 Solicitó la inclusión del Puente General Belgrano (Corrientes-Barranqueras), contemplando el no fraccionamiento de convoyes en el franqueo del mismo, tomando como base las dimensiones mínimas de 319 mts. de eslora por 60 mts. de manga.
- 5.5 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.
- 5.6 Solicitó que se los incluya en el proceso de consultas, revisión técnica y toma de decisiones para las obras de mejora del transporte fluvial.
- 5.7 Adjuntó también un informe del Capitán Sergio Borrelli, en el realizó observaciones al Informe Cohini en lo que respecta a :
 - a) Definición de los convoyes de diseño: informa que existen proyectos que consideran la configuración de convoyes de 42 barcasas, para los que se encuentran en construcción al menos 2 remolcadores de 8300 HP de bandera argentina que representan inversiones de millones de dólares. Agrega que el Informe Cohini no es claro respecto de las dimensiones de los convoyes que podrán usar la obra.



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

- b) 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. Propone adoptar un criterio de balizamiento distinto para la sección a de la extensión Confluencia a Santa Fe.
- c) Deriva y manga aparente: considera muy escasa la deriva asumida para los cálculos en el Informe Cohini (3,5 grados) y propone triplicarla.
- d) Ancho de solera necesario: considera insuficiente el ancho propuesto por el Informe Cohini
- e) Balizamiento y su relación con la solera del canal: explica que las miles de barcazas 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 solicita 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.
- f) Pasos críticos, su tratamiento especial: solicita 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.
- g) Curvas y contracurvas: son insuficientes los sobre anchos calculados por el Informe Cohini cuando se aplican las derivas que se producen en la realidad.

Presentación del señor **Alberto DEL VECCHIO**, Presidente de la **Asociación Argentina de Ingenieros Portuarios**:

- 6.1 Comenzó afirmando que en la actualidad, la utilización del término "logística" o "cadena logística" permite identificar con claridad la significación de la complementariedad de las acciones a efectos que el costo integral por unidad transportada disminuya y sea un factor más que favorezca la competitividad de las cargas que se movilizan.
- 6.2 Definió "logística" como el gerenciamiento del flujo de un producto, desde su origen hasta el punto de consumo.
- 6.3 Aclaró que el costo integral o costo total de ese flujo debe ser el menor posible, además de llevarse a cabo en condiciones seguras y en los tiempos previstos.
- 6.4 Aseguró que los costos de transporte, así como los costos portuarios, son incidentes en el resultado final de la comercialización, afectando la competitividad del producto.
- 6.5 Afirmó que para poder mejorar el resultado final, debemos plantear "inversiones", tanto en la ruta de navegación como en las instalaciones portuarias a efectos de que se relacionen de manera eficiente.
- 6.6 Manifiestó que la intervención en la ruta de navegación en el tramo Santa Fe/Confluencia es un paso de importancia a efectos de consolidar las inversiones ya efectuadas por el sector privado para que sus terminales se adapten específicamente al movimiento de barcazas.
- 6.7 Agregó que el propio Estado Nacional tiene en marcha emprendimientos en tal sentido, así como una clara identificación de otros proyectos a desarrollar, poniendo en valor las instalaciones portuarias existentes e incorporando nuevas, para permitir al sistema de puertos públicos participar del flujo de cargas que se transportan por agua.
- 6.8 Indicó que la parte de la cadena logística en la que participa el sistema portuario requiere para su competitividad una infraestructura adecuada, compuesta por: una vía de navegación segura; accesos terrestres y náuticos, equipamiento (o utilaje); servicios; y personal capacitado.
- 6.9 Expresó que teniendo como objetivos el disponer de la mejor infraestructura, profundizar la aplicación de la



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

mejor logística e incrementar el desarrollo de la intermodalidad, la conjunción de esfuerzos del Estado y también del sector privado permitirán alcanzar un desarrollo sostenible del sistema portuario y de toda la cadena logística.

- 6.10 Manifestó que hay que dirigir los esfuerzos a la ejecución de obras (o gestión) de infraestructura que satisfagan en particular la demanda de las cargas a granel y la evidencia del incremento de la contenerización, de manera de adaptarnos a la realidad del comercio en el marco regional e internacional frente a la necesidad de incrementar la competitividad.
- 6.11 Finalizó agregando que en lo que hace al "sistema fluvial", a la fecha, se mantiene el predominio de la inversión privada en terminales, si bien hay una clara identificación de necesidades de inversión por parte del sector público, alguna de las cuales se encuentran en marcha.

El señor **José A. LONARDI**, en representación de la **Cámara Naviera Argentina**, presentó el informe elaborado por el Capitán Borrelli, detallado en el punto 5.7 de la presentación escrita del señor Eugenio E. Gómez.

Los señores **Alan F. C. LIEVENS** y **Tom R. C. CEUPPENS**, en representación de la empresa **HIDROVÍA S.A.**, presentaron por escrito un detalle breve de la Profundización de la Vía Navegable Troncal Santa Fe-Océano a 36/28 pies y de la Propuesta Técnica para la Señalización y el Dragado del Río Paraná, desde Santa Fe hasta Confluencia.

Presentaciones efectuadas con posterioridad al cierre de inscripción.

Posteriormente al cierre de inscripción de la audiencia pública, en fecha 24 de febrero de 2009, el **Defensor del Pueblo de la Nación, Dr. Eduardo MONDINO**, realizó una presentación por escrito, cuyos conceptos se detallan a continuación:

- 7.1 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.
- 7.2 Expresó su rechazo en todos sus términos de la Carta de Entendimiento.
- 7.3 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.
- 7.4 Informó 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 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. Asimismo, el informe agrega 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.
- 7.5 Agregó que tanto los informes de auditoría incorporados al expediente, realizados por la SIGEN y la AGN coinciden en la falta de informes económicos financieros que analizaran los valores de rentabilidad y tasa interna de retorno obtenidos por el concesionario.
- 7.6 Aseguró que la falta de información y la desactualización del expediente atentan contra la transparencia de la Audiencia Pública.



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

- 7.7 Advirtió 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.
- 7.8 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.
- 7.9 Por todo lo expuesto, consideró 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.
- 7.10 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.