

UNA OPORTUNIDAD PARA RECUPERAR LA SOBERANÍA DEL PARANÁ

Análisis sobre la Vía Navegable
Paraguay - Paraná

- Introducción
- Recorrido histórico
- Importancia estratégica de la vía navegable Paraguay- Paraná
- La última década
- Líneas de acción y reflexiones finales
- Bibliografía
- ANEXO. Mapa sistema portuario argentino



Una oportunidad para recuperar la soberanía del Paraná

Análisis sobre la Vía Navegable Paraguay- Paraná

INFORME ECONÓMICO ESPECIAL |
Septiembre 2021

Contenido

1. Introducción	2
2. Recorrido histórico	2
2.1 La Cuenca del Plata y el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná	2
2.2 La Concesión del dragado del Paraná en Argentina	4
3. Importancia estratégica de la vía navegable Paraguay- Paraná	6
4 La última década	8
4.1 El fin de la concesión.....	8
4.2 La discusión en torno al Sistema Troncal de Navegación y Canal de Magdalena	9
4.3 El rol del Estado en la apropiación del excedente económico	11
5. Líneas de acción y reflexiones finales.	12
6. Bibliografía	14
ANEXO. Mapa del sistema portuario argentino	16

1. Introducción

El 11 de septiembre el Estado nacional a través de la Administración General de Puertos-AGP tomó temporariamente el control del dragado y balizamiento de la Vía Navegable Paraguay- Paraná que estuvo más de 25 años gestionado por el consorcio de empresas Hidrovía S.A. El fin de dicha concesión suscitada en el último año, reavivó la discusión sobre la administración y control del comercio por el río Paraná. Se trata de la vía navegable más importante y estratégica de la región, por medio de la cual Argentina canaliza más del 80% de las exportaciones del complejo oleaginoso, principal fuente de divisas del país.

La década del noventa fue decisiva en la extranjerización y privatización de la actividad vinculada al transporte marítimo-fluvial ya que no sólo se concesionó el dragado y balizamiento al consorcio de empresas llamado Hidrovía S.A., encabezado por la empresa belga Jan de Nul, sino que se inició la destrucción de la flota nacional y la desregulación de la actividad portuaria argentina. De esta forma, el Estado perdió participación en un sector estratégico para el desarrollo económico nacional.

En este informe hacemos un recorrido histórico sobre la gestión y administración de la vía navegable Paraguay-Paraná, analizamos su importancia estratégica y las irregularidades que se produjeron durante el proceso de concesión que finalizó este año. Incorporamos al análisis un breve diagnóstico sobre la situación actual de la infraestructura lacustre marítima que forma parte del debate actual sobre el control del comercio por el Paraná. Luego, nos centramos en los pasos dados por el actual gobierno respecto a la nueva concesión del dragado y balizamiento para dar lugar a la discusión actual respecto del rol que debe ejercer el Estado en esta actividad. Por último, enunciaremos una serie de líneas propositivas para la recuperación de la Soberanía Nacional sobre la principal vía de comercio exterior, entre las que destacamos:

- Conservar el rol del Estado como recaudador.
- Ejercer de manera eficiente el rol de contralor.
- Fortalecer la marina mercante nacional.
- Promover la industria naval.
- Conectar por vía marítima fluvial el país e incentivar a los puertos del interior.

2. Recorrido histórico

2.1 La Cuenca del Plata y el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná

Como punto de partida, resulta importante definir a qué nos referimos cuando hablamos de Cuenca. El Fondo Mundial para la Naturaleza¹ la define como “la nervadura de una hoja” y detalla que “este tipo de cuenca incluye a toda esa cantidad de caudales pequeños en un territorio que se suman entre ellos para, finalmente, agregarse a un caudal principal y desembocar en una misma salida. Es, precisamente, todo ese territorio al que denominamos cuenca hidrográfica, y en él tienen lugar un sinnúmero de dinámicas ecosistémicas, económicas, políticas, sociales y culturales”.

Las cuencas más importantes del continente americano se encuentran en Sudamérica. Allí, el 70 % de la superficie está constituida por cuencas hidrográficas naturalmente navegables. Entre ellas, las principales en términos de superficie son la Cuenca del Amazonas, la Cuenca del Plata, la Cuenca del Orinoco, la Cuenca de San Francisco, la Cuenca del Magdalena. La Cuenca del Plata es la segunda más importante de Sudamérica por su extensión territorial. Posee una considerable e importante riqueza en términos de biodiversidad y en sus territorios aledaños. En esta área se concentra la mayor densidad de población de la región por la creciente e importante actividad

¹ www.wwf.org.co

económica. La incidencia territorial incluye regiones de cinco países distintos: Argentina (Mesopotamia y Pampa Húmeda), Bolivia (sudoeste), Brasil (sur, sudoeste y centro-oeste), Paraguay y Uruguay. Ante la necesidad de una coordinación interjurisdiccional, en 1969 los representantes de los cinco países firmaron el “Tratado de la Cuenca del Plata” en Brasilia con el propósito de “promover programas, estudios y obras en áreas de interés común y la adopción de medidas para fomentar la navegación fluvial”².

Casi veinte años después, se retomaron las conversaciones y en 1987, en Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), se declaró de interés prioritario el desarrollo del sistema hídrico Paraguay – Paraná y al año siguiente se realizó el Primer Encuentro Internacional para el Desarrollo de la Hidrovía Paraná – Paraguay en la que participaron ministros y secretarios de transporte de los países miembros del Tratado de la Cuenca del Plata. En el Encuentro se analizaron las opciones posibles para el desarrollo de la “hidrovía” en términos de eje estratégico de integración regional a través del corredor de transporte. Dos años más tarde, se incorporó el “Programa Hidrovía Paraguay – Paraná”³ al Tratado de la Cuenca del Plata en la “XIX Reunión de Cancilleres”. Este Programa surgió ante el aumento considerable del comercio intrazona en paralelo a la creación del Mercosur y la consecuente necesidad de mejorar los sistemas de transporte. Es preciso aclarar que, la Armada Argentina define el concepto de hidrovía como “un corredor natural de transporte fluvial de más de 3.400 kms. de largo, que se extiende a través de los ríos Paraná y Paraguay, y permite la navegación continua entre los puertos de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay”⁴. Dicho corredor inicia en Puerto Cáceres en Brasil y finaliza en Nueva Palmira, Uruguay.

En consonancia con el proceso de desarrollo del Programa de Hidrovía, en el año 1991 los países integrantes del Tratado de la Cuenca del Plata afianzaron su integración regional con la firma del Tratado de Asunción dando inicio al MERCOSUR. En 1992 se creó el órgano político del “Acuerdo del Transporte Fluvial de la hidrovía Paraguay- Paraná” denominado Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH) cuya tarea consiste en: “coordinar, proponer, promover, evaluar, definir y ejecutar las acciones identificadas por los Estados miembros respecto al Programa Hidrovía Paraguay - Paraná, (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira), así como de gestionar y negociar, previa anuencia de las autoridades nacionales pertinentes de cada país, acuerdos de cooperación técnica y suscribir aquellos no reembolsables para el desarrollo de un sistema eficiente de transporte fluvial, constituyéndose en el foro de entendimiento para los asuntos relacionados con este tema”⁵. De esta manera, queda definida la Cuenca del Plata como un ámbito geográfico de interés estratégico no sólo para nuestro país sino para toda la región sudamericana. A pesar de no contar con una actividad diplomática visible, los intereses de distintos países vecinos se combinan al referirse a la navegación de los ríos que forman parte de la cuenca, como es el caso del Paraná.

²<https://cicplata.org/wp-content/uploads/2016/12/declaracion-conjunta-de-los-cancilleres-de-los-paises-de-la-cuenca-del-plata.pdf>

³ Cuyo propósito es “garantizar la navegación diurna y nocturna de convoyes - formados por barcazas y un remolcador de empuje- durante todo el año, de modo de permitir el transporte de los productos de la región en importantes volúmenes de carga, a través de grandes distancias y con el menor costo posible” <https://www.consejoportuario.com.ar/133-HIDROVIA>

⁴ <https://www.argentina.gob.ar/armada/intereses-maritimos/hidrovía-parana-paraguay>

⁵ <https://www.argentina.gob.ar/armada/intereses-maritimos/hidrovía-parana-paraguay>

Mapa 1. Programa Hidrovía Paraná-Paraguay



Fuente: Informe de la Secretaría Ejecutiva del CIH. Año 2018

Estos acuerdos permiten y aseguran la navegación las 24 hs y los 365 días del año desde Puerto Cáceres (Brasil) hasta Nueva Palmira (Uruguay) hasta los 10 pies en toda su extensión (tránsito de barcazas). Sin embargo, la República Argentina definió que era conveniente realizar una obra de infraestructura que otorgase mayor calado a los fines de permitir la navegabilidad a buques fluvio-marítimos. Para ello, se decidió realizarlo a través de una licitación de obra pública (ley 17.520) mediante cobro de tarifa o peaje y en este caso el concesionario fue un privado. Para mayor detalle de la misma se refiere al próximo apartado.

2.2 La Concesión del dragado del Paraná en Argentina

En 1993 el Gobierno Nacional inició el proceso de licitación pública para que un privado tome a su cargo la “Modernización, Ampliación, Operación y Mantenimiento” de la Vía Navegable Troncal (VNT)⁶ del Río Paraná por diez años. Las principales tareas de mantenimiento y modernización, el dragado del cauce y balizamiento, según lo estableció la normativa, fueron mediante el cobro de un peaje por tonelada de carga transportada a los buques que hacen uso del canal y un subsidio a cargo del Estado Nacional. El llamado a licitación contó con cinco ofertas y, como resultado del proceso, en el año 1995 resultó adjudicatario el consorcio integrado por la sociedad belga JAN DE NUL y EMEPA S.A., que tomó el nombre de HIDROVÍA S.A.⁷

⁶ La cual se encuentra entre los Kilómetros 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 205,3 del Canal Punta Indio por el Canal Ingeniero Emilio Mitre.

⁷ Decreto N°253/95

El proceso de licitación presentó una serie de irregularidades y falencias, tanto en la licitación como en la posterior concesión de los servicios⁸. La Oficina Anticorrupción de la Nación (OAC) ⁹ en el año 2003 señaló que “visto el pliego definitivo se puede concluir que este estuvo pobremente diseñado, que se modificó el pliego mediante las circulares y que ciertos aspectos fundamentales quedaron sin resolverse” (OAC, 2003)

Dichas modificaciones derivaron en que la ecuación económica utilizada se construyera en detrimento de los intereses del Estado argentino a la vez que se cargó el riesgo sobre la administración pública y se benefició al adjudicatario¹⁰. En palabras de la propia OAC “en tiempos de bonanza la rentabilidad de la empresa HIDROVIA S.A. crece, la TIR es mayor a la pactada, y no se disminuye el subsidio para compensar; y luego, en tiempos de crisis se ajusta la tarifa en detrimento de los usuarios para mantener la TIR pactada. En otras palabras, HIDROVIA S.A. o bien gana o nunca pierde, por lo que cabe preguntarse cuál es riesgo empresario del que habla PLIEGO” (OAC, 2003, 7).

En términos de rentabilidad de la obra en concesión, la OAC¹¹ manifestó que no hubo un acabado estudio siendo que se planteó una tarifa inflada lo que indicó que la empresa obtuvo ganancias extraordinarias. Comparado con otros proyectos similares, la OAC afirmó que el desarrollo de HIDROVÍA S.A presentó una baja eficiencia entre los ingresos obtenidos en concepto de peaje y subsidio en la relación el metro cúbico de dragado.

Con la operación de las obras ya en manos de la empresa Hidrovía S.A., las falencias continuaron ya que no se creó el órgano independiente de control previsto en el decreto de concesión. Según la OAC, la falta de una estructura adecuada de control, imposibilitó contar con información veraz sobre las obras, ganancias y costos de la empresa concesionaria que permitieran validar la ecuación económico-financiera, ni tampoco se cumplió con la publicidad y transparencia de los informes de impacto medioambiental¹² que debían realizarse por entidades independientes. Por otro lado, durante los primeros años de la concesión, se realizaron renegociaciones del contrato que beneficiaron a la adjudicataria en detrimento del Estado, principalmente vinculados al subsidio recibido y a aumentos en la tarifa del peaje, expresamente prohibidos en el pliego original.

Luego de la crisis del 2001, pese a que todas las tarifas de servicios públicos fueron pesificadas, HIDROVIA S.A mantuvo la dolarización de sus tarifas (Decreto 576) y obtuvo, sin estudios previos de la ecuación económica, un nuevo aumento en el peaje de transporte internacional (U\$D 1.65 por tonelada de registro neto) que implicó un incremento del 45% en la tarifa. Si bien a partir del 2002 se elimina el subsidio estatal por sobre la tarifa del peaje, a partir de allí la empresa sólo realizó inversiones de mantenimiento, sin incurrir en grandes obras de infraestructura. Dicho año, además, se fija la extensión de plazo de concesión sin estipular un año de finalización (Decreto N° 2.687).

Todas estas modificaciones, prórrogas y renegociaciones al contrato original no hicieron más que disminuir el riesgo de la empresa concesionaria, apartándose del espíritu de una concesión “a riesgo empresario” oportunamente asumido.

8 El proceso de licitación (concesión y adjudicación) debía ser auditado por órganos de control externo al poder ejecutivo, particularmente la AGN y la OAC. De ambos organismo se puede encontrar informes desactualizados por caso, de la AGN tuvimos acceso a la informe del año 2007 y 2012, mientras que de la OAC del 2003.

9 Oficina Anticorrupción Dirección de Planificación de Políticas de Transparencia Abril de 2003 HIDROVIA PARANÁ-PARAGUAY página 6.

10 La figura de la concesión hace referencia a la transferencia de derechos de operación de un bien público por parte del Estado a una persona jurídica. Ésta se compromete a hacer las inversiones para el desarrollo y mantenimiento necesario para brindar el servicio asumiendo los costos y riesgos de cubrir sus operaciones, a cambio, obtiene ganancias en forma de peaje. Las modalidades de obtención de ganancia son: aquellas que se aplican sobre los propios usuarios o la autoridad pública (shadow toll). Así mismo existe una tercera forma según Bousquet y Fayard (2001) donde se da una combinación de modalidades, se cobra peaje sobre el usuario pero a la vez el Estado realiza un aporte en forma de subsidio. Esta última modalidad de concesión fue la escogida para la licitación de la Hidrovía.

11 Oficina Anticorrupción 2003.

12 En relación a la cuestión ambiental, según el Taller Ecologista, el pliego de la licitación “no exige obligaciones específicas para el concesionario” siendo que en este solo se indicaba que el concesionario debía “evitar daños ambientales inconvenientes” (Taller Ecologista, 2019). Esta situación otorgó un amplio margen de discrecionalidad para a la empresa concesionaria en materia medioambiental.

3. Importancia estratégica de la vía navegable Paraguay- Paraná

La vía navegable Paraguay- Paraná se enclava en un espacio geográfico- biológico con una alta biodiversidad, elementos de riqueza mineral, suelo apto para una multiplicidad de cultivos gracias a su clima apropiado y disponibilidad energética, portuaria y de infraestructura en general. Esta cuenca hidrográfica se destaca como un elemento central de desarrollo regional posibilitando la generación de una estrategia de inserción internacional. Tal es así que hoy no sólo representa la mayor vía de comercio exterior argentino, sino que se configura como el principal complejo agroexportador a nivel mundial¹³. Más del 80% de las exportaciones del complejo oleaginoso argentino, principal fuente de divisas del país, se comercializa por este corredor así como el 95% de las importaciones. De las 100 millones de toneladas exportadas en 2019 por todos los nodos portuarios que conforman la logística agropecuaria nacional, el 82% se realizó a través del polo Rosafé (ver Tabla 1) donde se destacan las terminales del nodo San Lorenzo (58 millones de toneladas) y Gran Rosario (20 millones de toneladas).

Tabla 1. Embarques de granos, aceites y subproductos por nodos portuarios

AÑO	2019								
	GRAN ROSARIO	SL/PTGSM	RAMALLO	VILLA CONSTITUCIÓN	TOTAL ROSAFÉ	ZÁRATE	BAHÍA BLANCA	QUEQUÉN/NECOCHE	TOTAL
GRANOS	15.486.177	25.058.549	49.043	185.740	43.421.676	2.642.167	10.708.730	6.121.759	60.252.165
SUBPRODUCTOS	4.195.752	28.226.089	347.417	0	32.908.596	139.338	562.773	253.917	33.725.286
ACEITES	695.871	5.355.485	28.700	0	6.084.932	4.876	176.913	222.650	6.484.495
TOTAL POR NODO PORTUARIO	20.377.800	58.640.123	425.160	185.740	82.415.204	2.786.381	11.448.416	6.598.326	100.461.946

Fuente: elaboración propia en base a datos de hidrovía.org y la Bolsa de Comercio de Rosario

Estos números ponen en perspectiva la relevancia que tiene este corredor para nuestro país en términos de desarrollo, soberanía económica y geopolítica. Pese a su importancia estratégica, hace más de tres décadas que el Estado argentino viene perdiendo participación en los beneficios económicos y ventajas del transporte marítimo-fluvial, relegando la administración del comercio exterior al capital privado transnacional y cediendo soberanía sobre el río Paraná. La década del noventa fue determinante en este proceso de desnacionalización y privatización de las actividades vinculadas al transporte marítimo fluvial.

Hasta 1992, la Administración General de Puertos se encargó en forma centralizada de todo lo relativo a la administración de los puertos marítimos y fluviales del país, así como la Dirección Nacional de Vías Navegables se ocupó del mantenimiento, dragado y balizamiento, de los canales, la red troncal y todos sus accesos. Con la sanción de la Ley Nacional de Puertos N° 24.093, en el marco de las privatizaciones de esa década, se produjo la descentralización del sistema nacional de puertos, siendo el paso previo para la concesión en 1995 de la tarea de mantenimiento de la red troncal a Hidrovía S.A., encabezado por la empresa belga Jan de Nul, quien tuvo bajo su competencia además de las inversiones, el cobro del peaje. Dicha concesión, como se vió en la Sección 2, estuvo plagada de irregularidades y falta de control, derivando en el debate actual sobre el rol que debe ejercer el Estado en dicha operatoria.

La Ley de Puertos otorgó el basamento jurídico para la configuración del sistema portuario actual, con predominancia de puertos privados radicados en las zonas más estratégicas para el intercambio comercial, principalmente en el polo Rosafé -desde Timbúes hasta San Pedro- y el Polo Metropolitano -desde Lima hasta La Plata-¹⁴. Desde entonces, se localizaron más de treinta terminales portuarias privadas en el sur de la provincia de Santa Fe, zona elegida estratégicamente por dos grandes atributos. El primero de carácter natural, por su cercanía a las materias primas ya que los terrenos más fértiles del país se encuentran en esta llanura de la Pampa Húmeda con una gran variedad de cultivos. El segundo, vinculado al nivel de dragado (36 pies) propiciando un calado suficiente para el ingreso de barcasas de ultramar¹⁵.

¹³ Más precisamente es el polo Rosafé la principal zona de agroexportación a nivel mundial, seguido por Nueva Orleans (EE.UU) y el Puerto de Santos (Brasil)

¹⁴ Ver mapa del Sistema Portuario Argentino en Anexo I.

¹⁵ Con ese nivel de calado puede entrar un buque con mayor capacidad como un Panamax y hacer un sólo viaje en lugar de entrar dos buques más pequeños (falso flete).

Como se observa en la Tabla 2, las terminales portuarias privadas son las que dominan la actividad en términos de volumen exportado siendo, además, las principales terminales controladas por capitales extranjeros como Renova, Cofco, Dreyfus, Cargill, Bunge o grandes capitales nacionales como AGD (Aceitera General Deheza). En abril de 2019, sólo el 2% de los embarques de granos, aceites y subproductos se realizaron por muelles públicos.

Tabla 2. Embarques de granos, aceites y subproductos por las principales Terminales de los nodos productivos de la región fluvio - marítima

Puerto	Muelle Privado	Muelle Público (concesionado a privado)	abril 2021	
			N° Buque	Embarque Tn.
RAMALLO	BUNGE		7	250.795
TOTAL RAMALLO			7	250.795
ROSARIO	ARROYO SECO		9	365.540
	GENERAL LAGOS		11	385.350
	PUNTA ALVEAR		13	470.983
		SERVICIOS PORTUARIOS UNIDAD VI-VI	7	126.423
	VILLA GOBERNADOR GALVEZ		11	377.522
TOTAL ROSARIO			51	1.725.818
SAN LORENZO	ACA		8	239.967
	COFCO PGSM		20	403.015
	DEMPA		4	39.568
	EL TRANSITO		6	98.004
	PAMPA		5	192.841
	QUEBRACHO		18	388.380
	RENOVA		25	1.071.001
	SAN BENITO		17	560.259
	TERMINAL 6		23	583.781
	TIMBUES AGD		7	266.231
	TIMBUES COFCO		23	616.248
	TIMBUES DREYFUS		15	306.061
	VICENTIN		14	313.294
TOTAL SAN LORENZO			185	5.078.650
VILLA CONSTITUCION		SERVICIOS PORTUARIOS	3	30.375
TOTAL VILLA CONSTITUCIÓN			3	30.375
ZARATE	LAS PALMAS		4	38.400
	LIMA		4	91.600
	TERMINAL DEL GUAZU		5	163.404
TOTAL ZARATE			13	293.404
TOTAL GENERAL			321	7.379.042

Fuente: elaboración propia en base a datos del Ministerio de Agricultura de Nación.

Por último, en esos años se produjo la desregulación de la actividad de navegación habilitando la participación de buques extranjeros en el comercio de cabotaje y otorgando el derecho a ser considerados como de “bandera nacional” a los fines de navegación y comercio de cabotaje e internacional. Esto inició un proceso de extranjerización, pérdida de competitividad y degradación de la flota nacional, perdiéndose las líneas, los buques y las fuentes de trabajo, relegando a capitales extranjeros los excedentes que podrían obtenerse por la vía de los fletes. Actualmente, sólo el 1% de las cargas del transporte interior (cabotaje) se realiza por vía marítimo-fluvial, encareciendo el costo del flete y el precio final de los bienes que se comercializan en el país¹⁶. A nivel agregado, casi la totalidad del comercio se realiza con buques de bandera de países limítrofes, principalmente paraguayana.

¹⁶ Dado que, en promedio, los costos logísticos y de transporte tienen una gran incidencia en la determinación en el precio final de los bienes (en el caso de las importaciones los fletes a valor CIF representan un 40%) y el transporte fluvial es más eficiente en cuanto a la relación de costo tonelada/ kilómetro.

Este esquema, planificado en los noventa pero vigente en la actualidad, no sólo dio lugar a la irrupción de nuevos actores con intereses directos en el funcionamiento y la toma de decisiones sobre la vía navegable, sino que restringió las herramientas de control y fiscalización tanto en la vía acuática como terrestre/portuaria.

4 La última década

4.1 El fin de la concesión

En el año 2010, mediante un acta acuerdo, se amplió el plazo de contratación y tramos de dragado y balizamiento de Santa Fe Norte en dos sectores: Del Km 584 al 1238 del Río Paraná (confluencia) y Desde el KM 1238 al 1630 (Asunción) del Río Paraná al Río Paraguay. La empresa se comprometió a invertir 37,5 millones de dólares por año, para extender río arriba los servicios, sin embargo, nunca las obras nunca se iniciaron¹⁷. En concreto, esta nueva renegociación implicó que se extendiera por ocho años más la concesión que vencía en el año 2013 (gracias a una anterior ampliación).

En 2020 el presidente Alberto Fernández pone nuevamente en agenda a la cuestión de la HIDROVÍA cuando, el 28 de agosto a las orillas del Paraná, declara que las provincias que compartían el curso del río (Buenos Aires, Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe) habían firmado el Acuerdo Federal de la Hidrovía Paraná-Paraguay donde junto con el Estado Nacional conformaron un Organismo Federal de Gestión de dicha vía. En el Acuerdo Federal, para la creación del Organismo se encomendó a los Ministros de Transporte, del Interior y Desarrollo Productivo. Posteriormente, el Ministro de Transporte creó el Consejo Federal de la Hidrovía (CFH), en diciembre del 2020 (Decreto 307/2020). Este nuevo organismo se fijó como objetivo funcionar como un órgano consultivo y de coordinación de políticas en todo lo referido a la vía navegable integrado por las provincias firmantes e instituciones de la sociedad civil. A su vez, se crearon dos unidades ejecutoras, la Unidad Ejecutora Especial Transitoria Hidrovía y la Unidad Ejecutora Especial Temporaria Canal Magdalena¹⁸.

En abril del 2021, el Gobierno Nacional prorrogó por 90 días la concesión a Hidrovía S.A., bajo el argumento de la elaboración de los pliegos para la nueva licitación. Sin embargo, al acercarse la fecha de fin de prórroga del contrato con Hidrovía S.A. y no estar finalizados los pliegos para la nueva licitación, el 30 de junio el Gobierno Nacional mediante decreto 427/2021, decidió dar en concesión por adjudicación directa (bajo la normativa de la ley 17.520 art. 4to inciso b) por 12 meses –prorrogable- el mantenimiento del dragado y balizamiento de la vía navegable troncal a la Administración General de Puertos (AGP) - a la Sociedad del Estado, como lo expresa en el artículo segundo del mencionado decreto:

“ARTÍCULO 2°.- Otórguese la concesión de la operación para el mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y re-dragado y el correspondiente control hidrológico de la Vía Navegable Troncal comprendida entre el kilómetro 1238 del RÍO PARANÁ, punto denominado Confluencia, hasta la Zona de Aguas Profundas Naturales en el RÍO DE LA PLATA exterior, a la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, con arreglo a lo establecido en la Ley N° 17.520 y en el artículo 3° del presente decreto.”

La concesión deberá “celebrar las contrataciones necesarias para garantizar la navegabilidad de la Vía Navegable Troncal, manteniendo el actual nivel de prestación del servicio”. Es decir que el Estado, podrá tercerizar la operatoria del dragado. Por otro lado, estipula que la base tarifaria o mecanismo de financiamiento por el sistema de tarifa o peaje lo percibirá la AGP, pudiendo también recibir subsidios. Es decir, el Estado se hará cargo del cobro del peaje. El contrato deberá contemplar también el procedimiento para la eventual revisión de los mismos; además de establecer la autoridad de control actuante y sus alcances como metodología de seguimiento y

17 Argentina. gob. ar.(s.f.) Normativa aplicada durante la actual concesión a Hidrovía SA. Recuperado de <https://www.argentina.gob.ar/transporte/hidrovia/consejofederalhidrovia/normativa-aplicada-durante-laactual-concesionhidrovias>

18 El canal parte desde “El Codillo” (kilómetro 143,9 del Canal Punta Indio) y se extiende hasta la isobata que define los 11 metros de profundidad inicial, la zona Bravo.

evaluación de la ecuación económica financiera de la concesión. Por último, el decreto no especifica la traza de la Vía Navegable Troncal a diferencia de la concesión anterior que estipulaba explícitamente el recorrido.

Respecto al organismo de control, el 25 de agosto el Ejecutivo nacional a través del Decreto 556/2021 creó el Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable que actuará como organismo descentralizado con autarquía administrativa, funcional y económico-financiera en el ámbito del Ministerio de Transporte, con personería jurídica propia y capacidad para actuar en el ámbito del derecho público y privado. Con carácter federal, tendrá sede en la ciudad de Rosario, Provincia de Santa Fe, y fiscalizará el cumplimiento de los reglamentos y los marcos contractuales y regulatorios mediante auditoría, control, inspección, regulación y seguimiento de las materias administrativas, ambientales primarias, económico-financieras, legales, determinación y modificación de traza, tarifarias y técnicas de los contratos de concesión de obra pública. A la par, se creó una Comisión Asesora “no vinculante”, integrada "ad honorem" por representantes de universidades públicas, usuarios y sindicatos, y de los ministerios de Relaciones Exteriores, Agricultura, Ganadería y Pesca, Medio Ambiente, Seguridad y Obras Públicas.

Como veremos en la próxima sección, esta decisión es un buen primer paso, aunque temporario, para recuperar la participación del Estado en el control del comercio por el Río Paraná. Durante este período de concesión a AGP, el Estado deberá confeccionar los pliegos (tarea ya en marcha desde el inicio de la prórroga de concesión anterior) para el llamado a licitación nacional e internacional del dragado y balizamiento por un plazo mayor, en el marco de la ley 17.520 (licitación de obra pública). En este sentido, cabe destacar que el Gobierno Nacional, solo ha dejado trascender postulados generales del nuevo pliego. Así, según la información oficial disponible¹⁹, se perfila a ser una concesión mediante peaje a riesgo del empresario, pero a diferencia de lo que sucedió con la concesión del año 1995, el Estado asumirá el rol de controlar y fiscalizar (a través de un órgano de control de la concesión) y además tendrá a cargo la recaudación del peaje. La tarifa estará basada en el peso neto transportado por los buques que utilicen la vía navegable y posteriormente, transferirá la cuantía acordada por el pliego licitatorio en base a costos de obras y rendimientos pactados (TIR) a la empresa adjudicataria de la concesión.

La decisión de dar en concesión la operatoria de la vía navegable a una empresa estatal no traza un horizonte a largo plazo, sin embargo, es una oportunidad para repensar el desarrollo económico nacional.

4.2 La discusión en torno al Sistema Troncal de Navegación y Canal de Magdalena

En paralelo a la discusión sobre la nueva concesión del dragado y balizamiento del Sistema Troncal de Navegación (STN), en el último año se reabrió el debate respecto a la obra del Canal de Magdalena (CM) que supone un nuevo acceso fluvial alternativo en términos logísticos. Se plantea como nueva vía navegable en paralelo y en las cercanías de la costa argentina en el Río de la Plata, permitiendo la circulación de buques de mayor calado, en menores tiempos, abriendo una conexión directa entre los puertos fluviales y marítimos de Argentina.

Este proyecto no es nuevo, sino que se remonta al 2013 cuando la Subsecretaría de Vías Navegables definió habilitar una vía de navegación alternativa a la de Punta Indio generando una rectificación del canal de navegación principal mediante la creación del CM. El año siguiente, la Subsecretaría inició el proceso de convocatoria internacional para la licitación del dragado²⁰ que no se terminó de adjudicar debido al recambio político del Gobierno de turno. Durante el gobierno de Mauricio Macri (2015-2019), el proyecto no tuvo mayor interés y es recién en 2020 que se recupera, asignando partidas presupuestarias específicas²¹. En abril del año 2021, el gobierno nacional, crea la Unidad Ejecutora Especial Temporaria “Canal Magdalena” la cual tiene como objeto

¹⁹ Citar página

²⁰ La convocatoria internacional que va a llevar a cabo la Subsecretaría de Vías va a tener como nombre «Definición traza de apertura de zona beta del Canal Punta Indio del 143,900 km. El Codillo hasta la isobata de 12 m, Río de la Plata, República Argentina»

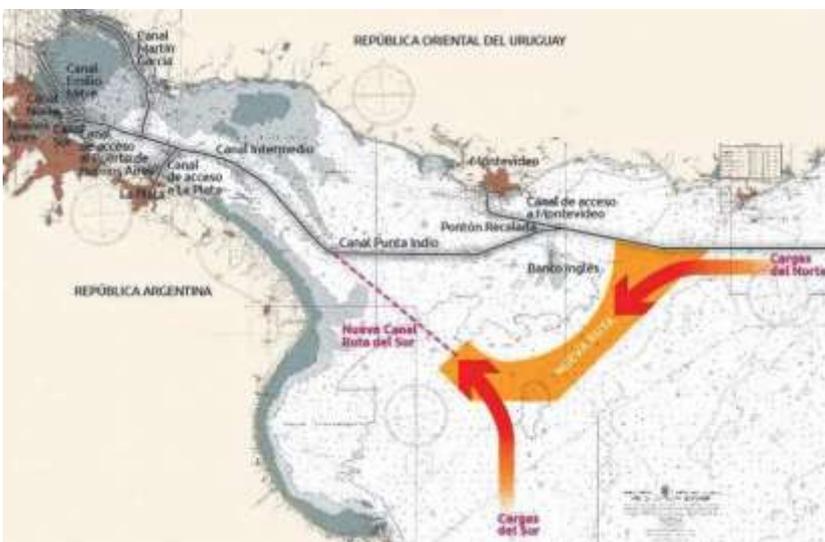
²¹ En el Presupuesto Nacional 2021 se incluyó una partida plurianual para esta obra de infraestructura por \$25.790 millones a ser ejecutada en tres años.

llamar a licitación para la realización de las actividades de apertura de la nueva vía en lo que respecta al dragado y balizamiento.

Según Denis Vilardo²², especialista consultado, la discusión actual no sólo va en torno de quién (público-privado) está a cargo del dragado de la vía navegable, sino más bien qué trazas se decide dragar y el “sentido estratégico de nuestra red de navegación troncal”. Para introducirnos en la discusión es importante conocer la ruta de navegación actual que realizan los buques que recorren la hidrovía, que fue definida en el contrato de concesión de 1995. Los buques que provienen de ultramar con destino a los puertos que se ubican hacia el sur del Río de la Plata, tanto en Uruguay como en Argentina, inician su recorrido a través de la Red Troncal que comienza en el Canal Punta Indio ubicado en el sur de la ciudad de Montevideo, en el Pontón de Recalada (Mapa 2). Entre las características de este canal se distingue, en primero, que el ancho de su traza impide la doble vía y el sobrepaso convirtiéndose en una vía lenta. Segundo, la orientación del canal es transversal respecto a las corrientes del Río de la Plata generando un gran volumen de sedimentación que encarece los costos de mantenimiento producto de la necesidad del constante dragado. Sumado a estas dificultades, Punta Indio, impide una conexión directa y rápida desde y hacia los puertos fluviales y marítimos argentinos, debiendo necesariamente permanecer en la zona de espera frente a Montevideo hasta que la autoridad permita la navegación, lo que puede demorar entre tres y quince días. Dicha espera encarece los costos logísticos desincentivando la elección de este modo de transporte frente al terrestre. El recorrido actual implica que, por ejemplo, para navegar desde el Puerto de Ushuaia hasta el puerto de La Plata, tengamos que pasar necesariamente por Uruguay.

Además, actualmente Argentina está dragando ciertas trazas que permiten que las cargas provenientes de Paraguay y Brasil naveguen por la vía troncal y salir hacia al Océano a través del Puerto de Montevideo, sin pagar peaje en nuestro país. Esta situación se da ya que las cargas provenientes de dichos países transitan por el “tramo Santa Fe al norte” donde sólo es posible navegar en barcazas²³, con un calado menor a 15 pies por lo cual la tarifa de peaje es nula. Tampoco atracan en puertos argentinos, con lo cual no abonan tasa o tarifa alguna. En definitiva y tal como reflexiona Vilardo (2021), Argentina subsidia de algún modo a sus competidores directos en el comercio de la soja, con la paradoja de que por esa misma vía pasa buena parte del comercio ilegal (principalmente de soja y pescado).

Mapa 2. Canal Punta Indio y Magdalena



Fuente: Arce, 2018

Frente a este escenario, el CM presenta ciertas ventajas en la circulación que posibilitan una interconexión entre los puertos fluviales y marítimos argentinos, sin la necesidad de pasar por Uruguay, propendiendo así al desarrollo local y nacional siendo controlado totalmente por Prefectura Naval Argentina. El proyecto del Magdalena, se

²² Delegado general del Astillero Río Santiago.

²³ La capacidad de carga de un convoy de barcazas equivale a la transportada por los buques Panamax desde el polo Rosafé.

plantea como la apertura de una nueva vía alternativa, no necesariamente excluyente, a la de Punta Indio mediante el dragado y balizamiento del canal natural. Éste se desarrollará en dos etapas sucesivas y se pretende que alcance una profundidad de 47 pies posibilitando el ingreso de navíos de máxima profundidad (42 pies) y alcanzando la extensión de 61,5 kms. Asimismo, el ancho de solera se proyecta de 150 ms. lo que lo convierte en un canal de doble vía, permitiendo los ingresos y las salidas en simultáneo del canal. Estas características le otorgan mayor seguridad, a la vez que reduce el tiempo de espera para el ingreso al STN y a los canales de acceso de los principales puertos fluviales de la provincia de Buenos Aires, reduciendo los costos de fletes de los buques. Asimismo, la apertura de este canal permite que los buques terminen de completar sus cargas en los puertos nacionales como son el Puerto de Bahía Blanca o Quequén evitando así, la utilización para este fin de puertos extranjeros, como el Puerto de Montevideo²⁴.

La apertura del CM tiene otros impactos asociados. Entre los más importantes, el desplazamiento de los servicios conexos a la actividad naviera del Puerto de Montevideo a la costa bonaerense. Esta situación beneficia a las poblaciones sobre las márgenes de la provincia de Buenos Aires promoviendo la actividad económica en el noroeste de la provincia. El CM crea, además, un nuevo canal de navegación beneficiando particularmente los buques que provienen del sur y que deben ingresar en la red de navegación troncal, lo que genera una conexión más corta y directa entre los puertos fluviales y marítimos de Argentina. Los barcos que por esta vía ingresan, acortan su recorrido en comparación con Punta Indio. Mientras que aquellos que provienen desde el océano por el norte, deben hacer un mayor recorrido para ingresar en el nuevo canal, lo cual podría ser compensado por la mayor velocidad de circulación respecto a Punta Indio, según lo que plantean algunos especialistas²⁵.

Por último y no menos relevante, está la cuestión ambiental que se pone en juego en la decisión de las condiciones que se imponen a la navegabilidad de nuestro río. Las multinacionales que utilizan nuestra vía navegable ponen exigencias de calado para que sus buques de ultramar puedan entrar y salir, poniendo a nuestro río en clave marítima. En este sentido, la obra del CM podría, junto al Paraná Guazú (entre 36 y 40 pies de profundidad natural) que se comunica con el canal Martín García, convertir a Entre Ríos en una provincia oceánica, sin necesidad de producir daño medio ambiental como supone el dragado del Paraná de las Palmas por encima de su calado natural (Denis Vilardo, abril 2021).

En resumen, la obra del CM podría convertirse en nuestra plataforma de soberanía sobre el comercio exterior, permitiendo la conexión entre la Cuenca del Plata y la Cuenca del Atlántico Sur a través de puertos argentinos.

4.3 El rol del Estado en la apropiación del excedente económico

El debate central que se abrió en el último año refiere al rol que el Estado debe tener en el control de su principal vía de comercio exterior la cual, contrariamente al interés nacional, ha sido utilizada en los últimos años como plataforma de comercio ilegal, fuga de divisas y apropiación de sus ventajas económicas por parte del capital transnacional. La concesión de obra pública a Hidrovía S.A. durante veinticinco años resultó en una privatización encubierta ya que el único rol que debía cumplir el Estado (contralor) no fue ejercido.

24 El nivel de profundidad actual de calado de la vía navegable del tramo Timbúes-Océano no hace posible que los buques como Panamax (mayormente utilizados para transportar cereales) puedan circular completos sino al 70% de su capacidad. Esto es debido a su mayor calado, que va de 40 a 42 pies, frente al que posee la vía navegable de 32 pies. Entonces, deben completar su carga en puertos de ultramar tanto nacionales (Bahía Blanca o Quequén) como extranjeros (Uruguay o Brasil), donde el calado es superior. Para la navegación de la vía navegable troncal, Prefectura Naval Argentina exige que el buque tenga 2 pies bajo quilla a los fines de dar seguridad, por ello y por el nivel de calado actual es que el buque debe completar su carga en otros puertos. La existencia del canal Magdalena, debido a sus facilidades y profundidades de navegación, impulsará a que los buques opten por puerto marítimos de Argentina, particularmente el de Bahía Blanca para alcanzar el full de la carga.

25 El Ingeniero Osuna a representar esta postura, siendo que en sus palabras dirá “ en el magdalena hay un menor tiempo de navegación, permite mayores velocidades para los buques sobre todo que vienen del norte, del océano, en comparación con el canal de Punta Indio que es muy restringido y lento”. Globalports canal (Marzo, 2021) La hora del Magdalena. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=NMpZM8MVGog>

Dada la forma en que se llevó a cabo la concesión, resulta interesante conocer la relación entre los costos asumidos por la concesionaria y el tarifario cobrado. A lo largo de estos años de concesión, la principal fuente de ingresos de Hidrovía S.A., el peaje, fue redeterminándose pasando de 0,98 dólares por tonelaje de buque a 3,06 dólares, alcanzando en la actualidad una recaudación anual estimada por el Centro de Estudios Agrarios (CEA) en 300 millones de dólares anuales.

Un estudio de la Bolsa de Comercio de Rosario (2020) realizado como evaluación técnica, económica y ambiental para la profundización del calado, sostiene que “con una tarifa de peaje de U\$S 2,82 por TRN (Tonelada de Registro Neto), 8% menor que la actual de U\$S 3,06, sería suficiente para financiar todas las obras de ensanche y profundización que se proponen”. Es decir, aun planteando una obra de dragado mayor (40 pies), la tarifa actual seguiría siendo rentable para la empresa operadora. Cabe recordar que, a partir del año 2002 la empresa sólo se ocupó del mantenimiento del dragado y balizamiento, sin incurrir en mayores obras.

Estos datos dan cuenta de que el actual esquema tarifario genera excedentes por sobre el costo de mantenimiento del dragado. El informe de la BCR es utilizado como argumento por parte de los usuarios privados de la vía navegable (principalmente agroexportadores) para exigir una reducción del peaje a los fines de disminuir los costos logísticos de la exportación de granos, aceites y subproductos, aumentando la rentabilidad de su sector. De esta forma, ante una eventual reducción del peaje, el excedente económico seguiría siendo apropiado por capitales extranjeros y concentrados, esta vez el complejo agroexportador.

Esta aproximación a los números de la empresa nos permite aseverar que, de mínima, el Estado debe ser quien cobre la tarifa de peaje. Si el Estado retoma su rol de recaudador, podrá tomar parte en la ecuación económica del sector, definiendo no sólo la tarifa del peaje en función de información genuina sino además el destino del excedente que pudiera generarse. Además, facilitará la fiscalización de los buques, ya que la tarifa de peaje se calcula en función de las toneladas de cargas transportadas, entre otros factores²⁶. En este sentido, la última decisión tomada por el Gobierno Nacional de concesionar la operatoria a la empresa estatal AGP y ser ésta la recaudadora del peaje resulta acertada aunque no suficiente ya que se plantea como temporal por el término de un año. El pliego para la licitación que se está preparando para la concesión a mayor plazo, debe preservar esta competencia en manos del Estado, independientemente de quien sea la empresa adjudicataria.

5. Líneas de acción y reflexiones finales.

Recuperar el control y administración del comercio sobre el río Paraná requiere no sólo repensar el modelo de gestión de la operatoria del dragado y balizamiento del sistema troncal de navegación, sino también interpelar el actual sistema de puertos y recuperar el protagonismo de la flota de bandera nacional en el transporte marítimo fluvial. Para ello, a continuación enumeramos algunas líneas de acción para recuperar la soberanía argentina sobre el río Paraná.

Conservar el rol del Estado como recaudador. Mantener a largo plazo la competencia (concedida a AGP) de recaudación del peaje en manos del Estado. Esto permitiría que el excedente económico, una vez resarcidas las obras de infraestructura y mantenimientos necesarias, pueda ser aplicado a actividades consistentes con el desarrollo nacional: inversiones de capital que permitan una operatoria estatal del dragado en el mediano plazo, infraestructura portuaria en los muelles públicos para captar mayores cargas, fortalecimiento de la flota nacional y la marina mercante, desarrollo del cabotaje para el traslado de cargas a grandes distancias o peligrosas a los fines de descongestionar y dar seguridad a corredores viales, entre otros.

Ejercer de manera eficiente el rol de contralor. El organismo de control recientemente creado debe trabajar de forma articulada con otros entes preexistentes como Aduana, Senasa, AFIP, Prefectura Naval, en el intercambio de información, la fiscalización y control tanto en la vía acuática como terrestre portuaria. Además adecuar y

²⁶ Tarifa Total (dragado y balizamiento) = $(T_b \times TRN) + (T_d \times F_c \times TRN)$ siendo T_b : tarifa de balizamiento, T_d : tarifa de dragado, F_c : Factor de corrección y TRN: Toneladas netas.

actualizar la tecnología de la información y la federalización de las instituciones para reforzar la presencia del Estado.

Fortalecer la marina mercante nacional. Reimplementar la reserva de carga para aumentar la participación de la flota nacional en el comercio marítimo fluvial. Se trata de un derecho soberano que posee cada país de transportar en buques propios un porcentaje mínimo de su comercio internacional, que se dejó de cumplir en la década del noventa en pos del libre comercio entre los países miembros de la hidrovía. Otra herramienta de fomento de la flota nacional es la aplicación de un peaje diferencial a los buques de bandera nacional.

Promover la industria naval. Crear un fondo compensador destinado a promover la construcción de buques, dragas y barcasas de industria nacional cuyos recursos provengan de una prima por sobre la tarifa de peaje cobrada a buques de bandera extranjera.

Conectar por vía marítima fluvial el país e incentivar a los puertos del interior. Rediseñar de forma estratégica y sustentable con el medio ambiente el recorrido de la vía navegable, ponderando el carácter federal. En este sentido se inscribe la obra del Magdalena, que además podría cumplir la enorme tarea de conexión marítimo-fluvial del país, profundizando la soberanía nacional. Este canal no debe plantearse como excluyente de otros canales como el de Punta Indio, sino que la definición de las trazas debe servir para fomentar e incentivar los puertos del interior a la vez de habilitar la conexión desde puertos argentinos a ultramar.

En definitiva, el debate sobre la hidrovía abre la oportunidad de definir un nuevo modelo de desarrollo nacional con anclaje en la producción y el empleo o continuar con el proceso de extranjerización de nuestro sistema productivo profundizando el sesgo agroexportador.

6. Bibliografía

ACTA ACUERDO SUSCRIPTA POR LA "UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS" Y LA EMPRESA "HIDROVIA SOCIEDAD ANONIMA". DECRETO 113/10: DEROGACION (2012) Recuperado en web <https://www.diputados.gob.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=2133-D-2012>

AGENDAR "MÁS SOBRE EL CANAL MAGDALENA" <https://agendarweb.com.ar/2021/04/04/mas-sobre-el-canal-magdalena-y-el-contrabando-de-soja/>

AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN (2012) Cumplimiento de las obligaciones contractuales de la concesión de hidrovía. Recuperado de https://www.agn.gob.ar/sites/default/files/informes/Informe_206_2012.pdf

AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN (2007) Verificar el régimen tarifario aplicado a la concesión hidrovía santa fe - océano. Recuperado de https://www.agn.gob.ar/sites/default/files/informes/2007_113_Informe.pdf

ARCE, M. LOS COSTOS EN EL RÍO DE LA PLATA. LA RECTIFICACIÓN DEL CANAL MAGDALENA. (2018) Boletín del Centro Naval 848 146 MAY / AGO 2018

ARGENTINA.GOB.AR:<https://www.argentina.gob.ar/armada/intereses-maritimos/hidrovia-parana-paraguay>

ARGENTINA.GOB.AR INDEC: <https://www.indec.gob.ar/>

ARGENTINA.GOB.AR (S.F.) Normativa aplicada durante la actual concesión a Hidrovía SA. Recuperado de <https://www.argentina.gob.ar/transporte/hidrovia/consejofederalhidrovia/normativa-aplicada-durante-la-actual-concesion-hidrovia-sa>

ARGENPORTS (S.F) Análisis de la superioridad técnica y económica del canal Magdalena frente al canal Punta Indio. Recuperado de <https://www.argenports.com.ar/nota/analisis-de-la-superioridad-tecnica-y-economica-del-canal-de-navegacion-magdalena-respecto-del-canal-punta-indi>

BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO: <https://www.bcr.com.ar/>

BOLETÍN OFICIAL REPÚBLICA ARGENTINA: <https://www.boletinoficial.gob.ar/>

CONSEJO PORTUARIO ARGENTINO: <https://www.consejoportuario.com.ar/>

Decreto 863 del año 1993 del año 1993.[PODER EJECUTIVO NACIONAL] Facultase al ministerio de economia y obras y servicios publicos llamar a licitacion publica nacional e internacional para la realizacion de diversas obras en las vias fluviales.05-Mayo-1993 Recuperado de <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-863-1993-13073>

Decreto 253 del año 1995. Adjudicación de la Licitación Pública Nacional e Internacional por el Régimen de Concesión de Obra Pública por Peaje, para la Modernización, Ampliación, Operación y Mantenimiento del Sistema de Señalización y Tareas de Redragado y Mantenimiento de la Vía Navegable Troncal. 24 de Febrero de 1995. Recuperado de <http://www.saij.gob.ar/253-nacional-concesion-obra-publica-dn19950000253-1995-02-21/123456789-0abc-352-0000-5991soterced?>

EL DIARIO.COM: https://www.eldiarioar.com/economia/retrasa-licitacion-hidrovia-hara-cargo-mantenimiento-ano_1_8090787.html

GLOBALPORTS CANAL (MARZO, 2021) La hora del Magdalena. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=NMpZM8MVG0g>

LIBRO IDR “Presente y Futuro del Transporte por la hidrovía Paraguay - Paraná”. Perspectivas económicas de su ampliación Informe Técnico. Programa Desarrollo Regional para la Integración. (2018). Fundación instituto regional rosario. ISBN: 978-987-21919-4-8

Oficina Anticorrupción Dirección de Planificación de Políticas de Transparencia (2003) HIDROVIA PARANÁ-PARAGUAY. Recuperado de <http://archivo.anticorruptcion.gob.ar/HIDROVIA-INF%20FINAL%20CORRECC.pdf>

Resolución 129 de 2021 [MINISTERIO DE TRANSPORTE] Continuidad de la concesión de la hidrovía por 90 días. Fecha de publicación 29/04/2021 Recuperado de <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/243733/20210429>

SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES

MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/puertos-vias-navegables-y-marina-mercante>

TALLER ECOLOGISTA. RÍOS PARA LA VIDA Una revisión de los estudios de impacto ambiental de la Hidrovía Paraguay-Paraná 2019 Recuperado de <https://tallerecologista.org.ar/wp-content/uploads/2021/02/Revision-EIA-HPP.pdf>

PÁGINA HIDROVÍA: <http://www.hidrovia.org/>

ANEXO. Mapa del sistema portuario argentino



Fuente: https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/ss_mercados_agropecuarios/infraestructura/

SUSCRIPCIONES

RECIBÍ TODOS NUESTROS INFORMES COMPLETOS

ACTUALIZACIÓN MENSUAL DE LAS PRINCIPALES VARIABLES SOCIOECONÓMICAS - INFORMES ESPECIALES EXCLUSIVOS PARA SUSCRIPTORES Y SUSCRIPTORAS



¿QUÉ PASÓ CON LOS PRECIOS DE LA CARNE VACUNA?

WWW.CESO.COM.AR
INFOCESO@GMAIL.COM

PRECIOS DE ALQUILERES EN CABA

SE ALQUILA

www.ceso.com.ar
infoceso@gmail.com



ESCRIBINOS A:
INFOCESO@GMAIL.COM

ECONOMÍA SOCIAL Y POPULAR REGULACIÓN PARA EL SECTOR

En este informe:
ENTIDADES DE CABA:
PARIDAD DE GÉNERO
EN LOS CONSEJOS
DE ADMINISTRACIÓN
Y FISCALIZACIÓN

IGJ | RESOLUCIÓN GENERAL 34/20

Ci ceso
incuba

Mateadas de Coyuntura Económica



Buscando contagiar la reactivación

2 de Julio / 10 hs.

FINANZAS Y BANCOS

FINANZAS PÚBLICAS

PRECIOS E INGRESOS

INFORME ECONÓMICO ESPECIAL SEPTIEMBRE 2021



Centro de Estudios Económicos y Sociales
Scalabrini Ortiz

PRESIDENTA
Lorena Putero

DIRECTOR
Andrés Asiain

ECONOMISTA JEFE
Nicolás Pertierra

CONTENIDOS TÉCNICOS DEL INFORME
Fabio Agueci y María Celina Calore

INTEGRAN EL CESO

Agustín Crivelli, Agustín Romero, Alejo Muratti, Augusto Prato, Cecilia Olivera, Cecilia Wilhelm, Cristian Andrés Nieto, Cristián Berardi, Eric Delgado, Estefanía Manau, Fabio Agueci, Fabio Carboni, Facundo Pesce, Federico Castelli, Felipe Etcheverry, Gaspar Herrero, Lisandro Mondino, Lorena Putero, Mahuén Gallo, María Alejandra Martínez Fernández, María Belén Basile, María Celina Calore, María Laura Iribas, Maximiliano Uller, Miriam Juaiek, Nicolás Gutman, Nicolás Pertierra, Nicolás Zeolla, Rodrigo López, Tomás Mariani Pavlin, Virginia Brunengo, Yamila Steg.