

Buenos Aires, 24 de junio de 2021

Informe OUBA N°18

LAS VENAS ABIERTAS DE ARGENTINA

ROL ESTRATÉGICO, ECONÓMICO Y SOBERANO DE LA HIDROVÍA DEL PARANÁ

La finalización en abril pasado de la concesión por 25 años a operadores privados del principal canal logístico del Mercosur reavivó en los últimos meses un intenso debate nacional que implica aspectos de soberanía, rédito, control de la circulación de bienes, impacto en el ambiente y cobro de tasas rentables, entre otros aspectos sobre el modelo productivo impulsado desde el Estado y actualmente controlado por el poder económico concentrado.



La hidrovía Paraguay-Paraná conecta Argentina, Paraguay, Bolivia, Uruguay y Brasil, al conformar el segundo corredor natural de Sudamérica y uno de los más extensos del planeta con un rol estratégico, económico y soberano en pleno debate al calor del vencimiento de un cuarto de siglo de concesión de la gestión de parte de su traza a operadores privados, proceso iniciado bajo la presidencia de Carlos Saúl Menem en 1995.

Concentra producción primaria con diversificación de actividades de agregado de valor, plantas industriales, instalaciones logísticas, puertos y terminales y en estos años su funcionamiento se vio asociado a evasión fiscal, falta de controles y contrabando en una red troncal que incluye a los principales puertos fluviales del país.

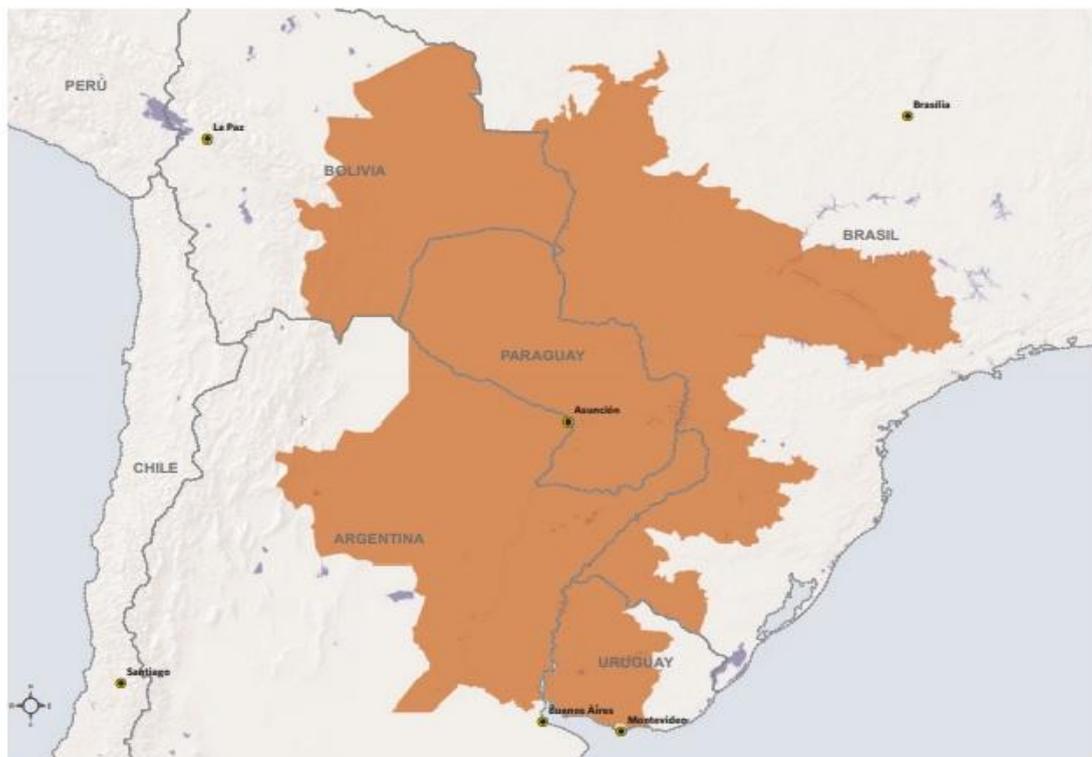
La "hidrovía" posee un total de 3.442 kilómetros, va desde Puerto Cáceres, en Brasil hasta Nueva Palmira, en Uruguay, mientras que el tramo que se concesiona es de 1.200 kilómetros (entre el kilómetro 1.238 del río Paraná y el kilómetro 239 del canal de Punta Indio, en el Río

de la Plata). Esta red vincula el tráfico de los ríos Paraná y Paraguay con el océano Atlántico a través del río de La Plata, es la principal vía de entrada y salida del comercio exterior de nuestro país y se nutre principalmente del embarque de granos y subproductos en la zona del Gran Rosario, desde donde se estima se despacha el 80% de las exportaciones agroindustriales nacionales.

Estadísticas oficiales estiman que el 25% del movimiento total de carga que circula por Argentina se desplaza a través de la hidrovía por los diferentes modos de transporte (fluvial, ferroviario y camiones). Es decir, no es solo un canal de navegación inmenso, sino también un sistema donde interactúan coordinadamente el sector productivo, el transporte, los puertos y demás centros logísticos, la marina mercante (muy afectada por la extranjerización como elemento vital) y la industria naval: una suerte de sistema logístico central del Mercosur con distintas modalidades.

"Desde 1995 las operaciones de la hidrovía Paraná-Paraguay están en manos de un consorcio conformado por la empresa belga Jan de Nul y la local EMEPA S.A, denominado Hidrovía S.A. El contrato original –firmado por 10 años- fue renegociado en 2010 y venció el pasado 30 de abril. En el mes de enero pasado la Resolución 8/2021 del Ministerio de Transporte puso en marcha un proceso de licitación. Dos empresas holandesas, una china y una belga, así como una empresa argentina relacionada con EMEPA S.A., expresaron su interés. La Resolución 129/2021 prorrogó la concesión de Hidrovía SA por 90 días. Fue firmada por el Ministro de Obras Públicas, Gabriel Katopodis, temporalmente a cargo de la cartera de Transporte. Katopodis -en declaraciones radiales- precisó que se prorrogó 'hasta que se resuelva la cuestión de fondo y estructural que es cuál va a ser la gestión sobre una vía navegable estratégica'", señaló la Doctora Andrea Gutiérrez, investigadora del CONICET, del Instituto de Geografía, Directora del Programa Transporte y Territorio e integrante del PIUBAT-UBA.

Mapa del Área de Influencia del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná



Esta licitación es de carácter internacional y existen empresas de EEUU, China, Bélgica y Holanda interesadas en el control de la hidrovía no solamente por el negocio del peaje sino porque es estratégica para algunas de ellas que se cuentan entre los principales jugadores globales del mercado de los "commodities".

Cabe señalar que según los considerandos de resolución de prórroga, debe ponderarse que "actualmente dichas vías navegables constituyen la opción de transporte más relevante de nuestra producción agrícola, tanto de graneles sólidos como líquidos; por ella circula más del (90%) de la mercadería transportada en contenedores; la carga de nuestra industria automotriz; de la industria metalúrgica, en particular su producción siderúrgica; la gran mayoría del transporte de pasajeros en la modalidad de cruceros; un gran porcentaje de las operaciones de cabotaje y transbordo de cargas; así como también constituye una de las vías centrales de transporte de gas natural, petróleo crudo y productos refinados, revistiendo una importancia vital para el abastecimiento energético de nuestro país" (Resolución 129/21).

"Según el Centro de Estudios Agrarios, esta concesión significa un negocio de casi 300 millones de dólares anuales (por cobro de peajes) y está en manos de una empresa belga (Jan de Nul) asociada a una local EMEPA (propiedad de Gabriel Romero). Se debe destacar que es pretensión de la empresa belga continuar con la concesión pero en esta oportunidad sin su socio local. Con respecto al desempeño de esta empresa, hay que tener en cuenta que ha estado imputada, a nivel mundial, en distintos casos de corrupción", destacó Patricia Lombardo, Profesora Asociada de la Cátedra de Economía Agraria de la Universidad de Buenos Aires y miembro de los Grupos de Estudio y Trabajo (GET) de la FAUBA, durante un reciente conversatorio público¹ organizado por dicho espacio académico.

En agosto de 2020, y ante la proximidad del vencimiento de la concesión, el gobierno nacional y las provincias costeras de Buenos Aires, Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe, firmaron el Acuerdo Federal Hidrovía creando, a su vez, la Administración Federal Hidrovía Sociedad del Estado, lo cual puede considerarse como el puntapié inicial del Consejo Federal y una Sociedad del Estado que tenga entre sus potestades la gestión del canal.

Argentina cuenta con alrededor de 70 puertos fluviales y marítimos dedicados a la actividad comercial. La mayoría de ellos son de uso privado y de propiedad de empresas exportadoras vinculadas con distintos sectores de la economía. **Los principales propietarios son Cargill, Glencore (bajo su controlada Oleaginosa Moreno y Renova e involucrada en el escándalo de Vicentin), la empresa china Cofco, las estadounidenses Bunge y Louis Dreyfus y las privadas nacionales Molinos Agro, de Pérez Companc, y AGD, presidida por Roberto Urquía.**

Los puertos más importantes son el conjunto de puertos de Rosario, Buenos Aires, La Plata, San Lorenzo, Santa Fe, Campana, San Nicolás, Goya, Reconquista, Barranqueras, Formosa y Gualeguaychú, precisamente en la hidrovía.

¹ <https://www.youtube.com/watch?v=S5kJDI-3IYA>

HIDROVÍAS DE LA CUENCA DEL PLATA



Fuente: Elaborado por Koutoudjian, A., ALADI 2019.

LAS AGUAS SIGUEN BAJANDO TURBIAS

El comercio de exportación que sale por vía fluvial se nutre principalmente del embarque de granos y subproductos en la zona del Gran Rosario. Solamente durante el año 2020 se embarcaron en todas las terminales portuarias del país 56,5 millones de toneladas de granos (trigo, maíz, cebada, sorgo, soja y girasol), el segundo mayor volumen en la historia del país (el primero fue el año anterior, con 60,1 millones). El 67 por ciento de ese volumen salió por los puertos del Gran Rosario (38,2 millones de toneladas). Otro 7 por ciento salió por otros puertos que también despachan sobre las costas del Paraná (Zárate, Villa Constitución, Ramallo y San Pedro), y el resto se embarca en los puertos cerealeros del sur de la provincia de Buenos Aires (Bahía Blanca, más de 9 millones de toneladas, y Quequén, 5,6 millones).

La vía navegable fluvial del Paraná también predomina en la exportación de subproductos de la cosecha, ya que el Gran Rosario fue la puerta de salida para el 96% de las 27,1 millones de toneladas exportadas en 2020. Ramallo y Zárate embarcaron otras 315 mil toneladas.

Únicamente en concepto de peaje a embarcaciones el negocio de la hidrovía genera al menos 300 millones de dólares anuales, a lo que se le deben sumar subsidios que recibe del Estado. De hecho, parece una cifra relativamente importante (aunque irrisoria en relación al volumen comercial que se mueve en la red), pero aún es mucho más: al no haber organismo de control, el contrabando y la subfacturación (entre otros métodos de elusión y evasión fiscal) resultan moneda corriente. Asimismo, si consideramos la falta de inversiones de la empresa concesionaria podemos pensar en un negocio rentable que además de promover la concentración, no está siendo explotado de modo adecuado por parte del Estado argentino.



De hecho, en declaraciones recientes, Carlos Cruz, presidente de la Unidad de Información Financiera (UIF) estimó: “el cobro de peajes en la hidrovía implica un monto de alrededor de 500 millones de dólares mientras que el contrabando estimado es de 10 mil y 20 mil millones de dólares anuales. No es solo la hidrovía, miremos el corredor litoral y el comercio fluvial; marítimo, terrestre y aéreo”²

El escritor y periodista Mempo Giardinelli, uno de los más activos impulsores del espacio crítico "El Manifiesto argentino" lleva su planteamiento crítico hasta la misma denominación de la hidrovía: "**La República Argentina está empezando a librar la gran batalla de la soberanía, que se ha iniciado ya y que simboliza la mal llamada 'hidrovía'**". Palabra que no existe en el idioma castellano ni existe como sujeto geográfico", afirmó en recientes declaraciones en medios de prensa.

Precisamente estimaciones de investigadores cercanos a "El Manifiesto argentino" indicaron: "**Cerca del 20 por ciento de las ventas argentinas de granos y productos derivados oleaginosos al mundo no se declara en el país y la Hidrovía es el principal canal de esa evasión. El contrabando por agua se hace a través del traspaso de carga desde buques argentinos o puertos no habilitados hacia barcazas cargueras de remolcadores paraguayos. La privatización de los puertos en manos extranjeras facilita este tipo de pasamano ilegal, que, en conjunto, representa un monto subfacturado equivalente al ingreso oficial del complejo aceitero y cerealero (unos 21.000 millones de dólares anuales; equivalente a 4,4 puntos del PIB)**".

Para expresarlo de manera más directa se puede afirmar que al menos dos de cada diez dólares de venta de soja se contrabandean por la Hidrovía.

La recientemente fallecida Alcira Argumedo, ex legisladora y luchadora social estimaba aún más altas estas cifras y alertaba sobre la no tan publicitada evasión de megaempresas de minería, además de las ya conocidas denuncias contra cerealeras: "**Debido al contrabando de minería, aceiteras, carnes y combustibles el país pierde 30 mil millones de dólares al año**", denunció³.

² <https://www.pagina12.com.ar/348973-nuevo-plan-para-la-hidrovia>

³ <https://radiocaput.com/argumedo-la-hidrovia-es-una-de-las-venas-abiertas-de-argentina/>

"Una investigación sobre las exportaciones de la minera 'Bajo la Alumbreira', de un estudio de geólogos de Tucumán dio cuenta que en el barro de exportación había 28 metales raros, mucho más que lo declarado y más valiosos que el oro, que significaban por sí mismos una estafa al fisco de 8.200 millones de dólares al año", afirmó Argumedo.

Pero no solamente una gran parte de la producción nacional desemboca en el Paraná, también en toda la frontera norte existen organizaciones clandestinas que además de evasión fiscal practican actividades criminales como un incesante tráfico de drogas. Como muestra de ello, el 23 de febrero último se incautaron 16 toneladas de cocaína en Alemania (alrededor de 1.500 millones de euros) que se comprobó bajaron por la hidrovía argentina desde Paraguay.



Otro de los aspectos negativos de la concesión a Hidrovía S.A. es que su traza produjo una especie de embudo por el cual las principales rutas navegables conducen vía el Canal de Punta Indio al puerto de Montevideo generando no solo la situación absurda de tener que sacar mercadería del territorio del país incluso en el comercio interno, sino que implica mayores costos y tiempos, aunque muchas megaempresas parecen sentirse a gusto con este orden de cosas, en especial en relación a la facturación o en el peor de los casos a la subfacturación de sus bienes y mercaderías.

Según algunos expertos, una vez que se finalicen las obras en el Canal de Magdalena podría resolverse en parte esta situación paradójica, se trata de un proyecto real y en avanzado estado de prospección con estudios de hidrografía, sedimentación, y ambientales realizados, que cuenta con el impulso y presupuesto asignado por el actual gobierno de la provincia de Buenos Aires, con el gobernador Axel Kicillof, pudiendo estar terminado posiblemente para el año 2023.

En contrapartida otros especialistas sostienen que el Canal Magdalena requiere una inversión enorme de recursos y es de dudosa factibilidad técnica por el sustrato de tosca existente a la profundidad deseada, y lleva en verdad la producción hacia los puertos de Quequén y Bahía Blanca, alejando la salida al Océano Atlántico, sin que haya, como contrapartida, un flujo proveniente de puertos de la Patagonia que compense el riesgo técnico y económico de una inversión que, en principio, sí garantiza un volumen de gasto enorme en obra pública.

IMPACTO AMBIENTAL, UNA CUESTIÓN IGNORADA

Federico Gutiérrez Molina, estudiante de Ciencias Ambientales de la UBA, con una tesis en conflictos sociales de la provincia de Entre Ríos amplió el tema de la poco conocida dimensión ambiental de la hidrovía: "Así como todos los cursos de agua, el río Paraná es uno de los bienes comunes naturales por los que debemos velar y tener responsabilidad colectiva. Según Ostrom (1995), no existe nadie mejor para gestionar de justa manera un bien común que los actores locales involucrados. Es un bien común para toda la humanidad pero sobre todo para lxs argentinx que nos beneficiamos directamente de los servicios ambientales, económicos, sociales y culturales que el río nos otorga. Sin embargo, en su encíclica "Laudato si" (2015), el Papa Francisco afirma que en Latinoamérica es habitual que el acceso a la propiedad de los bienes para satisfacer nuestras necesidades nos esté vedado por un sistema injusto de relaciones comerciales y de propiedad privada".

Nuestra región se encuentra atravesada por una crisis mundial sin precedentes causada por la pandemia, que profundizó aún más la creciente desigualdad heredada de los últimos años de gobiernos neoliberales en América Latina. A su vez, esta situación se ve relacionada tanto en sus causas como en posibles escenarios deseados a futuro, por una crisis climática y ambiental que desafía a los seres humanos en cómo debemos relacionarnos con nuestro entorno. Para que el futuro se ajuste a nuestros deseos, parece prudente establecer una visión estratégica, humana y participativa sobre los bienes comunes como sociedad.

"Una de las aclamadas deficiencias que caracterizaron este periodo de concesión de la hidrovía fue la ausencia total de estudios de impacto ambiental. Los efectos de la infraestructura necesaria para garantizar la navegabilidad de las embarcaciones, la profundización del dragado, la ampliación del ancho del canal, la rectificación de meandros, entre otras mejoras posibles, son de una importante magnitud, tanto para la naturaleza como para las comunidades ribereñas. Es imprescindible que bajo una mirada estratégica de apropiación de este recurso, se generen los pasos adecuados para poder diseñar un proyecto virtuoso que integre las necesidades actuales y futuras de las personas y del ambiente en el que viven" prosiguió explicando Gutiérrez Molina.

"La hidrovía atraviesa toda la región de humedales chaco-mesopotámicos. Estos ecosistemas brindan una múltiple variedad de servicios, y se los considera 'hotspots' (puntos calientes) de biodiversidad (cantidad y equitatividad de especies) dado que combina características tanto de ecosistemas acuáticos como de ecosistemas terrestres, además de las propias de cada uno, creando ambientes altamente diversos en su estructura y función. Debemos pensar que las mejoras que se plantean en una nueva concesión para la modernización de la hidrovía, sobre todo en las tareas de dragado, tenderán a homogeneizar el lecho del río, degradando aún más el hábitat de la flora y fauna. Estos impactos pueden influir directamente en distintas actividades humanas, como por ejemplo, en la pesca artesanal pudiendo modificar la trama trófica, o en la calidad del agua debido a contaminación de metales resuspendidos. Cabe destacar el impacto potencial de las especies invasoras en los cascos de los barcos, que a pesar de tener regulaciones estatales, muchas veces es difícil de controlar, y en cuanto haya mayor circulación, mayor será la probabilidad de las invasiones. En este tipo de proyecto, las contingencias también deben ser evaluadas, como por ejemplo las posibilidades de un derrames de combustible que aumenta con el número de embarcaciones⁴. Es por ello que se torna necesario realizar una **Evaluación de Impacto Ambiental. Este procedimiento es previo a la toma de decisiones, una acción**

⁴ Impactos ambientales recopilados de la ponencia del biólogo Martin Blettler en "Charla Abierta: Hidrovía Paraguay- Paraná: Impactos ambientales y territoriales" organizada por Taller Ecologista.

que debe ser aprobada por una autoridad pública, se somete a estudios sistemáticos ya que puede dar lugar a efectos colaterales significativos para el ambiente, y sus resultados son tenidos en cuenta por la autoridad competente para conceder o no su aprobación. La consulta pública a los involucrados y el acceso a la información también forman parte de dicho proceso", agregó.



Todas las actividades humanas dependen en su base de los ecosistemas y de los flujos de bienes y servicios que éstos ofrecen (MEA, 2005). El sistema agroexportador argentino está ligado directamente a la utilización del río como principal canal de comercialización, ya que es la opción de transporte más relevante (y eficiente frente a modos terrestres) para la producción nacional, representando aproximadamente la salida de cerca del 80% de las exportaciones argentinas, y el ingreso del 95% de las importaciones (Vallejos y Duarte, 2021). Es el servicio que otorga el río, entonces, el que sostiene este sistema, y consecuentemente, el principal insumo para las ganancias que genera.

"Sin embargo, los impactos ambientales de la hidrovía son costos que no se internalizan en los planes de negocio de quienes la utilizan, sino que los asume el pueblo argentino. En su mayoría estos impactos no han sido estudiados en el tiempo ni en la forma adecuada para lograr un entendimiento de sus efectos ambientales y económicos. A su vez, existen otras experiencias de hidrovías semejantes en el mundo que pueden aportar conocimiento sobre los mismos", agregó el especialista en ambiente.

"Las intervenciones humanas sobre los ecosistemas siempre causan alguna clase de degradación sobre los mismos, provocando costos actuales y futuros. Según Scheffer (2000), los compromisos tienen la ventaja de parecer justos, pero no dejan a ninguna de las partes satisfechas y, por lo tanto, generalmente no representan soluciones a largo plazo. Los beneficios económicos actuales y potenciales de este proyecto deben contemplar los costos ambientales que genera, y contribuir al entendimiento de cómo continuar mitigando dicha degradación", señaló.

"Por otra parte, el dominio sobre el río trasciende el balance económico del negocio. Detrás de esta decisión, se está determinando en parte el modelo productivo del país, la idea de qué campo queremos desarrollar y con quiénes. Mayores obras de dragado significan mayores posibilidades de comercio exterior. Pero, ¿qué exportamos y quienes exportan? El dinero recaudado por el sistema de peajes de la hidrovía hoy contribuye a las arcas privadas del poder concentrado, que acumulan a la idea de la agricultura vigente en detrimento de un modelo alternativo. Si estas herramientas económicas estuvieran en poder del Estado, podrían promover un modelo alternativo y la desconcentración de la actividad", concluyó Gutiérrez Molina.

LA MONEDA EN EL AIRE: SOBERANÍA Y PROYECTO DE PAÍS

El vencimiento del contrato de Hidrovía SA es una oportunidad única para discutir y definir un salto de calidad en cómo queremos desarrollar esta vía de comercio regional e internacional, pero también para ser fieles a una Argentina que mire al futuro. Nuestros recursos naturales están distribuidos geográficamente a lo largo y ancho del país, pero sus riquezas, sin embargo, se encuentran concentradas en pocas manos, y mayoritariamente en las grandes ciudades. La participación de las provincias y de la diversidad de actores involucrados en el modelo productivo argentino, en los beneficios que nos brinda el río, es fundamental para romper con lo establecido durante los últimos 25 años y comenzar a saldar ciertas deudas con la sociedad argentina. La participación del Estado es clave, tanto en las condiciones de licitación que se puedan hacer de las actividades de dragado y modernización respecto a los estudios ambientales, como en el acaparamiento impositivo de los peajes.

Por otra parte, las tareas de balizamiento son parte de las actividades concesionadas y relevantes de modernizar, en especial, porque permiten (o no) la navegación nocturna. Esto significa ampliar el tiempo de navegación a 24 horas diarias de manera continua y se vincula asimismo con la modernización de la cartografía utilizada para la navegación, esto es el empleo de cartografía digital, con geoposicionamiento.

La moneda sobre el futuro de la hidrovía se encuentra en el aire por estos días, lo que enciende el tono de las discusiones y enfrenta posturas disímiles que van desde los rancios artículos de opinión de la tribuna mitrista del diario La Nación, que directamente cuestionan la pertinencia de la discusión de la soberanía⁵ (como si nunca hubieran existido hitos de nuestra historia como la Batalla de la Vuelta de Obligado) y practican un reduccionismo a cuestiones de infraestructura, hasta la cada vez más activa acción de los colectivos que propician una definida gestión estatal de los recursos.

Por ejemplo, el colectivo El Manifiesto Argentino sumó su accionar a un centenar de otros colectivos, agrupaciones y organizaciones en todo el país bajo la denominación **Confluencia Abierta Federal por la Soberanía Nacional**, con una campaña de firmas por la derogación inmediata del Decreto 949/2020 y la renacionalización del río Paraná de modo que el Estado se haga cargo de todos los controles, dragados, puertos, fiscalizaciones y peajes, así como del control ambiental.

"El reclamo incluye que todos los puertos vuelvan a ser argentinos, se recuperen la Industria Naviera y las Flotas (como ELMA, ndr) que fueron orgullo nacional y otras reivindicaciones, y no es dato menor que esta campaña, sin publicidad, en los primeros tres días consiguió más de diez mil firmas, mayoritariamente del interior del país", publicó el escritor chaqueño Giardinelli en un reciente editorial⁶.

A su vez el 20 de junio, en coincidencia con el Día de la Bandera, el **Grupo 25 de Mayo** integrado por referentes políticos, sindicales, sociales, empresariales, religiosos, juristas, académicos, artistas y periodistas lanzó una proclama⁷ **"por la recuperación del control y la administración del Río Paraná"**,

Sin dudas para quienes indagan el tema en profundidad se trata de un momento de cambios y de más interrogantes que certezas sobre el futuro de un espacio vital relacionado al desarrollo nacional.

⁵ <https://www.lanacion.com.ar/opinion/hidrovia-cual-soberania-nid07062021/>

⁶ <https://www.pagina12.com.ar/348063-cuando-las-aguas-bajan-turbias>

⁷ <https://www.pagina12.com.ar/349399-recuperar-el-control-del-rio-parana>

El senador nacional Jorge Taiana afirmó en declaraciones públicas de la Hidrovía⁸: "Las opciones hoy se tratan o de renovar indefinidamente esta concesión hasta la licitación final, o darle un fin para armar lo que denominé **licitación transicional** a fin de que el Estado pueda meterse y obtener mayor información del funcionamiento: separar el balizado del dragado, zonas dentro del curso fluvial, incorporar empresas que ofrezcan distintos precios. Como modelo ideal de licitación final aún no me lo puedo imaginar, porque falta información pero lo importante es pensar esto como marcar **un fin a un modelo que persiste hace 25 años**. Yo aspiro que haya un control estatal, con un buen mecanismo que cobre el Estado y sirva al desarrollo sustentable de Argentina. Además, es la punta del ovillo para pensar en otro tipo de dinámicas: este debate y su solución tiene un efecto sobre otros temas importantes como el sistema de puertos ¿está bien o tenemos que hacer una reevaluación?; o el transporte, ¿deberíamos concentrarnos en desarrollar un transporte fluvial propio, con barcos de bandera? No tengo la respuesta, son preguntas. Pero mi certeza es que hay que transformar la realidad acumulando elementos para facilitar transformaciones que contribuyan al interés general".

La especialista Lombardo también enunció, precisamente a modo de preguntas, algunas de las principales cuestiones en juego: "**¿Cuál debe ser el rol del Estado y cuáles deben ser los mecanismos tendientes a lograr un mayor control público en el transporte fluvial? ¿Es factible un manejo autónomo y soberano de nuestras exportaciones e importaciones? ¿Podría ser una alternativa viable que una empresa mixta pública/privada con acciones mayoritarias del Estado pudiese realizar el dragado y balizamiento? El decreto 949/2020 delega en el Ministerio de Transporte la facultad de realizar una licitación pública para la nueva concesión, lo cual lleva a preguntarse ¿si esta delegación en este Ministerio de una cuestión fundamental en el desarrollo nacional y en la defensa de nuestra soberanía no estaría, en cierto modo, restándole la importancia que realmente tiene el tema? ¿Existe una concreta voluntad política para avanzar con la habilitación del Canal de Magdalena a la ruta fluvial de nuestros ríos interiores?**".



Especialistas sostienen que, hoy por hoy, Construcciones Portuarias tiene dragas a cangalones (de los años ´70) y poco personal, lo que implica un punto de partida real a tener en cuenta y que revela que las capacidades estatales no son de generación espontánea.

⁸ <https://www.pagina12.com.ar/343445-jorge-taiana-la-prorroga-de-la-concesion-de-la-hidrovia-fue->

La experta Andrea Gutiérrez consideró que será “central el modelo de concesión, ya que no existen capacidades previas, estatales ni técnicas, suficientemente desarrolladas como para accionarlas de modo inmediato y por ello requieren de un proceso”.

Los primeros indicios del rumbo oficial los brindó, casi sobre el cierre del presente informe, el Jefe de Gabinete presidencial, Santiago Cafiero, en declaraciones periodísticas⁹: "Se realizará un llamado a licitación corta para el mantenimiento, hasta tanto se defina la licitación larga. Para nosotros es central avanzar en una licitación transparente que quite cualquier tipo de ruido".

Según los trascendidos, las condiciones para la nueva licitación se armarán en conjunto con las provincias, el Consejo Consultivo creado para este fin y la participación ciudadana de las organizaciones e incluirá parámetros que no contempla la actual, sobre todo en torno al rol del Estado.

El propio presidente Alberto Fernández hace unas semanas había asegurado que el Estado será responsable de cobrar el peaje y a partir de ahí pagar la concesión.

Se supo también que a partir del martes 22 de junio la Cámara de Diputados avanzará la ley para controlar a través de una comisión bicameral la licitación de la hidrovía Paraná-Paraguay con un proyecto dictaminado en las comisiones de Presupuesto y de Peticiones, Poderes y Reglamentos para que tengan sanción definitiva en la siguiente sesión dentro de la misma semana.

La ley crea una bicameral autorizada a "monitorear, auditar y controlar el proceso licitatorio", como también "de las inversiones necesarias para el desarrollo integral de las regiones y cuestiones conexas vinculada al transporte, la integración, el crecimiento económico y el desarrollo productivo".

El futuro del río Paraná precisa de un proyecto atravesado por una mirada estratégica. Tiene que aportar a nuestro crecimiento y desarrollo en búsqueda de la falta de justicia social que hoy nos azota. Debe revalorizar el proyecto con una perspectiva ambiental, porque el planteo por el medio ambiente siempre es económicamente eficiente y busca un desarrollo real. Demanda que sea un proyecto soberano, autónomo y humano en sus decisiones, pero sobre todo, que fomente un desarrollo productivo nacional en búsqueda de satisfacer las necesidades urgentes de los sectores olvidados durante todo este tiempo.

Contacto de Prensa:

Observatorio Universitario de Buenos Aires
ouba@filo.uba.ar

Responsable de contenidos: Lic. Andrés Cárdenas - Secretaría General (FFyL - UBA)

Bibliografía / Producción de especialistas para profundizar en la materia

Millennium Ecosystem Assessment, (2005). Ecosystems and Human Well-being: Synthesis. Island Press, Washington, DC.

Ordoñez, J. I. (2015). El Río Magdalena y su navegabilidad. En “PARA DÓNDE VA EL RÍO MAGDALENA” Ed. Becerra, M. R. Friedrich Ebert Stiftung. Foro Nacional Ambiental. Bogotá, Colombia.

⁹ <https://www.pagina12.com.ar/348973-nuevo-plan-para-la-hidrovia>

Ostrom, E. (1995). "Designing Complexity to Govern Complexity", en Susan Hanna y Mohan Munasinghe (eds), Property Rights and the Environment. Social and Ecological Issues, (Washington D. C., The Beijer International Institute of Ecological Economic and the World Bank), pp. 33-46

Papa Francisco, (2015). Laudato SI': Carta encíclica del Sumo Pontífice Francisco : a los obispos, a los presbíteros y a los diáconos, a las personas consagradas y a todos los fieles laicos sobre el cuidado de la casa común. Lima: Paulinas.

Peretti, P. y Giardinelli, M. (2018). La Argentina Agropecuaria. Propuestas para una Agricultura Nacional y Popular de rostro humano. Editorial Contexto. Resistencia, Argentina.

Scheffer, M., Brock, W. & Westley, F. (2000). Socioeconomic Mechanisms Preventing Optimum Use of Ecosystem Services: An Interdisciplinary Theoretical Analysis. Ecosystems, 3:451-471.

Vallejos, F. y Duarte, M. (2021). El Corredor del Litoral. Un debate estratégico para el desarrollo. Proyecto Económico. Instituto Argentino para el Desarrollo Económico (IADE).

Directorio de enlaces de la página web del Programa Transporte y del IIGEO/Departamento de Geografía (UBA):

<https://transporteterritorio.wixsite.com/pttuba/single-post/la-hidrovia-paraguay>

Informes de la Bolsa de Comercio de Rosario:

<https://www.bcr.com.ar/es/desarrollo-economico/transporte-infraestructura-e-hidrovia>

Tesis doctoral del Dr. Alvaro Alvarez: : <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/76445>

Centro de Estudios Agrarios (2021) Obligados por la vuelta: Disponible en [//tinyurl.com/ygzqwxe2](https://tinyurl.com/ygzqwxe2)