



UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ESTADÍSTICA
SECRETARIA DE CIENCIA Y TECNOLOGIA E INSTITUTOS DE INVESTIGACIONES

ACTAS

Jornadas Anuales

***“Investigaciones en la Facultad”
de Ciencias Económicas y
Estadística***



UNR

Raposo, Isabel

Martínez, Adriana

Caviglia, Augusto (becario de investigación)

Instituto de Investigaciones Económicas, Escuela de Economía.

EL PROYECTO HIDROVÍA PARANA-PARAGUAY EN REVISIÓN: LOS NUEVOS DESAFÍOS QUE ENFRENTAR.¹

Resumen

El Proyecto Hidrovía Paraná-Paraguay, parte del Tratado de la Cuenca del Plata, es el eje estructural que coordina el sistema de transporte fluvial de la región. Este trabajo intenta abordar sus orígenes vinculados a la integración regional y ver cómo, en el caso argentino, los avances han estado orientados básicamente al dragado del canal de navegación troncal y al desarrollo de sectores claves (como la agroexportación) para mejorar la competitividad y reducir los costos logísticos. En la perspectiva nacional se analiza una nueva institucionalidad ligada a la gestión que contempla la inclusión de nuevos actores -tanto públicos como privados- que aportan a la toma de decisiones. Se reconocen algunos aspectos conflictivos como nuevos desafíos vinculados a la renovación de la concesión de dragado y balizamiento, los impactos sobre el ambiente, el dragado del canal Magdalena como acceso complementario, la recuperación de una flota fluvial de bandera y el fomento de la industria naval y de reparación de buques, entre otros desafíos que atender pensando en términos de desarrollo integral.

Palabras clave: Hidrovía Paraná Paraguay- Revisión del Proyecto- Desafíos.

Abstract

The Paraná-Paraguay Waterway Project, part of the Silver Basin Treaty, is the structural axis that coordinates the region's river transport system. This work seeks to address its origins linked to regional integration and see how, in the Argentine case, progress has been essentially oriented to the dredging of the trunk navigation channel and the development of key sectors (such as agro-export) to improve competitiveness and reduce logistical costs. The national perspective analyses a new institutionality linked to management that considers the inclusion of new actors - both public and private - that contribute to decision-making. Many conflicting aspects are recognized as new challenges related to the renewal of the dredging and beaconing concession, impacts on the environment, Magdalene channel dredging as complementary access, the recovery of the national of a flag river fleet and the promotion of the shipbuilding and ship repair industry, among other challenges to address thinking in terms of integral development.

Keywords: Paraná Paraguay Waterway- Project review- Challenges.

¹ Elaborado dentro del Proyecto (Cod.80020180100042UR) "Comunidades portuarias y relaciones de producción. Dinámicas de cambio y expectativas en la región de Rosario", dirigido por I. Raposo.



UNR

Introducción.

A partir de los años 60, las políticas de integración regional a nivel latinoamericano tuvieron un gran impulso entre los países en la región, orientados hacia la formalización de esquemas y tratados donde el propósito era estimular el comercio recíproco, concertar una protección arancelaria frente a terceros países y promover estructuras productivas". (Basco C. et al,1988:6)

En el caso de los países del cono sur, fueron inicialmente la ALALC a partir de 1961 y posteriormente, ALADI a través del tratado de Montevideo en 1981 (con la adhesión de 11 países), las asociaciones que llevaron a cabo estos procesos que apuntaban esencialmente a establecer una zona de libre comercio para propiciar el intercambio internacional y programar los grandes emprendimientos y las infraestructuras que estimularan el transporte y el desarrollo regional.

Al impulso de esta tendencia, las infraestructuras y los servicios de transporte orientados al mercado externo de estos países, tuvieron en la HPP- Hidrovía Paraná Paraguay, concertado en el marco del Tratado de la Cuenca del Plata, el emprendimiento estructural más importante de la región y tuvo su concreción a través de la firma del Acuerdo de Transporte Fluvial en 1992. Esto se debía a la necesidad de avanzar en la integración física regional, con mejoras operativas sobre el corredor fluvial natural para mejorar los costos de transporte y dar seguridad a la navegación. (ALADI, 2016)

Este Acuerdo fue puesto en vigencia en cada uno de los países firmantes: en el caso de Argentina en particular, fue a través de la Ley 24385 en 1994. Un año después, se adoptó la decisión de avanzar sobre el dragado y balizamiento en el tramo inferior de la HPP.²,decisión que se concreta mediante el llamado a licitación internacional y posterior adjudicación por el régimen de concesión por peaje a la empresa Hidrovía S.A.

Transcurridos 25 años de la concesión, se da por finalizada la misma sobre el denominado Canal Navegable Troncal del río, frente a la necesidad de mantener y mejorar las condiciones operativas (considerando los requerimientos del transporte fluvial y las producciones regionales vinculadas) y más allá del análisis crítico y la incertidumbre que plantea la coyuntura sobre la situación, es fundamental medir los logros y señalar aquellas cuestiones pendientes así como las emergentes de un proceso que no sólo ponen en crisis la concepción del programa original, sino que además constituyen un desafío para poder sentar bases ciertas sobre un eventual replanteo con miras a futuro.

Este trabajo procura avanzar sobre la idea de reconocer que la HPP ha tenido resultados concretos y efectos positivos que derivan fundamentalmente del plano económico, con el extraordinario desarrollo de algunos territorios y sectores productivos en particular. Sin embargo, muchos son los desafíos y las demandas actuales en torno a la posible definición de estrategias hacia adelante. Ello es producto del desconocimiento o indefinición en el abandono de los principios establecidos en la misma concepción del proyecto, la lucha de intereses por parte de algunos actores involucrados y eventualmente, la falta de políticas públicas orientadas debidamente a la consecución del espíritu del proyecto.

2 Inicialmente, se concesionó el tramo Santa Fe al mar, extendiéndose a partir del año 2009 desde Santa Fe al Norte, hasta Confluencia.

De este modo, se apunta a señalar aquellas áreas que demandan atención y proponen un replanteo de la HPP. a modo de desafíos por atender, más allá de la necesidad de resolver la coyuntura que plantea mantener el dragado y balizamiento de aquí en más.

Este trabajo se plantea como una primera exploración sobre las condiciones y el contexto en que tiene lugar este gran proyecto de infraestructura, atendiendo en lo específico, al acondicionamiento de la vía navegable troncal a partir del Acuerdo de Transporte Fluvial suscripto en 1992. En segundo término, interesa indagar sobre lo que fue la implementación de la concesión por peaje en el país, señalando logros alcanzados y especialmente, posibles demandas y efectos no deseados, en particular en lo atinente a cuestiones sociales y ambientales posiblemente marginadas durante la ejecución del proyecto. Finalmente, cabe señalar los componentes críticos que deja planteada esta gran infraestructura, en especial aquellas deficiencias en cuanto a la formulación y aplicación de políticas de puertos y vías navegables en el país.

A los efectos dar cumplimientos a estos objetivos, cabe decir que en los últimos años se mantiene cierto acercamiento al tema a partir de trabajar sobre la temática de comunidad portuaria, lo cual llevó a sostener contactos con distintos actores vinculados al sistema portuario Gran Rosario (hoy considerado el corazón de la HPP).

La evolución de muchas actividades y la importancia que le corresponde a la Hidrovía sobre el conjunto se puede seguir mediante fuentes periodísticas³ al igual que a contactos (beneficiarios y afectados por la obra) sobre los cambios en el sistema portuario y el crecimiento de la navegación fluvial.

Se recurre además a distintas fuentes de información y análisis bibliográfico sobre el tema. Cabe aclarar que, a nivel internacional, distintos organismos multilaterales mantienen un seguimiento en el tiempo de este proyecto como son los casos del BID, o la CAF, también la Cepal mediante el área de infraestructura y ambiente, entre otros. A ello se suma lo producido por diferentes estamentos oficiales (CIH, Consejo Federal de Hidrovía o Ministerio de Transporte de la Nación) Además, en el ámbito privado, son numerosos los actores con aportes a partir del interés directo sobre la obra como: Cámara de Puertos Privados Comerciales, Bolsa de Comercio de Rosario, Cámara de Armadores, Organizaciones No Gubernamentales y distintas organizaciones y gremios relacionados, entre los muchos vinculados que mantienen un seguimiento del mismo.

1. La Hidrovía Paraná- Paraguay. Orígenes y evolución en el tiempo.

Fue en la Reunión de Brasilia, en 1969, en la que se aprobó el "Tratado de la Cuenca del Plata" con la anuencia de cinco países firmantes: Argentina, Brasil, Uruguay, Paraguay y Bolivia. La intención de quienes adhirieron al mismo era afianzar la institucionalización del sistema territorial como área de integración para un desarrollo armónico y equilibrado, así como mejorar el aprovechamiento de los recursos naturales. La región producía grandes volúmenes de materias primas posibles de comercializar en mercados del exterior, lo cual implicaba que al costo de transporte le correspondía una alta incidencia en el precio final de los productos.

Se incorpora el programa HPP. en el marco del Tratado de la Cuenca del Plata en 1989; el mismo tenía como finalidad principal mejorar las condiciones de navegabilidad del sistema fluvial, de modo de poder mantener activa la navegación las 24 horas/día y los 365 días del año, adecuar la flota a los nuevos requerimientos del sistema y mejorar la infraestructura portuaria existente, acorde a las condiciones del intercambio

³ Entre las fuentes consultadas están las distintas publicaciones nacionales como Transporte y Cargo, Punto Biz y Nuestro Mar, entre otros, los que se caracterizan por ser referentes tradicionales en el tema.

UNR

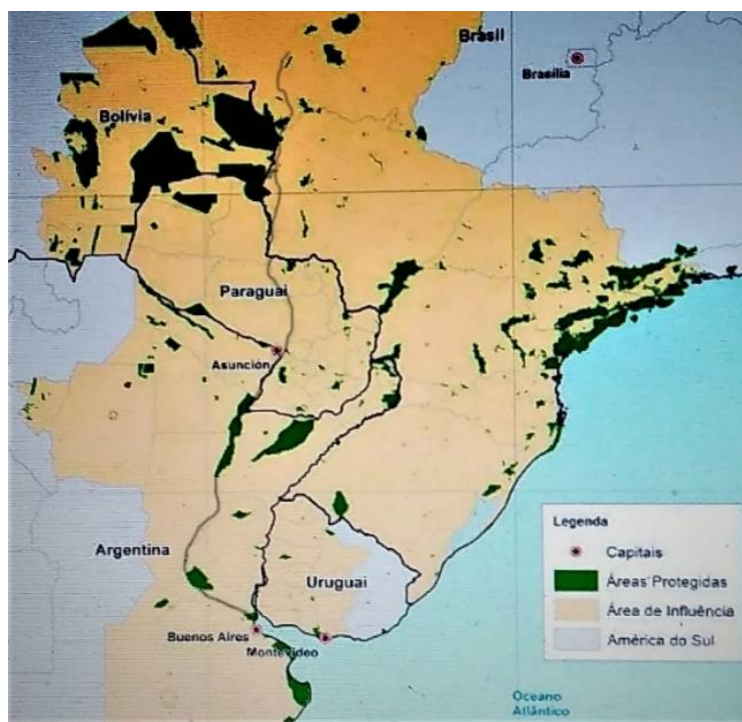
comercial en el área. La HPP se transforma en el emprendimiento estructural más importante de la región para poder avanzar en la integración física regional, con mejoras operativas y nuevas inversiones en infraestructura sobre el sistema fluvial. En líneas generales, lo que el proyecto procura es optimizar el corredor de transporte fluvial natural. (ALADI, 2016)

Ese mismo año se concreta la creación del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH)⁴; de allí en más, en lo inmediato, se determinó el marco jurídico específico en cuanto a las condiciones de navegación por la Hidrovía, el cual se establece a través del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y sus protocolos complementarios⁵ (firmado en Las Leñas el 26/06/1992). El Acuerdo sobre Transporte Fluvial por la Hidrovía tenía como finalidad favorecer el desarrollo, modernización y eficiencia de la operatoria fluvial y facilitar el acceso al mercado externo- en condiciones competitivas en toda la extensión (desde Pto. Cáceres a Nueva Palmira).

En los últimos años, se puede señalar que se establecen algunos cambios en la orientación del proyecto, lo que marca cierta reactivación en el funcionamiento institucional. Una de estas decisiones, en el año 2015, tuvo que ver con el relanzamiento del CIH. (con una Secretaría Ejecutiva) y la Comisión del Acuerdo, lo que permitió retomar temas claves como la seguridad de la navegación, colaboración entre organismos de seguridad (fluido contacto entre Aduanas y Prefecturas) en el combate de ilícitos y el cuidado del medio ambiente, formación del personal embarcado, evaluación de las obras de dragado, entre otras cuestiones. (CIH, 2018)

Cuenca de la Hidrovía Paraná Paraguay

Fuente: CIH- Informe de la Secretaria Ejecutiva del CIH. Julio 16



4 Dos organismos coordinan y llevan adelante su aplicación en el plano regional: a) El Comité intergubernamental de la Hidrovía (1991), órgano político del Tratado de la Cuenca del Plata, y b) la Comisión del Acuerdo que actúa como órgano técnico, quien lleva adelante la agenda regular, y tiene su sede permanente en Asunción, Paraguay.

5 El acuerdo finalmente se integra con 7 protocolos adicionales y 14 reglamentos que definen el marco normativo común que establece el Acuerdo.



UNR

En el año 2018 se produjo la firma del Acuerdo de sede, el que establece las condiciones para el funcionamiento permanente y definitivo del CIH en la Ciudad de Buenos Aires, tal como lo define su estatuto fundacional (la Secretaría Ejecutiva es quien desarrolla tareas de manera provisional desde sus orígenes) Recientemente se prorrogó, por tiempo indefinido, el Acuerdo de Transporte fluvial de la HPP. Entre los temas que aún siguen pendientes está la falta de estadísticas comunes; en este sentido, el CIH trabaja actualmente en elaborar un módulo básico de información compartida en el conjunto.

Hoy, a treinta años de su puesta en funcionamiento como eje de integración, el proyecto común se utiliza sólo en forma "parcial" y con sesgo individualista en términos de cooperación internacional. (Correia et al, 2016) El uso asimétrico puede ser atribuido a obstáculos regulatorios de cada país, falta de compromiso y de incentivos fiscales de c/u de ellos. Sería importante alcanzar niveles de cooperación institucional entre todas las entidades gubernamentales, instituciones académicas y las iniciativas público-privadas, a los fines de mejorar el desempeño de este proyecto.

2. La Hidrovía Paraná. Paraguay en territorio argentino.

El Acuerdo de Transporte Fluvial de la HPP entró en vigor en cada uno de los países firmantes; en el caso de Argentina, fue en noviembre de 1994, mediante la Ley 24385. La obra clave del proyecto era el mejoramiento del canal navegable troncal, tarea que fue asumida por cada estado miembro a través de tareas de mantenimiento, balizamiento y señalización iniciados por cada territorio de forma individual.

Desde un comienzo en el país, se planteó la importancia de resolver obras en el tramo inferior del eje fluvial (de Santa Fe al Océano); la decisión fue llevarlas a cabo a través del régimen de concesión por peaje. Mediante el Dec. N° 253, en 1995, se adjudicó al consorcio Hidrovía SA. la concesión para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado de la vía navegable troncal, comprendida entre el Km. 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, a la altura del Km. 205,3 del Canal Punta Indio, utilizando el Canal Ing. Emilio Mitre como paso obligado.

El período de la concesión original se fijó en 10 años (a partir de la firma del Acta de Iniciación el 1/05/1995); en ella se contemplaba una etapa inicial preparatoria y otras posteriores de ejecución, donde aumentar el calado y extensión de la obra original. Las profundidades establecidas en un comienzo eran 22 pies en el tramo Santa Fe- Pto. San Martín en tanto 32 pies eran desde este último hasta la salida al mar.

En el año 2002, con la puesta en vigencia de la Ley 25561- Emergencia pública y modificación del régimen cambiario, se consideró al contrato como un servicio público, por lo tanto, la concesión quedó encuadrada en la renegociación de contratos. En 2005, se suscribió un Acta Acuerdo entre las partes, por medio de la cual la Concesionaria asumió la obligación de iniciar la obra de profundización, llevando la misma en una 1ª etapa a 34 pies en el tramo Océano- Pto. San Martín y 25 pies en el tramo restante hasta Santa Fe por el Canal Ing. Emilio Mitre, siguiendo la traza del canal Punta Indio e incluyendo la modernización de la señalización⁶. (AGN, 2012) En el año 2009 se firmó finalmente el Acta Acuerdo de Renegociación (Dec. N° 113/10); en la misma se determina garantizar el dragado (en 10 pies) y el balizamiento del tramo Santa Fe–Confluencia como extensión, quedando establecido el plazo definitivo

6 A partir de la Res. N°1534/06 se aplicó una tarifa transitoria de peaje por TNR. hasta tanto la UNIREN- Unidad de Renegociación de Contratos se expidiera en la renegociación.



UNR

para el vencimiento de la concesión (30 de abril de 2021).

Transcurridos hoy 25 años de la concesión, merece una referencia especial la falta de constitución del organismo de control previsto en la Ley para la supervisión técnica y ambiental y auditoría económica, administrativa, contable y legal de la obra, pese a los reclamos y recomendaciones que se hicieron escuchar en este sentido (AGN, 2012)

Si bien los antecedentes y el vencimiento del plazo de concesión eran conocidos, las tareas de apresto de un nuevo proceso licitatorio se vieron inexplicablemente dilatadas (tal vez por la alternancia en el signo político a nivel del gobierno nacional en los últimos años, o quizás por descuido o fallas en la gestión de los servicios públicos). Mas allá de las razones que puedan esgrimirse para esta demora, lo cierto es que las falencias en la toma de decisión estuvieron presentes en numerosas instancias del proceso, y están presentes en esta oportunidad, por un cambio de criterios en cuanto a cómo implementar el dragado y balizamiento de aquí en más.

Mediaron cambios importantes en la aparición de nuevos actores, hasta hoy al margen de las decisiones, tratando de acordar los términos y condiciones del nuevo proceso. En este sentido, el Gobierno nacional convocó en agosto 2020 a las distintas provincias vinculadas directamente a la obra (Buenos Aires, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe), a ser parte del Acuerdo Federal de la Hidrovía. Se recrea así la institucionalidad en torno al proyecto y se constituye el Consejo Federal Hidrovía- CFH (Dec. N° 307 del 1/12/20) presidido por el Ministro de Transporte.⁷

Sin duda que el gran desafío de poner rápidamente en marcha este proceso, requiere cierta celeridad y efectividad en las decisiones para no afectar lo que hasta ahora ha sido el normal funcionamiento de la vía fluvial. La Hidrovía Paraná Paraguay se ve hoy como la opción de transporte más relevante para la producción agrícola, tanto de graneles sólidos como líquidos; es la vía de salida del – aproximadamente- 80 % de las exportaciones del país y casi la totalidad del movimiento de contenedores; también es una de las vías navegables naturales de mayor extensión en el mundo: 3.442 km (de Pto. Cáceres (BR) a Nueva Palmira (UY) y por ella transitan cerca de 5000 buques/año.

El desarrollo extraordinario experimentado en estos años en cuanto al comercio exterior y el transporte, que se muestra focalizado en el crecimiento notable de ciertos sectores económicos en el país⁸, requiere poder extenderse en sus beneficios a otras producciones – como aquellas producciones regionales posibles de desarrollar. Para ello será necesario disponer de puertos equipados para la exportación, buques y barcasas para desarrollar los tráficos fluviales, redes logísticas complementarias, entre otros. Esta lectura, que acerca a las importantes ventajas económicas en las que redundó la HPP., no implica descuidar a la sociedad y su cultura en relación con el río ni tampoco marginar del tratamiento a futuro el uso adecuado y preservado de los

⁷ Lo integran, además, tres Ministerios de la Nación: Transporte, Desarrollo productivo e Interior, las provincias vinculadas y numerosas organizaciones del país entre los que están numerosas ONGs. no gubernamentales, organizaciones sindicales, entes u organismos públicos e instituciones académicas. Entre los objetivos están el brindar asesoramiento permanente en todo lo relativo a la concesión; constituir un ámbito de coordinación política; y recibir las inquietudes, propuestas y proyectos de quienes tengan interés en el fortalecimiento e integración de la HPP.

⁸ Según el Ministerio se transportan más de 100 mill. Tn. de carga, mercadería en contenedores (Puerto de Buenos Aires y Terminal Dock Sud); la carga de la industria automotriz (Puerto de Zárate); de la industria metalúrgica, en particular la siderúrgica; un gran porcentaje del cabotaje y transbordo de cargas; así como también, constituye una de las vías centrales de transporte de gas natural y petróleo crudo y productos refinados, lo cual es vital para el abastecimiento energético nacional.



recursos vinculados al medio ambiente.

3- Desafíos presentes y lineamientos estratégicos a futuro.

A partir de los nuevos enfoques que la teoría del desarrollo regional exhibe, se asiste a ideas superadoras que indican que les corresponde a los distintos agentes locales un rol más activo y presente, al verse directamente involucrados en la toma de decisiones como parte de un territorio. Es así como hoy los capitales públicos y privados, y los distintos grupos sociales se combinan en sus intereses y posibilidades para poner en marcha y ejecutar nuevas estrategias de desarrollo.

En función de lo explicitado, se pueden reconocer problemáticas o aspectos conflictivos de larga data que mueven a la reflexión en torno a este gran proyecto de infraestructura orientado al desarrollo regional (A. Sciara et al., 2004) Proyectar a futuro, implica necesariamente trabajar en la definición de estrategias para superar dificultades y necesariamente, encontrar alternativas a los desafíos presentes, integrando diferentes aspiraciones de la sociedad.

3-1. Mejorar las condiciones del canal navegable troncal.

Cercados por los plazos y la caducidad de la concesión del dragado y balizamiento del canal navegable troncal, el gobierno está obligado a tomar decisiones a la brevedad respecto a las obras de mantenimiento del dragado y balizamiento sobre el canal navegable troncal, las que de alguna manera son críticas para sostener en condiciones operativas el desplazamiento de los buques y con ello, el comercio exterior a través de esta vía de salida de la mayor parte de las exportaciones de granos, subproductos y aceites (principal fuente de ingreso de divisas para el país)

A los efectos, se puso en funcionamiento en la órbita del Ministerio de Transporte-MT (2021b) la Unidad Ejecutora Especial Temporaria de "Hidrovia" (Resol. N° 8/2021) desde donde se coordinan las tareas de preparación del pliego licitatorio.⁹ En tanto se trabaja, más allá de la prescripción de los tiempos legales establecidos en la concesión, con una breve prórroga de extensión.¹⁰ En esta línea, no fue fácil resolver la transición; pese a que persisten ciertos intereses en querer asumir la responsabilidad del mantenimiento de los servicios en forma directa desde el Estado, se sabe que la Argentina no cuenta con el equipamiento necesario ni reúne las condiciones para volver a tomar a cargo las tareas y mantener operativo el canal.¹¹

La ratificación del Gobierno de que la licitación se haría por el régimen de concesión de obra pública por peaje (Ley 17520) "a riesgo empresario y sin aval del Estado" le dio cierta tranquilidad al sector empresarial, temeroso ante un eventual aumento de los costos de financiamiento por intermediación. En esta dirección, desde el Ministerio de Transporte (2021c.) se estableció un acuerdo de cooperación con la OCDE-Organización para la Colaboración y el Desarrollo Económico que asistirá en el análisis de la evaluación y acompañamiento de la licitación de la Hidrovia Paraná

⁹ Esta Unidad estará en funcionamiento hasta tanto cumplir con las tareas de preparación de los pliegos, o se cumpla el plazo máximo definido por la Resolución, hacia fines de este año.

¹⁰ La Resol. 129/2021 dispuso la continuidad del Contrato (horas antes del vencimiento) desde la terminación del plazo -30/04/2021- por noventa días. La prestación se efectúa con carácter precario.

¹¹ Desde el Sindicato de Dragado y Balizamiento, su titular J.C. Schmid expresó que "no hay equipamiento, el que hay está hundiéndose". Mover dragas al lugar implica entre uno y dos meses – dependiendo dónde están- para que puedan operar en aguas argentinas. (Diario La Nación, 11/03/21)

UNR

Paraguay.¹²

El nuevo llamado a licitación contemplará ciertas premisas que se orientan no sólo a mantener sino a mejorar las condiciones actuales de navegación. Una de ellas tiene que ver con evitar el falso flete a través de mejorar el calado de diseño, sin desconocer otros condicionantes que van más allá del "óptimo económico". Actualmente el 80 % de los buques exceden el calado actual del canal (34 pies), saliendo con disponibilidad de bodegas para completar carga en la salida o en puertos marítimos. (del total de buque que ingresan, el 60 % exceden los 40 pies de calado. (MT, 2021a.)

Otro aspecto fundamental está en relación con las dificultades que presenta el canal navegable en cuanto a la agilidad en el desplazamiento de los buques, existiendo obstrucciones en algunos tramos (por insuficiente ancho de solera para el doble paso) que reducen la fluidez del sistema y plantean demoras en los tráficos. En este sentido se sabe que, del total de tiempo de navegación de un buque, existe un retraso promedio de 43% del tiempo de viaje perdido por demoras y detenciones. (MT, 2021a.)

El tramo argentino de la Hidrovía a licitar se extiende desde Confluencia por el río Paraná hasta el Km. 239 del canal de Punta Indio (Recalada- en el Rio de la Plata), lo que hace un total de más de 1200 km. donde se debe implementar la modernización, ampliación y operación del sistema de señalización junto a tareas de dragado y mantenimiento de la vía navegable troncal que, dada la magnitud de obra, requiere de empresas de envergadura y experiencia internacional para ejecutar las tareas.¹³

Situación actual y propuesta de la profundidad de diseño de las obras a licitar.

Fuente: Ministerio de Transporte. UPE- Hidrovía Federal (2021a.)



En principio, está la posibilidad de licitar dos unidades de negocio separadas: de Santa Fe al mar (tramo fluvio marítimo) y de Santa Fe al norte (tramo fluvial, navegable para convoyes de barcazas y buques menores); podrían darse dos llamados diferentes a

¹²En este mismo sentido, está en tratativa la creación de una Comisión Bicameral de seguimiento de la Hidrovía Paraná Paraguay. (media sanción del Senado de la Nación)

¹³ Más allá de la incertidumbre que generan los negocios en la Argentina, la decisión del Gobierno de concretar el llamado a licitación internacional atrajo el interés de grandes grupos del sector a nivel global. Los potenciales interesados son -además de la belga Jan De Nul (que hoy junto a Emepa es la responsable de la concesión); la belga, Deme Group; las holandesas Royal Boskalis Westminster y Royal Van Oord; y la Shangai Dredging Company, subsidiaria de la estatal China Communications Construction Company (CCCC), la cual hace ya muchos años mostró interés en la obra. (Diario Infobae, 1/05/2021)

propuestas para la concesión con un tiempo estimado en diez años.¹⁴

En el tramo fluvio marítimo, se estima un primer año con obras de ensanche, corrección de traza y señalización en tanto llevar de allí en más la profundidad del canal - de forma progresiva a 36 pies- y después del 4° año, llegar a los 38 pies. (MT, 2021a) Desentendimientos y contratiempos en el seno del gobierno demoran los anuncios y la toma de decisión respecto a las condiciones del pliego, que estaba previsto fueran presentadas para fines de abril, en el marco de una nueva reunión del Comité Federal de la Hidrovía (aún pendiente)

3-2. Incorporación del Canal Magdalena como traza alternativa.

Junto al regreso del dragado y balizamiento de la HPP. como tema de agenda, volvió el interés de algunos gobernadores y en particular, la oportunidad de ciertos intereses vinculados a puertos de la provincia de Buenos Aires, de reinstalar la posible ejecución de la obra del Canal Magdalena. Si bien ésta no es parte de la HPP. (Nueva Palmira, en Uruguay es el puerto que marca el extremo sur) se plantea como una opción superadora de salida a la navegación a través del Río de la Plata, en su conexión al mar.

Este nuevo canal de navegación plantea, mediante la bifurcación del Canal Punta Indio, descomprimir la boca del estuario del Río de la Plata a través de la ejecución de un canal de mayor profundidad y de doble vía para la navegación. Su emplazamiento está previsto en aguas comunes con Uruguay, por lo que su ejecución estaría reglada por el Tratado del Río de la Plata¹⁵. El proyecto de la obra fue consultado previamente en la CARP (Comisión Administradora del Río de la Plata) donde se presentaron los estudios, los que en su oportunidad aprobara Uruguay.¹⁶

Traza del Proyecto del Canal Magdalena.

Fuente: Bolsa de Comercio de Rosario.



El proceso licitatorio resultó suspendido por el gobierno nacional (a fines del año 2015) y ahora reactivado, cuando la Delegación de la Argentina ante la CARP entregó al

¹⁴ Ello permitiría que en el tramo Santa Fe al Norte se presentaran empresas nacionales que no tendrían opción – por la escala de obra y equipos necesarios- de hacerlo en el tramo final Santa Fe al mar.

¹⁵ El tratado firmado entre ambos países (en 1973) establece el marco legal para la protección ambiental y el desarrollo sostenible de los usos y recursos del Río de la Plata.

¹⁶ El 30/09/2020 la delegación argentina ante la CARP entregó al Ministro de Transporte, copia de los documentos del proyecto con los estudios realizados hasta el momento.



UNR

Ministro de Transporte de la Nación la documentación que corresponde a los estudios completos y aprobados oportunamente por Uruguay.

A comienzo de este año, se puso en funcionamiento una segunda Unidad Ejecutora, desde donde se asume el compromiso de avanzar en el llamado a licitación. A través de la Res. MT. 33/2021 se constituye la Comisión Ejecutora Especial Temporaria Canal Magdalena para asistir y asesorar en el llamado, tramitación y adjudicación y llegar al contrato de Licitación Pública Nacional e Internacional para la ejecución de tareas del dragado de apertura, señalización y mantenimiento del sistema de navegación del canal.

En estos días, se convocó a una Audiencia pública sobre la obra (para el 6/05/2021)¹⁷

La obra tiene importante apoyo técnico, resaltando las ventajas que pueden derivar de la misma para una mejor navegación al estar alineado a las corrientes y contar con mayor ancho de solera, lo cual permite la doble vía de movimiento; ello implicaría menor costo de mantenimiento por las características del lecho; facilitaría la salida al mar para puertos de la costa bonaerense (eventualmente nuevas terminales de aguas profundas) (Nuestro Mar, 2020), y habría una conexión directa entre los tráficos por agua entre las economías del litoral del Paraná y los puertos patagónicos, definiendo con mayor claridad un sistema portuario nacional.

Esta controvertida obra podría implicar un ahorro de costos y mejores condiciones para el comercio exterior por la velocidad y fluidez del tráfico y los costos favorables.¹⁸ Además, se estima que el Canal Punta Indio tiene costos muy superiores en cuanto al mantenimiento del dragado y también a los peajes que le puedan corresponder a los buques que ingresan a través del nuevo canal.¹⁹

También existen los detractores de esta obra que señalan, desde lo económico, que no existirían ahorros que justifiquen su realización, aún más, los ahorros en mantenimiento no alcanzan a revertir el mayor costo de los fletes por aumento del tiempo de navegación²⁰ por lo que se generaría flujos negativos a perpetuidad, a no ser que se dieran ahorros genuinos en otros aspectos. Desde lo técnico, si bien su alineación a las corrientes parece ser una ventaja, deberían realizarse estudios sobre posibles suelos duros que podrían aumentar el presupuesto de apertura y dragado del canal (G. Müller, 2020)

Más allá de razones económicas y técnicas, el Canal Magdalena parece rescatar una vieja cuestión de soberanía nacional, en muchos casos así reivindicada por quienes la promueven. Sin duda que la importancia que reviste esta obra para el interés nacional justifica su realización; sin embargo, el costo de ejecución de esta obra se estima en un valor aproximado a los 300 mill U\$S y deberá ser afrontado por el Estado quien ya

¹⁷ La convocatoria a la Audiencia se basó en el art. 2 de la Res. N°33/21-MT. que establece que la Unidad Ejecutora "deberá impulsar y coordinar una audiencia pública", conforme a la Ley N° 25.675, de toda la documentación, antecedentes, y estudios existentes para el Proyecto del Canal Magdalena".

¹⁸ El Ing. J. Orduna, delegado ante la Comisión Argentina del Río Uruguay-CARU (entre sus promotores) argumenta que una vez cubierto el costo del dragado de apertura, el peaje sería menor, por lo cual los buques optarían por este paso como ingreso alternativo al canal hidroviario (El Cronista, 22/03/2021)

¹⁹ Refiere igualmente J. Orduna que, muchos buques con destino a puertos argentinos esperan hasta 3 días o más frente a Montevideo, lo que deriva en costos logísticos y gastos en bienes y servicios que obtiene Uruguay. (La Nación, 11/03/2021)

²⁰ La mayor parte de los buques que salen por la HPP. aproximadamente el 90 % de ellos hoy lo hacen con rumbo hacia el Norte, con lo cual aumentarían sus tiempos de recorrido.

ha previsto una afectación de partidas en el presupuesto nacional para la misma.²¹

Resulta cuanto menos controvertido que sea en esta etapa donde el país está en plena tarea de implementar el llamado a licitación internacional para adjudicar el Canal Navegable troncal de la Hidrovía, que se incorpore esta obra (con aún muchas imprevisiones) que puede generar incertidumbre y convertirse en posible condicionante a futuro de las condiciones de licitación.

3-3. Recuperación de la flota fluvial de bandera y creación de puestos de trabajo.

En la década del 70, Argentina era el único país de que en la región podía transportar todo tipo de carga desde cualquier lugar hasta el Río de La Plata; hoy prácticamente, no hay empresas argentinas que participen en el tráfico de cabotaje, tampoco hacia los puertos de ultramar. El país se encarga de mantener las condiciones de navegabilidad en esta parte de la Hidrovía, pero no explota esta ventaja construida debido a que no desarrolla actividades de transporte con buques propios; es decir, paga el mantenimiento y pierde el control sobre los servicios de transporte fluvial a manos de flotas de bandera extranjera.²²

El país transporta sólo el 2% de toda la carga de la HPP. en buques nacionales en tanto que el 90% lo hace a través de buques y barcasas con bandera paraguaya, tanto en cuanto a carga contenerizada como a granel, y el 8% restante, se embarca en flota uruguaya y boliviana. Paraguay construyó su flota en 20 años convirtiéndose en una potencia naviera, estando clasificada hoy, como la 3° en importancia en el mundo.²³

Sin duda la explicación a tremenda pérdida está en las asimetrías impositivas y laborales que han trabado el desarrollo de las empresas navieras en el país y también, de poder contar con una industria naval y de reparación de buques, complemento fundamental para el desarrollo de esta actividad. (González Insfrán, 2018)

El hecho es que la mayoría de los buques que la transitan son de bandera paraguaya, el país pierde una posibilidad extraordinaria de ingresos de divisas por fletes; también se pierde la posibilidad de contratación de mano de obra como tripulaciones de buques más la mano de obra calificada que podría trabajar en los astilleros. (Cabe destacar que los buques de bandera paraguaya pagan mucho menos impuestos y tienen tripulaciones de menor capacitación y sin derechos laborales formales o precarización de estos empleos, situación que no sólo afecta la condición de los trabajadores, sino que también atenta contra la seguridad de la navegación fluvial.

Argentina ya perdía 3.500 mill. U\$S año, una década atrás (E. Facchin, 2009) en concepto de fletes a terceras banderas por transportar cargas del país. Este valor convertido en sueldos, ganancias empresarias e impuestos, cargas sociales y previsionales tendrían una significativa participación en el PBI y se convertiría en un poderoso incentivo para otras actividades que integran la cadena de servicio.

Este nivel de pérdida podría ser revertido por el país que cedió sus divisas a manos de empresas transnacionales, las que consiguieron hacerse del negocio del transporte fluvial y marítimo.²⁴ Cabe aclarar que no siempre se trata de armadores o navieras de

²¹ Banameris. 8/02/2021. Las obras del canal Magdalena requerirían 25.790 mill. \$ (US\$293mn) que financiará el gobierno en 4 años, desembolsando 2.638mn en 2021, 13.028mn en 2022, 9.036mn en 2023 y 1.089mn en 2024.

²² Por la HPP. hoy transitan 3.800 barcasas y 400 remolcadores e ingresan 6.000 buques de ultramar año

²³ No es posible que en Argentina una naviera pague el 35 % de impuesto a las ganancias contra el 10 % que paga en Paraguay, o tener impuesto a los combustibles 50% más alto un barco extranjero.

²⁴ Agendar. 12/09/2020 publica una reproducción de la columna de Julio González Insfrán, Secretario General del Centro de Patronos y Oficiales Fluviales de Pesca y Cabotaje Marítimo.



UNR

los países vecinos los que tomaron a cargo el negocio; si bien hay muchas empresas internacionales que se radicaron en la región dado el importante volumen de cargas que ofrece la Hidrovía, también son muchos los casos de empresas argentinas que trasladaron su sede o simplemente optaron por la bandera de otro país para sus embarcaciones.

Ante esta realidad, en 2013 distintas organizaciones ligadas a la industria iniciaron gestiones para modificar la legislación; las mismas concluyeron con la Ley 27.419 en 2017. Esta norma mereció el veto de dos cláusulas fundamentales como eran el régimen impositivo a la marina mercante y el financiamiento de la industria naval por crédito fiscal, los que impidieron la reactivación buscada. Se suman dificultades como el hecho de no contar con un régimen aduanero facilitador en la materia. Ello provoca demoras en los despachos de las embarcaciones en algunos puertos, así como dispares controles por parte de las autoridades aduaneras, por falta de una regulación común. El marco normativo común es aún una cuestión pendiente.

Actualmente, desde el plano político se busca reglamentar la Ley y restablecer las cláusulas vetadas; ello permitiría resolver de raíz las asimetrías impositivas que traban el desarrollo de la marina mercante y el financiamiento de la industria naval.²⁵ Argentina está rezagada del transporte fluvial; sin embargo, con poca inversión podría asegurarse cierta rentabilidad ya que la Hidrovía tiene la carga y la posibilidad es que, con bandera argentina, se pueda volver a transportar parte de ella.

3-4. Problemas ambientales asociados al desarrollo del proyecto.

Si bien la Hidrovía se concibió como una herramienta para la integración regional y el desarrollo, actualmente se acerca más a una estrategia de inserción global que define individualmente cada país; el foco está puesto en el crecimiento de la producción y el comercio primario-exportador más que en las necesidades y aspiraciones de las propias comunidades involucradas. Un proyecto de la escala de la HPP cuyo alcance va mucho más allá de resolver el canal navegable troncal, no consideró el impacto inducido fuera del cauce principal sobre arroyos, ríos y humedales ni la idea de paisaje, así como tampoco contempla las condiciones de vida y el ambiente en general – aspectos socio- económicos y culturales- de las numerosas comunidades costeras.²⁶

No se trabaja en dimensionar la extensión y persistencia de los impactos generados por el dragado y el aumento en el desplazamiento de los buques; tampoco se llevan a cabo monitoreos con regularidad como para detectar efectos sinérgicos y acumulativos que permitan la evaluación de la situación al presente. Cabe considerar que todo cambio drástico que no se controle a tiempo puede alterar la estructura de un humedal y ello derivar en daños irreversibles sobre el sistema. (Wetlands Int., 2019)²⁷

Los estudios ambientales, en un inicio sólo estimaron los costos parciales de mitigación, monitoreo y control y no los referidos a los efectos directos sobre el

²⁵ Diferentes funcionarios manifestaron su interés y apoyo a la actualización de la Ley; además de tratar de implementar un proyecto de diseño y construcción de remolcadores de empuje propulsados a GNL en astilleros argentinos.

²⁶ Parte del financiamiento del proyecto de origen lo suministró el (BID) Banco Interamericano de Desarrollo. En 1995, fue Internave Engenharia quien realizó el Estudio de Viabilidad económica y en 1994. Taylor-Golder-Consular-Connal el Estudio del Impacto Ambiental de los mejoramientos a la Hidrovía PP. referencia única para el estudio de factibilidad no contemplaba el tramo Santa Fe-Océano.

²⁷ Especial preocupación existe sobre los sitios Ramsar como es el caso del Delta del Paraná, en Argentina y por supuesto, el más importante por su escala, el denominado Pantanal (de Corumbá a Pto. Cáceres, Brasil), ambos comprometidos por las intervenciones que se puedan realizar de aquí en más, en el marco del proyecto HPP. (Jurado A., 2021)



UNR

entorno. Los impactos ambientales negativos son sinérgicos y acumulativos y, además, se distribuyen en toda la población, en particular en las comunidades ribereñas más vulnerables, de allí la necesidad de anticiparse a los efectos adversos. (Latino Consult, 2020)

Existe gran incertidumbre y debate en torno a dos cuestiones: en las dificultades que plantea el acceso a la información pública y el derecho de las comunidades a decidir sobre aspectos del proyecto que hacen al modelo de desarrollo de la cuenca, los que deben ser garantizados (Taller Ecologista, 2021) Para dar respuesta a ambas cuestiones, es importante salvar asimetrías de información, tener mayor certidumbre respecto de los efectos de las obras y la operación del sistema que se propone a futuro.

Está claro que los beneficios hasta el momento han sido importantes en el plano económico, y están concentrados en un número reducido de grandes actores (cadena de agroexportadores, transportistas, concesionarios, etc.) Es tiempo ya de incorporar a la sociedad con sus demandas concretas y sumar aportes; para que ello ocurra, es necesario que se cuente con la información necesaria y se garantice el acceso público.

Hay dos grandes grupos de efectos que pueden provenir - en lo inmediato- de las nuevas obras de dragado y balizamiento del canal navegable troncal: a) aquellos que derivan de las actividades a llevar a cabo durante la ampliación de las obras del canal navegable (remoción de rocas - dragado y corrección de meandros, retiro y depósito de materiales extraídos) en las distintas etapas que contemple la obra y b) actividades relativas al mantenimiento y operación a futuro (con aumento de la navegación y actividad portuaria)

Las nuevas tareas de dragado y profundización del cauce seguramente implicarán la remoción de bancos de arena y limpieza- remoción de materiales del cauce (el fondo del Paraná es un gran campo de dunas similares a las de origen eólico), la suspensión de sedimentos, la rectificación de meandros y otras alteraciones físicas en tramos de la traza. Cada alteración, como contrapartida tiene su impacto en la fauna y flora local; algunos estudios en el medio permiten inferir importantes alteraciones sobre peces y otras especies de río.²⁸ El contacto de cascós y hélices de buques puede dañar la fauna acuática, incluso, llegarse a la introducción de especies invasoras en el medio.

Con mayor calado y otras mejoras en las condiciones de navegación, producto del dragado, se puede producir un considerable aumento del tránsito fluvial a la par que el movimiento de buques de mayor escala. En la medida que crece el calado, mayor es el desplazamiento de agua y oleaje generado por las embarcaciones. Se suma así al impacto sonoro, el erosivo que produce el choque del agua, sobre las márgenes e islas del río, teniendo ello afectos sobre la forestación y la vegetación de riberas y en la estabilidad de la línea de costa (son frecuentes los derrumbes en zonas de barranca)

Desde el CIH se trabaja en un posible reemplazo del combustible que habitualmente utilizan las embarcaciones y es posible según los expertos pensar en el reemplazo por GNL. (gas natural licuado) Con el crecimiento de la navegación también aumentan los riesgos, como derrames accidentales de sustancias no deseadas como hidrocarburos, agrotóxicos u otros elementos peligrosos (de hecho, hubo contingencias) a los que se suma el transporte de cargas peligrosas, como por ej. la que desplazan buques metaneros, los que además alteran el ritmo de navegación con demoras en los tránsitos.

²⁸ Diario El Litoral (15/11/2020) en base a datos del Laboratorio de Hidro-ecología, INALI.

3-5. Incorporación y mejoras portuarias asociadas a una logística integrada.

Orientar este proyecto para procurar el desarrollo territorial - en términos de la sociedad argentina- implica necesariamente considerar más allá de las ventajas que derivan de las mejoras sobre el canal navegable troncal, transformar la realidad de la cuenca hídrica. Este esfuerzo de reorientar los beneficios implica apoyar el crecimiento de las economías regionales; promover la instalación de nuevos puertos y adecuación de los existentes; impulsar las redes de logística complementaria (en especial el ferrocarril y el camión junto a los servicios complementarios a la navegación); y estimular la radicación de inversiones en nuevos emprendimientos productivos asociados.

En este aspecto hay mucho, casi todo por hacer. Tal vez una primera consigna pase por identificar que la HPP. no es más que el motor de desarrollo y de lo que se trata es de poner empeño en coordinar políticas y esfuerzos desperdigados para armonizar la asignación de recursos que, en algunos casos no se focalizan u orientan debidamente ni se piensan en términos de construir redes complementarias al potencial de la HPP.

En cuanto a la estructura portuaria actual, fue la Ley 24093 (1992) la que habilitó importantes inversiones en puertos privados en el país²⁹; a partir de ella se concretaron numerosas infraestructuras a nuevo en muelles e instalaciones complementarias de carga y almacenaje. En este caso no sólo se trata de los grandes grupos de la agroexportación (nacionales como Aceitera General Deheza o ACA. e internacionales como Dreyfus, Cargill o Cofco); también hay otros sectores como el automotriz o los contenedores que dejaron abierta una puerta a la exportación y los potenciales desarrollos productivos regionales.

Esta reestructuración del sistema portuario se vio fuertemente concentrada en el tramo inferior de la Hidrovía, acentuando un claro desbalance que marca el área central del país respecto de aguas arriba, al norte del puerto de Santa Fe, donde son muy pocos los puertos habilitados y de baja significación los desarrollos allí implementados. Sería muy importante contar con políticas específicas para lograr que muchos embarcaderos y muelles que están en contacto con producciones regionales puedan convertirse en puertos con el equipamiento necesarios para sacar desde allí los productos.

La estructura logística es un factor determinante en la competitividad de una economía, y en Argentina es un factor poco atendido. El sistema portuario requiere resolver importantes cuellos de botellas que se plantean en la mayor parte de los accesos ferroviarios y viales a los puertos, lo cual incrementa los costos de transporte y complejiza el medio ambiente de muchas áreas urbanas localizadas en inmediaciones de estos puertos. Este es un desafío, una gran traba que remover que ha sido priorizada a través de proyectos complementarios por distintos organismos internacionales.³⁰

En particular la red ferroviaria en el país requiere una reestructuración; en los últimos años se han llevado a cabo algunos avances en el caso del Belgrano cargas y logística en el traslado de graneles, en especial con destino a los puertos del Gran Rosario. Actualmente la estructura logística argentina canaliza aproximadamente el 85% de su producción a través de camiones (con una red vial poco preparada para estos volúmenes), lo que eleva el costo y quita competitividad a la producción, en

²⁹ En paralelo, el Estado descentralizó los puertos públicos hacia las provincias o Entes administradores mixtos, permitiendo recuperar instalaciones y reactivar la actividad de numerosos puertos y terminales.

³⁰ Organismos como Cosiplan- Unasur (antes IIRSA) o CAF. han propiciado la integración de cadenas productivas a lo largo del Eje en los mercados globales a través de múltiples proyectos complementarios para la eficiencia del sistema productivo y calidad de vida de poblaciones en el área de influencia.



UNR

particular a muchas economías regionales del norte del país que pagan fletes excesivamente altos para llegar a puertos.

No es posible cerrar algunas apreciaciones sobre la importancia de este desafío sin antes decir que la deuda es grande y los temas pendientes a escala regional son muchos y diversos, particularmente porque no se orientan las inversiones en términos de redes integradas, complementarias con el programa HPP.

4- Algunas reflexiones finales.

Cuando se revisan los nuevos enfoques que promueve la teoría del desarrollo regional, se asiste a planteos superadores de aquellos que veían en el Estado el motor impulsor de todo plan de desarrollo. Hoy son los agentes del territorio los que desempeñan un rol clave al estar involucrados en la toma de decisiones y poder apropiarse de las estrategias a futuro. Así, capitales públicos y privados junto a distintos grupos sociales se combinan para llevar adelante propuestas con resultados valorables.

La HPP como toda infraestructura requiere ser programada, evaluada, actualizada, puesta en ejecución y vista en perspectiva; como todo proceso ser pensado y planificado debidamente en términos de región. Se celebra que las decisiones en el país puedan ser parte de un Comité Federal dispuesto a incorporar las necesidades de los territorios del interior para sumar demandas provenientes de las economías provinciales; esta decisión auspiciosa no debería ser motivo de dilación en las decisiones que adoptar o convertirse en una traba a lo que hoy funciona con regularidad.

Se trata en esencia de mejorar la competitividad lograda por ciertas producciones en base a los costos logísticos; sin embargo, más allá de la vía navegable troncal, es prioritario trabajar con las provincias cuestiones ambientales que son de su incumbencia. Además, la idea pasa por mejorar lo que hoy es parte del desarrollo que incluye a los puertos, el dragado de acceso, las vías férreas y las rutas que alimentan y extienden los beneficios del litoral fluvial al interior. (con el tren o el camión para acortar tramos de circulación y bajar los costos)

Entre las obras complementarias, la realización del Canal Magdalena se entiende que puede ser importante para el desarrollo fluvial y marítimo del país; sin embargo, está más allá de las consideraciones de la HPP. en este caso, en tanto se decidió su construcción mediante un proceso licitatorio que se administra por separado. Si resulta clave avanzar en la recuperación de una flota fluvial de bandera, y como complemento, retener y fomentar la producción de astilleros en nuevas embarcaciones, reparación de buques y servicios a la navegación, todas actividades que están muy afectadas, casi extinguidas en los últimos años. Su recuperación puede ayudar a recrear numerosos puestos de trabajo en el país, además de sumar ingresos fiscales y mayor control sobre una actividad en crecimiento; los beneficios redundarían sobre numerosas empresas vinculadas al transporte fluvial y otras actividades complementarias.

Se entiende que no es posible seguir relegando o desatendiendo como parte del proyecto, algunas demandas de la sociedad en su conjunto, postergadas o afectadas por las decisiones u omisiones administrativa y de control que derivan del plano político. En este plano están algunas cuestiones como la falta de atención sobre los aspectos ambientales o alteraciones sobre los recursos disponibles, las deficientes regulaciones a la navegación y las operaciones en puertos, la postergación de las economías regionales y pequeñas producciones, la falta de resolución de conflictos en



UNR

comunidades ribereñas, o la pobre o nula asignación de recursos a obras complementarias fundamentales; todas ellas merecen ser consideradas.

Finalmente, excediendo el alcance planteado, se cree necesario volver a reactivar la integración regional y validar el proyecto HPP como estructural a la región ampliada, y a la Argentina en particular, a los fines de que este proyecto pueda ser puesto en términos de desarrollo territorial. Si se supera el apremio que plantea la coyuntura y se vuelve a la perspectiva de pensar y trabajar en el marco de un proceso, sólo así se podrá avanzar en la construcción y gestión de estrategias que puedan surgir desde la sociedad en su conjunto.

Referencias Bibliográficas

ALADI (2016) Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre transporte fluvial en la Hidrovía Paraná Paraguay. (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira) y sus protocolos adicionales. Secretaría General ALADI. T.I- 2º ed. Montevideo, Uruguay. http://www2.aladi.org/sitioAladi/documentos/facilitacionComercio/Libro_AcuerdoSantaCruzSierra_Hidrovia_V2.pdf

Auditoría General de la Nación (2012) Actuación AGN N° 342/09. Verificar el cumplimiento de las obligaciones contractuales de la concesión de Hidrovía. https://nanopdf.com/download/2012206infopdf_pdf

Basco, C.; Cerenza, T.; Iturriza, J. y Valenciano, E. (1988) *Transporte e integración*. BID-INTAL/DP.384/86, Publicación N° 304. Buenos Aires.

Comité Intergubernamental de la Hidrovía. (2018) Informe de la Secretaria Ejecutiva del CIH. Julio 16. En línea. Consultado: 19/05/2021. http://hidrovia.org/userfiles/documentos/nuevo_informe_hidrovia_rev2.pdf

Facchin, E. (2009) Las Flotas mercantes argentinas. Boletín Centro Naval 825 Sep/Dic. P.243-256. <https://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN825/825facchin.pdf>

Correia, R.; Ratton, P.; Guarneri H.; Ratton E. y Pessoa de Queiroz, E. (2016) Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) Diagnóstico da infraestrutura fluvial da Hidrovia Paraguai-Paraná en 26º Congresso Nacional de Transporte Aquaviário, Construção Naval e Offshore – SOBENA 2016. https://www.researchgate.net/publication/310801812_Diagnostico_da_infraestrutura_fluvial_da_Hidrovia_Paraguai-Parana

González Insfrán, J. (2018) Anuario Hidrovías del Mercosur. Entrevista al SG. Centro de Patrones de Yate y oficiales fluviales de pesca y cabotaje. II ed. IDR- Globalport. p.106-109. <http://www.hidrovia.org/userfiles/anuario-hidrovia-2018-digital1.pdf>

Müller, G. (2020) Algunas consideraciones sobre el Canal Magdalena. Bolsa de Comercio de Rosario- Informativo semanal. Año XXXVIII - N° 1967 - 14 de Agosto. <https://www.bcr.com.ar/es/print/pdf/node/80785>

Latino Consult (2020) Vía Navegable Troncal tramo Santa Fe al océano y Santa Fe - Confluencia, Servicio de Consultoría para el estudio de factibilidad técnico- económica del próximo período de concesión del Sistema de navegación troncal. Informe final. https://www.bcr.com.ar/sites/default/files/2020-07/tomo_1_-_resumen_ejecutivo.pdf



UNR

Sciara, A.; Raposo, I.; Cafarell, S. y Brun C. (2004) Hacia un encuentro en la relación entre infraestructura y crecimiento económico. Actas de Investigación. IX Jornadas FCEyE. UNR. https://www.fcecon.unr.edu.ar/web-nueva/sites/default/files/u16/Decimocuartas/sciara_y_raposo_hacia_un_encuentro.pdf

Wetlands International (2019) Una mirada sobre los impactos de la Hidrovía en los humedales del Corredor Fluvial Paraguay-Paraná. https://lac.wetlands.org/wp-content/uploads/sites/2/dlm_uploads/2019/11/Una-mirada-sobre-los-impctos-de-la-Hidrov%C3%ADa-en-los-humedales-del-Corredor-Fluvial-Paraguay-Paran%C3%A1.pdf

FUENTES

Agendar. 12/09/2020. La Hidrovía Paraná-Paraguay, un recurso extraordinario de la geografía, se transformó en una fuente de pérdidas. <https://agendarweb.com.ar/2020/09/12/la-hidrovia-parana-paraguay-un-recurso-extraordinario-de-la-geografia-se-transformo-en-una-fuente-de-perdidas/>

Bnamericas. 8/02/2021. Argentina prepara licitación para dragar canal Magdalena. <https://www.bnamericas.com/es/noticias/argentina-prepara-licitacion-para-dragar-canal-magdalena>

Diario El Cronista. 22/03/2021. Suplemento Transporte y Cargo. Canal Magdalena. Una obra que está muy cerca de licitarse. <https://www.cronista.com/transporte-cargo/una-obra-que-esta-muy-cerca-de-licitarse/>

Diario El Litoral. 15/11/2020. (Bettler M.y T. Rico) El Impacto ambiental que se esconde detrás de la Hidrovía Paraguay-Paraná. https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/268267-el-impacto-ambiental-que-se-esconde-detras-de-la-hidrovia-paraguayparana-desarrollo-a-toda-costa-area-metropolitana.html

Diario Infobae (por F.Morales) 01/05/2021. Hidrovía Paraná-Paraguay, la gran batalla interna que deberá librar el nuevo Ministro de Transporte. <https://www.infobae.com/politica/2021/05/01/hidrovia-parana-paraguay-la-gran-batalla-interna-que-debera-librar-el-nuevo-ministro-de-transporte/>

Diario La Nación (por G.Origlia) 11/03/2021 Hidrovía: qué empresas están interesadas en participar de la licitación. <https://www.lanacion.com.ar/economia/comercio-exterior/hidrovia-quienes-son-los-jugadores-interesados-en-participar-de-la-licitacion-nid11032021/>

Fundación Nuestro Mar. 20/12/2020. <https://www.nuestromar.org/transporte-y-comercio-exterior/encuentro-por-la-soberania-de-la-cuenca-del-plata-importante-apoyo-a-la-construccion-del-canal-magdalena/>

Jurado, A (2021) La Hidrovía Paraná- Paraguay. Café de las ciudades, Notas, Marzo. <https://cafedelasciudades.com.ar/sitio/contenidos/ver/418/la-hidrovia-parana-paraguay.html>

Ministerio de Transporte de la Nación. (2021a) UPE. Hidrovía Federal. (presentación) https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/presentacion_proyecto_hidrovia_2021.pdf

------(2021b) Sobre la Licitación. <https://www.argentina.gob.ar/transporte/hidrovia/sobre-la-licitacion>



UNR

------(2021c) Transporte impulso acuerdo de cooperación con la OCDE. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/transporte-impulsa-acuerdo-de-cooperacion-con-ocde-por-hidrovia-paraguay-parana>

Taller Ecologista (2021) Propuesta de las organizaciones sociales y ecologistas. Documento dirigido al CFH. Marzo,16. <https://tallerecologista.org.ar/wp-content/uploads/2021/03/Propuestas-de-org-al-CFHidrovia.pdf>