

POSICIÓN DE
ACTORES PÚBLICOS DE
ARGENTINA SOBRE LA

HIDROVÍA

PARAGUAY-PARANÁ





Cita sugerida

CAUCE: Cultura Ambiental - Causa Ecologista (2023). Posición de actores públicos sobre la hidrovía Paraguay-Paraná. Paraná, Entre Ríos.

Redacción a cargo de **Paola Ruiz Lisman**.
Licenciada en Ciencia Política (FTS-UNER). Consultora en temas de género y ambiente.

Diseño editorial: **Mariano Sanguinetti**.

Fecha de publicación: Agosto de 2023

Este documento fue elaborado en el marco del programa Humedales Sin Fronteras, financiado por DOB Ecology.



HUMEDALES SIN FRONTERAS

Las ideas, opiniones e informaciones contenidas y las denominaciones geográficas y geopolíticas utilizadas son de la responsabilidad exclusiva del equipo de trabajo y no reflejan necesariamente las opiniones del financiador.



Usted es libre de copiar, distribuir y hacer obras derivadas de este trabajo siempre que cite la fuente, bajo los términos de la licencia Creative Commons Atribución 4.0 de Argentina.



Fundación CAUCE: Cultura Ambiental - Causa Ecologista promueve la transición hacia sociedades sustentables y exige el cumplimiento de los pilares bases de la democracia ambiental: acceso a la información pública, participación ciudadana y acceso a la justicia. Como parte de su trabajo, realiza tareas de monitoreo y seguimiento de proyectos y obras de infraestructura con posibles impactos socioambientales.

www.cauceecologico.org

Posición de actores públicos de Argentina sobre la **HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ**

Con la firma del Tratado de la Cuenca del Plata a fines de los '80, los países que la integran –Brasil, Bolivia, Paraguay, Argentina y Uruguay– acordaron tomar a los ríos Paraná y Paraguay como corredores fluviales capaces de dinamizar sus economías.

En Argentina, la Vía Navegable Troncal “HidroVía” es una ruta fluvial de 1.635 km que permite la salida hacia el océano de distintos tipos de embarcaciones de carga. Su traza se encuentra expresada parcialmente en los ríos Paraná, Paraná de las Palmas y Río de la Plata, constituyendo un cauce de salida de alrededor del 80% de la exportación nacional.

En la década del '90, el Estado argentino decidió otorgar este servicio concesionado de obra pública, mediante cobro de peaje, para el dragado y balizamiento desde Santa Fe al océano Atlántico, a la compañía Hidrovía S.A. formada por la empresa belga Compañía Sudamericana de Dragados –propiedad del grupo Jan de Nul– y la argentina Emepa S.A. –propiedad de Gabriel Romero. Después de 26 años de privatización, la concesión venció en junio de 2021 y se abrió nuevamente el debate sobre el rol del Estado respecto a la administración y el control de la Vía Navegable Troncal..

Así es que la concesión quedó en manos del Estado Nacional, que por el decreto presidencial N° 427/21 adjudicó a la Administración General de Puertos Sociedad del Estado (AGPSE) el mantenimiento del sistema de navegación troncal, hasta que se sustancie el llamado a licitación nacional e internacional para el dragado y balizamiento de la Vía Navegable Troncal (VNT) que va desde Santa Fe al océano.

Entre los numerosos actores que podemos distinguir, según sea el sector al que pertenecen (público, privado, organizaciones de la sociedad civil, organismos multilaterales), “este estudio se enfoca en los actores públicos –precisamente los estatales– que pertenecen a alguno de los tres poderes del Estado”. Algunos se pronuncian por la soberanía, con discursos que apelan a una administración del Estado que impulse a la flota nacional y realice las tareas de dragado y balizamiento; otros quieren que se cumpla con el decreto 949/20 por el cual se otorga la concesión a empresas privadas. Por último, encontramos a quienes tienen una postura que, más allá del modelo de gestión que se adopte, exigen que se bregue por cumplir con la normativa ambiental, como la Ley General de Ambiente y el Acuerdo de Escazú, que garantizan la participación ciudadana y el control del Estado para defensa del ambiente.

Este documento se propone hacer un análisis sobre el posicionamiento de los actores públicos vinculados a la Hidrovía Paraguay-Paraná en el tramo argentino –nos referimos a organismos estatales que tienen algún grado de incidencia en la toma de



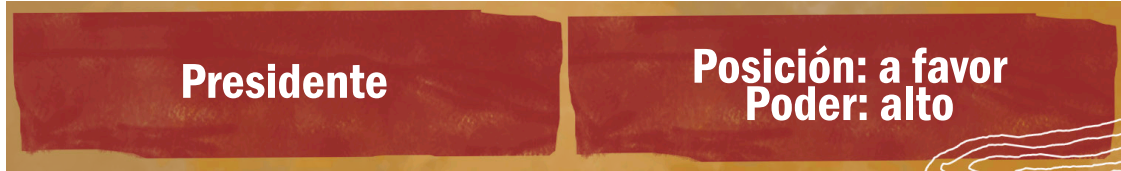
decisiones-, con el fin de identificar sus intereses y opiniones, en clave ambiental. Es decir, conocer qué grado de interés tienen en el impacto ambiental y la participación ciudadana en torno a la HPP, temas cruciales que hacen a la democracia ambiental. Para ello, el período abordado comprende el fin de la concesión a Hidrovía S.A. hasta noviembre de 2022.

A continuación, se presentan las entidades estatales del sector público argentino, que se vuelcan en una matriz de actores, donde se hallan dos ejes -X e Y- en forma de cruz; cada uno de esos ejes representa un atributo: Eje X: poder y Eje Y: posición en contra/a favor. Así es que se generan cuatro cuadrantes de acuerdo a los atributos que tiene cada actor.

- X derecha con Y superior: poder alto y a favor**
- X derecha con Y inferior: poder bajo y a favor**
- X izquierda con Y inferior: poder bajo y en contra**
- X izquierda con Y superior: poder alto y en contra**



En primer lugar, nos referiremos a los actores del cuadrante 3, que son aquellos que están a favor de esta obra de infraestructura fluvial, que desatienden las cuestiones ambientales y la participación ciudadana, pero, a su vez poseen un alto poder de decisión sobre el destino del proyecto.



El presidente Alberto Fernández es un actor fundamental por su determinación a firmar el “Acuerdo Federal Hidrovía” junto a los ministros de Transporte, Desarrollo Productivo, Interior y los gobernadores de las siete provincias ribereñas: Formosa, Chaco, Misiones, Corrientes, Entre Ríos, Santa Fe y Buenos Aires. El Acuerdo creó el Consejo Federal de la Hidrovía (CFH) y la conformación de la Administradora Federal Hidrovía Sociedad del Estado.

Después de 26 años de concesión a la empresa Hidrovía S.A., el Estado argentino asumió la gestión de la Vía Navegable Troncal (en adelante, VNT) y convocó a las provincias, hasta entonces relegadas, con el fin de federalizar la administración de la VNT. En su discurso, Fernández expresó: *“Ha llegado la hora de que la Argentina crezca con otro equilibrio, que el desarrollo no sólo esté concentrado en el puerto de Buenos Aires, sino que se distribuya en cada lugar del país”*. En pos de ese objetivo se decidió que la sede del nuevo Consejo Federal de la Hidrovía esté ubicada en la ciudad de Rosario, provincia de Santa Fe.

Mediante el decreto N° 427/2021, Fernández dispuso la creación de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado (AGPSE), una nueva empresa estatal integrada por el Estado Nacional, con una participación del 51%, y un 49% restante repartido entre las provincias de Buenos Aires, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe, facultada a cobrar el peaje y hacer las contrataciones necesarias para mantener operativos los servicios en la Vía Navegable Troncal, por un plazo de 12 meses y con posibilidades de renovación.

En materia ambiental, se limitó a declarar el “Estado de Emergencia Hídrica”¹ con una clara visión economicista, para salvar la producción y no necesariamente el río. La medida se tomó por 180 días en la región de la cuenca del río Paraná, que afecta las provincias de Formosa, Chaco, Corrientes, Santa Fe, Entre Ríos, Misiones y Buenos Aires, a raíz del impacto y las consecuencias de la bajante histórica más importante de los últimos 77 años en la cuenca hídrica de los ríos Paraná, Paraguay e Iguazú.

Con ello el gobierno autorizó que *“se adopten medidas en relación con la carga y los calados en el tránsito fluvial de mercaderías a efectos de evitar afectaciones en materia de vías navegables, tripulaciones, seguridad de la navegación, mantenimiento del comercio nacional e internacional y la protección ambiental, en accesos portua-*

¹ El estado de emergencia hídrica fue declarado por primera vez en julio de 2021, prorrogado en marzo de 2022 y vuelto a extender a partir del mes de mayo por decreto 261/2022, publicado en el Boletín Oficial.



rios, vías navegables y dársenas”, facultando al Ministerio de Transporte a autorizar las readecuaciones de las profundidades de la VNT (Decreto 261/2022). La bajante extraordinaria afectó el abastecimiento de agua potable, la navegación y las operaciones de puertos, la generación de energía hidroeléctrica, el abastecimiento de combustibles y las actividades económicas vinculadas a la explotación de la cuenca.

**Ministerio de
Transporte**

**Posición: a favor
Poder: alto**

El Ministerio de Transporte, a cargo de Alexis Guerrero² (hasta su renuncia en noviembre de 2022), supervisa el funcionamiento de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado (AGPSE); elabora pliegos de bases y condiciones para licitaciones, concesiones y contrataciones; dirige y coordina el funcionamiento de la Comisión de Coordinación Interjurisdiccional del Programa Hidrovía Paraguay-Paraná con el objeto de formar los criterios técnicos en el ámbito del Comité Intergubernamental de la HPP. También se encuentra bajo su ámbito el Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable (ECOVINA), encargado de elaborar los pliegos y llamar a licitación nacional e internacional.

Al firmarse el Acuerdo Hidrovía, en agosto de 2020, el entonces Ministro de Transporte, Mario Meoni³ dijo que la creación de la Sociedad del Estado respondía a la necesidad de proponer un organismo de control, porque *“esta Hidrovía se explotó por una empresa durante 25 años sin que haya un organismo de control y ese es el rol del Estado”*. Al tiempo que destacó que la Hidrovía *“es un canal esencial de desarrollo económico porque por ahí sale el 80% de la carga, y esperamos que crezca ese volumen y el valor agregado de esa carga, y eso será posible si tenemos una Hidrovía competitiva”*.

En el primer encuentro del Consejo Federal de la Hidrovía (CFH), Meoni afirmó que el espacio tenía la finalidad de pensar un modelo participativo y no uno de decisión unilateral del Gobierno Nacional, manifestando que debía pensarse en el futuro, planteando objetivos acordes a los contextos comerciales mundiales y no solo en la producción integral del país y las embarcaciones. *“Claramente que esta autopista que es la Hidrovía del río Paraná tiene que estar contemplada y preparada para recibir lo que van a ser sus vehículos, los vehículos que van a transitar de aquí en más, que año tras año van creciendo en volumen, en capacidad de carga y por tanto, en la necesidad también de que el río se vaya adecuando en sus anchos y profundidades para que pueda seguir prestando el servicio a esas grandes embarcaciones que cada día son más importantes”* (Primer Encuentro del CFH, 2021).

Asimismo, hizo referencia a la inexistencia de un órgano de control compuesto por el Estado Nacional y las Provincias (como indica el Decreto N° 863/93), agregando que

2 Al cierre de este documento el Ministro Guerrero presenta su renuncia al cargo por motivos de salud y el 1° de diciembre es designado el nuevo ministro Diego Giuliano, quien se desempeñaba como Secretario de Transporte.

3 Ocupó la cartera ministerial hasta su fallecimiento en un accidente automovilístico el 23 de abril de 2021.



la realización del proyecto para su conformación estaría en marcha y se pondría en funciones de manera inmediata. Finalmente, el Ente de Control y Gestión de la Vía Navegable Troncal (ECOVINA) se puso en funciones el 13 de mayo de 2022, cuando volvió a reunirse el Consejo Federal Hidrovía, luego de más de un año de inacción.

Al referirse a la cuestión ambiental, Meoni expresó: *“Por supuesto que hay temas centrales y sensibles con los cuales vamos a tener que trabajar y mucho y consensuar mucho con cada uno de las provincias como son las cuestiones ambientales, que son responsabilidad de cada una de las provincias. También por esa razón esta licitación tendrá etapas y esas etapas estarán dadas en función de sostener en primer lugar, la navegación y después de seguir creciendo si es posible en calados, en anchos, en radas, en función también de los impactos ambientales que cada provincia nos vaya habilitando”* (Primer Encuentro del CFH, 2021).

El 3 de marzo de 2021, asumió como nuevo Ministro de Transporte Alexis Guerrero, que venía de desempeñarse al frente de Trenes Argentinos Infraestructura, luego de pedir una licencia extraordinaria en la Legislatura bonaerense, donde intervino activamente en obras del Plan de Modernización del Transporte impulsado por su antecesor Meoni. Guerrero aseguró que el Gobierno nacional no planeaba estatizar la Hidrovía Paraná-Paraguay y que el foco estaba puesto en recuperar para el Estado *“un rol que hoy no tiene en el manejo”*, en el marco del nuevo proceso de licitación que se pondría en marcha en los próximos meses para el servicio de dragado y balizamiento.

“No vamos por el camino de la estatización”, dijo Guerrero en una conferencia de prensa brindada en el Museo Bicentenario de Casa Rosada. Allí, el funcionario remarcó que *“hay datos, por ejemplo, de la profundidad, en determinados lugares de la hidrovía, que ni siquiera el Estado argentino conoce”*. Según él, con los nuevos pliegos *“hay una forma de recuperar soberanía, teniendo información de lo que allí vaya a suceder, a partir de los nuevos instrumentos que se generen con una nueva licitación”* (Argenports, 2021). Allí el Estado tendría mayor participación y exigencia por parte del pliego, para que haya participación de empresas nacionales en el trabajo, afirmando que el Estado hoy no tiene ni siquiera participación en el contralor. En las jornadas de la *“IV Conferencia Hemisférica sobre Hidrovías, Puertos Interiores y de Cruceros”*, en junio de 2022, Guerrero dijo: *“Es un encuentro muy importante el de hoy, después de 26 años de concesión, nuestro Presidente Alberto Fernández tomó la decisión de federalizar y democratizar la vía navegable troncal, teniendo en cuenta el impacto ambiental en las obras que se lleven adelante. Estamos demostrando que el Estado puede ser eficiente y transparente administrando estos puntos estratégicos para el país”* (Ámbito, 2022).

El 1º de agosto de 2022, el Ministerio de Transporte prorrogó el contrato de concesión de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Resolución N° 515/2022) a la Administración General de Puertos Sociedad del Estado (AGPSE) hasta la toma de servicio de quien resultara adjudicatario de su licitación, puesto que el ECOVINA no había presentado aún los pliegos.

Entre el Ministerio de Transporte y la Universidad Nacional de Rosario (UNR) se firmó un Convenio para la elaboración de informes, auditorías y dictámenes técnicos útiles



para el control y prevención de impactos ambientales en las tareas vinculadas a la gestión de la vía navegable. Mediante una solicitud de acceso a la información pública ambiental, Fundación CAUCE junto a Taller Ecologista, pedimos al Ministerio de Transporte- AGPSE acceso al convenio, avances e informes, lo cual no fue respondido en la nota enviada el 14 de octubre de 2022.

**Administración General
de Puertos Sociedad del
Estado (AGPSE)**

**Posición: a favor
Poder: alto**

La Administración General de Puertos Sociedad del Estado (AGPSE) es una empresa estatal. José Beni, su interventor, asumió este rol luego de desempeñarse como gerente general del Puerto de Buenos Aires. Tiene a cargo la concesión de la operación para el mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y redragado y el correspondiente control hidrológico de la vía navegable troncal (Decreto N° 427/21), 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, hasta tanto los futuros adjudicatarios de la Licitación ordenada por el Decreto N° 949/20 estén en condiciones de prestar los servicios.

En julio de 2021 la AGPSE asumió la gestión de la VNT de manera transitoria, por un período inicial de 12 meses, hasta tanto el Ministerio de Transporte llamara a licitación para las tareas de dragado y balizamiento de la hidrovía. Para llevar a cabo estas funciones, se modificó su estatuto y se incorporó un artículo por el cual se facultaba a la sociedad del Estado a cobrar el peaje y hacer las contrataciones necesarias para mantener operativos los servicios.

Desde que asumió su tarea, y en el marco de una política de mayor transparencia, realizó informes de gestión periódicos donde recaba información sobre las ganancias obtenidas, el tráfico de la hidrovía, el tipo de cargas, etc⁴.

Ante el conflicto generado por el cambio de traza en el Paso “Las Hermanas”, frente a las costas de la ciudad de Ramallo, provincia de Buenos Aires⁵, la AGPSE le respondió al Concejo Deliberante de Ramallo y a organizaciones civiles y vecinales (enero 2022) que habían solicitado al Ministerio de Transporte información sobre el trabajo de dragado llevado a cabo frente a la costa de Ramallo, bajo responsabilidad de la misma. Sobre el cambio de traza de “Las Hermanas”, la Administración señaló que gran parte de los trabajos están vinculados a la bajante histórica del río Paraná; remarcó que no se produce impacto ambiental y explicó que la playa que tiene Ramallo actualmente se debe más que nada a una situación extraordinaria como la bajante del río, más que a sus condiciones naturales.

4 Los informes de gestión pueden verse aquí: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/administracion-general-puertos-se/via-navegable-troncal/transparencia/informes-de-gestion>

5 <https://enfocuenorte.com.ar/2022/ramallo-historico-piquete-en-el-rio-parana-por-la-hidrovial/>



Aún así reconocieron daños ambientales: *“Es cierto que la cuenca del río Paraná y sus afluentes han sufrido cambios en los últimos 30 años producto de las variaciones naturales, los efectos del Cambio Climático y las actividades antrópicas que degradan el ambiente (construcción de obras hidráulicas, acciones de desmonte, afectación de humedales, incendios y prácticas agrícolas cuestionadas etc.); todo lo cual puede influir en mayor o menor medida sobre la entidad, el comportamiento y la dinámica de los cursos de agua, y consecuentemente sobre las tasas o niveles de sedimentación del Paraná”* (Nota enviada por la AGPSE, 5-01-22).

Finalmente el litigio decantó en una “Acción de Amparo Ambiental Federal/Solicita urgente medida cautelar” (julio 2022) por parte de la Asociación Civil “Unidos por la Vida y el Ambiente” (UPVA) y la Asociación Argentina de Abogados/Abogadas Ambientalistas (AAAA) contra el Ministerio de Transporte, la Administración General de Puertos SE, la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante, el Ente de Control y Gestión de la Vía Navegable Troncal, el Ministerio de Ambiente Sostenible y Cambio Climático y todo otro organismo estatal responsable en la toma de decisiones en lo que atañe al Río Paraná o Hidrovía Paraguay-Paraná en su denominación comercial, *“con el objeto de que cesen las obras de dragado y el uso del nuevo paso hasta tanto se realice el procedimiento legal de Evaluación de Impacto Ambiental, Evaluación Ambiental Estratégica todo ello con la debida participación ciudadana, con adecuado y previo acceso a la información pública ambiental que deberá ser divulgada de manera proactiva”* (UPVM/AAAA s/ Acción de Amparo, 2022).

Las organizaciones alegaron que se contrató una auditoría ambiental con posterioridad a la decisión de cambio de traza en el área señalada del río Paraná Inferior: *“dicha auditoría no es el obligatorio proceso legal de Evaluación de Impacto Ambiental que impone de manera obligatoria la normativa vigente (arts. 11, 12 y 13, ley 25.675), no cumplió con la garantía de participación ciudadana (arts. 19 y 20, ley 25.675) y tampoco con la previsión de Evaluación Ambiental Estratégica o Impacto acumulativo (art. 7, apartado 17, inciso b del “Acuerdo de Escazú” Ley 27.566”* (Acción de Amparo Ambiental Federal/ solicita urgente medida cautelar). Esto llegó finalmente a la Corte Suprema de Justicia de la Nación, quien debería dirimir la competencia.

En tanto, la AGPSE y la Universidad de la Matanza (UNLaM) firmaron un Convenio para desarrollar las tareas de asistencia técnica que conforman el “Programa de Fortalecimiento de la Gestión Ambiental de la Vía Navegable Troncal”, como parte del sistema de gestión de la VNT, que serán encomendadas al Instituto de Medio Ambiente de dicha universidad, y consistirán en: el control y el análisis de los compromisos determinados en el Plan de Gestión Ambiental; la recopilación y sistematización de la información ambiental; la auditoría en las campañas anuales de muestreo de agua y sedimentos; la identificación de áreas sensibles para la ictiofauna y el análisis de comportamiento hidrosedimentológico natural. Ante el desconocimiento por los términos de referencia de dicho convenio, se presentó una Solicitud de Acceso a la Información Pública Ambiental (SAIPA)⁶ donde se pide a la AGPSE la información, la cual fue omitida en nota respondida el 14-10-22 a Fundación CAUCE y Taller Ecologista.

⁶ Ver <https://cauceecologico.org/?p=3864>



De sustanciarse la propuesta del CFH, que en su cuarto encuentro (noviembre 2022) definió “la ejecución de un plan de trabajo basado en promover, a través del Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable (ECOVINA), la delegación a la Administración General de Puertos (AGP), mediante la modalidad de contrato de obra o de concesión, para la ejecución de obras de dragado, balizamiento y señalización de la Vía Navegable con los accesos correspondientes a los puertos fluviales de las provincias signatarias”, se daría continuidad al modelo de gestión encarado por el Estado Nacional, y ya no se continuaría con la licitación nacional e internacional de concesión de obra por cobro de peaje como indica el Decreto N° 949/20.

**Consejo Federal de la
Hidrovia (CFH)**

**Posición: a favor
Poder: alto**

El Consejo Federal Hidrovía (CFH) se constituyó a partir de la firma del Acuerdo Federal Hidrovía en agosto de 2020, como un espacio asesor de coordinación política y estratégica, de carácter consultivo. Lo preside el Ministro de Transporte y lo integran como miembros permanentes representantes del Ministerio del Interior, del Ministerio de Desarrollo Productivo y de las jurisdicciones provinciales signatarias. Tiene un poderío estratégico pues lo integran también los gobernadores, quienes dialogan directamente con el Presidente.

En su primera reunión⁷ (febrero 2021) en la ciudad de Rosario, provincia de Santa Fe, participaron los gobernadores de las provincias de Buenos Aires, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe. Allí se establecieron tres comisiones de trabajo: Comisión de Planificación Estratégica y Económica, Comisión de Obras e Infraestructura y Comisión de Ambiente.

El CFH también se encuentra integrado por miembros invitados: las organizaciones no gubernamentales, organizaciones sindicales, entes u organismos públicos e instituciones académicas, quienes presentaron propuestas escritas para ser consideradas en la elaboración de políticas tendientes al fortalecimiento y la integración de la HPP⁸.

En junio de 2022, en Resistencia, Chaco, los gobernadores acordaron elevar a Nación un pedido unificado para la inclusión de las provincias del NEA y del Canal Magdalena a la vía navegable troncal, que va de Santa Fe al Océano. Esto implicaría reformular el Decreto que le da la concesión transitoria a la Administración General de Puertos (AGP) para poder ejecutar obras nuevas, ya que sólo se habilitaba a realizar tareas de mantenimiento. Esas obras irían desde los accesos portuarios a la ampliación de los límites de la VNT para llegar a Chaco, Corrientes, Formosa y Misiones e incluir al canal Magdalena en aguas del Río de La Plata.

⁷ Para mayor información disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=dz6S90Q0qq0>

⁸ Las propuestas se encuentran en el siguiente link: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/via-navegable-troncal/consejofederalhidrovia/propuestas-recibidas>

También hubo una iniciativa de las provincias signatarias miembros de la Región Centro, Santa Fe y Entre Ríos, de incorporar a la provincia de Córdoba como miembro. Éstas buscan posicionarse como bloque estratégico de cara a la exportación hacia los mercados asiáticos (El Once, 2022).

Algunas de las propuestas anteriores fueron retomadas en el Cuarto Plenario del Consejo Federal de la Hidrovía (noviembre 2022), donde se acordaron las futuras acciones y obras. Allí, los gobernadores renovaron su apoyo a la gestión de la AGPSE al frente de la concesión de la Hidrovía y el diseño de un nuevo plan de trabajo que incluía el uso de la recaudación de los peajes de Santa Fe al norte para el pago de las obras de mejoras y ampliación de los accesos a los puertos fluviales de las provincias ribereñas.

Además, el CFH promovió *“a través del ECOVINA, la delegación a la Administración General de Puertos (AGP), mediante la modalidad de contrato de obra o de concesión, la ejecución de obras de dragado, balizamiento y señalización de la Vía Navegable con los accesos correspondientes a los puertos fluviales de las provincias signatarias”*, lo que implicaría dejar sin efecto el Decreto N° 949/20 que ordena licitar el dragado y balizamiento de la hidrovía a un concesionario privado y llevar adelante, con fondos presupuestarios y el excedente de los peajes fluviales, las obras del Canal Magdalena y la creación de una flota mercante nacional.

Para estos fines, el CFH elevó al Ejecutivo Nacional las propuestas realizadas para su posterior implementación, proponiendo la realización de un plenario del Consejo Federal, junto a ECOVINA y el Presidente con el objetivo de trabajar en ello (Ministerio de Transporte, 2022). Hacia fines de diciembre de 2022, ese encuentro no se había concretado y no se ejecutaron medidas al respecto.

Por último, este Consejo no volvió a convocar a las organizaciones e instituciones que presentamos propuestas para tratar en la Comisión de Ambiente⁹.

**Ente Nacional de Control
y Gestión de la Vía
Navegable (ECOVINA)**

**Posición: a favor
Poder: alto**

En agosto de 2021 se creó el Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable (ECOVINA) mediante Decreto de Necesidad y Urgencia N° 556/21 con el objetivo de *“proteger a todos los usuarios y usuarias, resguardar los bienes de dominio público y privado del Estado nacional, llevar adelante el proceso licitatorio nacional e internacional para la adjudicación de las obras y fiscalizar el cumplimiento de las leyes, reglamentos, cuestiones ambientales y económico-financiero de la concesión de obra pública para el desarrollo de las tareas de modernización, ampliación, operación y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal”*.

⁹ Ver las propuestas en el siguiente link: <https://cauceecologico.org/?p=2811>



En mayo de 2022 se puso en funciones con el nombramiento de los miembros del Consejo Directivo. Ariel Sujarchuk, lo presidió hasta que asumió funciones como secretario de Economía del Conocimiento (agosto 2022), asumiendo de manera transitoria Hernán Orduna, quien desembarcó como representante del gobierno entrerriano y es uno de los cinco delegados argentinos que integran la Comisión Binacional Administradora del Río Uruguay (CARU).

Este organismo está integrado por un Consejo Directivo de 15 miembros, cuyos vocales provienen uno de cada provincia; también lo integran miembros de los ministerios con carácter ad honorem. Posee sede en la Ciudad de Rosario, Provincia de Santa Fe.

Como respuesta a una solicitud de acceso a la información enviada por Fundación CAUCE y Taller Ecologista, el ECOVINA respondió mediante una nota (29-08-22) que se encuentra trabajando conforme lo establecido en el DNU 556/2021, sobre la etapa en que se encuentra el proceso licitatorio y aseguró que está en la instancia *“previa a definir el Proyecto, que debe ser aprobado por el Consejo Directivo”*.

En cuanto a los estudios ambientales pertinentes contestó que *“aún no se están realizando estudios de impacto ambiental. Se están definiendo los relevamientos batimétricos a realizar, luego vendrán los estudios hidrosedimentológicos y posteriormente los estudios de impacto ambiental. Para los relevamientos batimétricos se han comenzado las gestiones con el Servicio de Hidrografía Naval y, en función de sus posibilidades, con la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Buenos Aires y, posiblemente, con otro Organismo estatal”*.

Con respecto a la suscripción de un Convenio para la gestión ambiental de la Vía Navegable Troncal espetó que *“se esperaba celebrar con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Nación y las Provincias signatarias el Acuerdo Federal Hidrovía cabe precisar que una parte de la Vía Navegable Troncal está localizada en aguas de uso común del Río de la Plata, las cuales se encuentran sometidas a un régimen jurídico específico contenido en el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo (TRP)”,* por lo que argumentan que *“correspondió modificar el citado proyecto de convenio a fin de que el ámbito geográfico de aplicación quede limitado a las aguas sometidas a jurisdicción nacional”*.

En cuanto a si prevén la realización de instancias de participación ciudadana en este proceso respondieron que *“para impulsar y coordinar una audiencia pública, conforme lo establecido por la Ley N° 25.675, debe hacerse con toda la documentación, antecedentes y estudios producidos (incluyendo el Estudio Hidrosedimentológico y el de Impacto Ambiental) en el marco del Proyecto de Vía Navegable Troncal. Hay que, entre otras cuestiones, convocar y publicar toda la documentación, antecedentes y estudios llevados a cabo con relación al proyecto, a los efectos establecidos en la Ley N° 25.831 y aprobar el correspondiente Reglamento de la Audiencia Pública sobre la Documentación, Antecedentes y Estudios de Impacto Ambiental de este Proyecto”*.

Finalmente, interrogados acerca de si trabajan en la implementación de mecanismos de acceso a la información pública, contestaron: *“El sitio web del Ente aún no está operativo”* (Nota ECOVINA, 2022).



En octubre de 2022 se reunió por sexta vez el Consejo Directivo del ECOVINA, según publicó el Ente en la red social Twitter: *“se avanzó en la definición provisoria del Proyecto de la #VíaNavegableTroncal que se propone licitar. También aprobamos la creación de la Comisión Redactora del proyecto de pliego de bases y condiciones, sus anexos y proyectos de contratos. En los próximos días se elevará a las autoridades competentes el Convenio para la gestión ambiental de la #VíaNavegableTroncal en el río Paraná”*. Ello permitiría establecer cuáles son los estudios ambientales necesarios para poder contar con un Plan de Gestión Ambiental aprobado por la autoridad ambiental competente y poder convocar entonces a la audiencia pública obligatoria que establece la Ley General del Ambiente. Hay propuestas precisas presentadas, donde el Consejo Directivo debería definir.

Las últimas declaraciones de Orduna en relación al río Paraná fueron: *“Creo también que hay que adaptar los buques a los ríos, y no al revés. Por ello sería interesante definir un buque que se adapte al río Paraná, un buque tipo Panamax”* (Transporte y Logística, 2022).



Este organismo presidido por Matías Kulfas, sucedido por Daniel Scioli, es el encargado de diseñar y ejecutar los planes relacionados con el fomento de la producción industrial del país, así como el comercio exterior.

En este sentido, lanzó el Plan “Argentina Productiva 2030” (2022) con 10 misiones, de las cuales 9 son llamadas “misiones industrializantes”: Desarrollar la economía verde para una transición ambiental, producir más bienes y servicios ligados a la salud, impulsar la movilidad del futuro con tecnologías nacionales, equipar a las fuerzas armadas y de seguridad con mayor producción nacional de alta tecnología, adaptar la producción de alimentos a los desafíos del siglo XXI, digitalizar empresas y hogares para aumentar las capacidades tecnológicas del país, desarrollar el potencial minero con cuidado del ambiente, modernizar y crear empleos de calidad en los sectores industriales tradicionales y potenciar encadenamientos productivos a partir del sector primario para generar más trabajo y más desarrollo.

Entre sus objetivos se destaca el décimo: Duplicar las exportaciones para hacer sostenibles las mejoras sociales y económicas. Como contracara de la sustitución de importaciones planea *“pasar de exportar bienes y servicios por 87.000 millones de dólares en 2021 a 174.000 millones en 2030 para que la mejora de los indicadores sociales y económicos sea sostenida, duradera e irreversible”*. Se justifica en que las “mejoras sociales” dependen que la economía crezca y, para que eso suceda con sostenibilidad macroeconómica, “hacen falta divisas”: *“exportar más es fundamental para proveer tales divisas y, así, garantizar tal sostenibilidad y, por ende, las mejoras de las condiciones de vida de la población”*.

10 Se unificaron por decreto presidencial 451/2022 (3-8-22) el Ministerio de Economía, el Ministerio De Desarrollo Productivo y el Ministerio De Agricultura, Ganadería y Pesca bajo la órbita del primero.

La generación de divisas es una prioridad para nuestro país, en ese sentido, el plan asegura que el crecimiento del PBI es fundamental: por cada 1% de crecimiento, crece el empleo asalariado en 45 mil puestos, se crean 3000 empresas y 300 mil personas salen de la pobreza. Pero por cada punto de crecimiento, las importaciones lo hacen en 2%.

En este sentido, podemos ver que el modelo económico de nuestro país sigue atado a una economía reprimarizada, proceso que fue completado en 1996, cuando nuestro país autoriza la producción y comercialización de soja transgénica con uso de glifosato. *“Fue entonces cuando el río Paraná se transformó –en el imaginario político y en la práctica comercial– definitivamente en una hidrovía que comenzó a cumplir una función análoga a la que desarrollara el ferrocarril desde el último tercio del siglo XIX hasta el primer tercio del siglo XX: facilitar la expansión de la frontera productiva y ser vía de tránsito de bajo costo”* (CAUCE; FARN Y TE, 2022, p.7).

**Ministerio
del Interior**

**Posición: a favor
Poder: alto**

Su ministro Eduardo de Pedro, quien firmó el Acuerdo Federal Hidrovía, es miembro permanente del Consejo Federal Hidrovía y cuenta con representantes en el Ente de Control y Gestión de la Vía Navegable.

El ministro se había pronunciado ya en 2021 sobre una de las obras demandadas largamente, tanto por los gobernadores como por organizaciones como el Foro por la Recuperación del Paraná y la Mesa Coordinadora por la Defensa de la Soberanía Nacional del río Paraná y el Canal Magdalena: el dragado del Canal Magdalena. *“El dragado del Canal Magdalena es un paso más hacia el fortalecimiento de nuestra soberanía nacional y el puntapié para desarrollar a las economías regionales”*, aseguró de Pedro sobre la nueva salida al Océano Atlántico con la que podría contar el país. Habló de una *“demanda histórica del tránsito fluvial”* y calificó el proyecto como *“estratégico para conectar la principal vía navegable con el mar Argentino”*.

A principios de 2022, en Chaco, se firmó el inicio de las obras que permitirán terminar con el Puerto Las Palmas, en la costa del río Paraguay, que cuenta con una inversión superior a los 5 millones de dólares. El ministro de Pedro indicó que en un año estaría junto al presidente, Alberto Fernández, inaugurando esta obra que se encuentra ubicada en un lugar estratégico de la provincia y de la hidrovía Paraná-Paraguay.

**Gobierno de
Entre Ríos**

**Posición: a favor
Poder: alto**

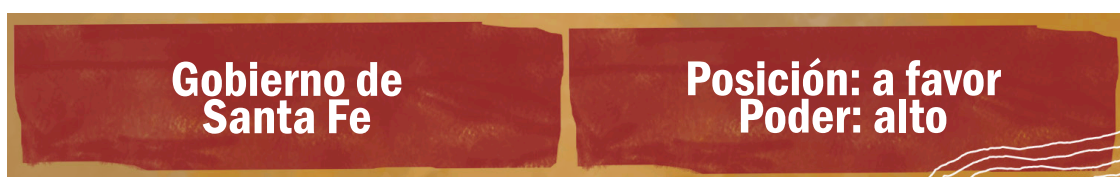
El gobernador Gustavo Bordet enfatizó en el primer plenario del CFH la necesidad de consolidar un verdadero federalismo y fomentar los puertos de la provincia, propo-



niendo la creación de una “Región Hidrovía” con estatus jurídico para pensar futuros procesos de integración y acuerdos, y destacó la política portuaria que pretende desarrollar a través de una táctica multimodal, integrando los puertos con el ferrocarril.

Entre Ríos presentó su proyecto a las comisiones del CFH, en la que sugirió potenciar un dragado homogéneo a 40 pies que garantice los canales de acceso de los puertos entrerrianos a la Hidrovía. Desde Fundación CAUCE se solicitó el acceso a la propuesta escrita presentada y la misma ha sido deliberadamente omitida en la respuesta brindada por el Fiscal de Estado, Julio César Rodríguez Signes, quien fue designado como vocal del ECOVINA y quien preside la Comisión de Ambiente del mismo (Era Verde, 2021). El funcionario comentó que *“se tiene la posibilidad de democratizar el uso de la HPP a partir de sus puertos públicos, que se podrán alojar y operar cargadores, industriales, operadores del sistema público y privado, grandes, medianos y pequeños, de origen nacional”*. También mencionó que Entre Ríos tiene cuatro puertos dentro del dominio público: La Paz, Diamante, Concepción del Uruguay e Ibicuy que precisan de obras y que es necesario profundizar los calados para permitir el acceso a éstos. El puerto de Diamante contrató a la empresa Pentamar luego de ganar la licitación por el dragado con el fin de conectarlo a la hidrovía. En ese puerto opera Cargill S.A¹¹.

La provincia ofició de anfitriona de las “Jornadas de Debate sobre informes ambientales de la vía navegable” que se realizaron en junio de 2022 en la ciudad de Paraná. A raíz de las declaraciones de Rodríguez Signes, quien había comentado a los medios que de las jornadas participarían las organizaciones no gubernamentales, es que se elevó una nota desde Fundación CAUCE y Taller Ecologista al ECOVINA consultando por la modalidad de convocatoria y participación, que no fue contestada¹². En dicha reunión, no obstante, participaron diferentes organismos estatales y las universidades que firmaron convenios con el Ministerio de Transporte, los cuales no han sido publicados y cuando fueron solicitados por las organizaciones mediante solicitud de acceso a la información, no fueron remitidos.



El gobernador de Santa Fe, Omar Perotti, lidera la provincia con mayor peso en la hidrovía ya que en ella se halla el complejo portuario principal: el Gran Rosario, de donde salen gran parte de los buques y contenedores que navegan por la hidrovía y de donde se exportan la mayoría de los commodities. Se propuso como sede del ECOVINA a Rosario, como gesto de federalización de las decisiones en torno al proyecto hidrovía.

¹¹ Para conocer más sobre la actividad portuaria en Entre Ríos pueden consultar el siguiente documento: <http://cauceecologico.org/wp-content/uploads/2021/01/LA-ACTIVIDAD-PORTUARIA-Y-SU-PAPEL-EN-ENTRE-RIOS-3.pdf>

¹² La nota enviada por Fundación Cauce y Taller Ecologista disponible aquí: <https://cauceecologico.org/wp-content/uploads/2022/07/Nota-a-Ariel-Sujarchuk-1.pdf>

El mandatario expresó, en la primera reunión del CFH, la necesidad de puntualizar la discusión en una mejora logística reconociendo que es el aspecto en el cual el país necesita trabajar. También hizo mención a que *“somos la primera generación que tiene claro el nivel de impacto que el no cuidado del ambiente genera pero podemos ser la última si no generamos los cuidados necesarios”* (Conferencia 1º Reunión CFH, 2021).

En este sentido, propuso que *“se consideren las pautas ambientales para cuidar el impacto que el desarrollo hidroviario puede tener en la región”* (A Buen Puerto, 2021). Sin embargo, su posición estuvo fuertemente atravesada por la profundización de los ríos, sostuvo la necesidad de avanzar en un mayor calado para que los buques puedan circular por la vía troncal (punto que mencionó necesario trabajar en el próximo pliego) como también la posibilidad de seguir sumando tecnologías. Asimismo, enfatizó en la necesidad de fomentar una flota nacional y de construcción de barcasas.

También, puso el acento en la búsqueda de equidad entre las regiones, señalando que según el art. 124 de la Constitución Nacional los *“recursos naturales son de las provincias”* y que Nación debería garantizar la libre navegabilidad y los acuerdos internacionales. Apuntó a la necesidad de llegar a los pies de profundidad que permitan la navegabilidad, bajar los costos y diversificar la producción y motivó a que se lleven adelante las discusiones sobre el sector ferroviario, celebrando la inversión del gobierno nacional, que agrega valor a los puertos.

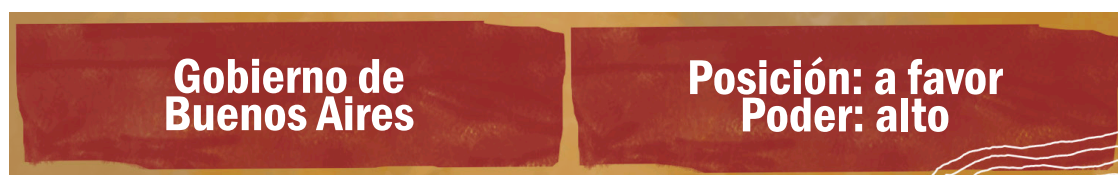
Las propuestas elevadas al Consejo Federal Hidrovía por el Gobierno de la provincia de Santa Fe –para ser incorporadas a la Comisión de Ambiente– fueron:

- Que los procedimientos de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) y Estudios de Impacto Ambiental (EIA) de las obras previstas y que la nueva concesión demanden, sean coordinadas por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Nación, con participación de las autoridades ambientales de las siete jurisdicciones provinciales participantes.
- Pasar de estructuras institucionales que ponen el acento en la gestión de la hidrovía, a un espacio plural donde el foco es la cuenca, por ejemplo a través de un Comité de Cuenca (continuidad del comité PIECAS)
- Respecto a las obras de dragado y ampliación de la HPP, adecuar las embarcaciones a las posibilidades del río (para reducir el oleaje, mejorar su convivencia con otros medios de transporte recreativos, turísticos, control, etc.) en lugar de modificar el río para que se adecue al modo de transporte

En ese mismo documento, el Gobierno de Santa Fe advirtió sobre los daños ocasionados al ambiente por parte de la infraestructura fluvial: *“La HPP, en el tramo que estamos discutiendo (Santa Fe al Océano), ha sufrido cambios; sustancialmente los ecosistemas acuáticos y todo lo que estos encierran: los cambios en la hidrología, pérdida y degradación de humedales, biodiversidad, y sus servicios ecosistémicos, y deterioro de la calidad de agua”*.

En el párrafo siguiente, el documento mencionaba que los impactos ambientales negativos “son sinérgicos y acumulativos, que además se distribuyen en toda la población, y en particular en las comunidades ribereñas más vulnerables. A esto debemos añadir: deforestación de bosques nativos, erosión del suelo y de la línea costera (por el oleaje generado por el transporte fluvial), sobreexplotación de vida silvestre y contaminación industrial, agrícola y urbana, pérdida de capacidad reguladora de las inundaciones y de productividad biológica (principalmente peces), deterioro de los estilos de vida locales (incremento de pobreza, indigencia, pérdida de oficios vinculados al río, congestión vial, derrames, oleaje, etc), pérdida de potencial de turismo y recreación, entre otros” (p. 14).

En cuanto a la importancia de los humedales de la Cuenca del Plata por donde transcurre la HPP, señalaba que se encuentran los ecosistemas con mayor cantidad de bienes y servicios ambientales del planeta. “De la calidad de estos servicios, en su mayoría servicios públicos, depende el acceso al agua potable de millones de personas (salud), la regulación del clima (almacenamiento de carbono, resiliencia al cambio climático, reducción de riesgos de desastres) y de soporte a la producción ictícola (seguridad alimentaria)” y denuncia que “el área está siendo transformada para favorecer ciertos servicios de aprovisionamiento (agricultura, ganadería, forestación) a expensas de los anteriormente citados” (propuesta de Santa Fe al CFH, 2021, p.14).



El gobernador Axel Kicillof manifestó, en la primera reunión del CFH, la necesidad de fijar objetivos claros para la utilización de la VNT, que se reflejen en desarrollo económico y social, no sólo por lo estrictamente vinculado al transporte sino también por los efectos económicos, productivos y laborales que genera la actividad. Por su parte, el mandatario afirmó: “Más que Hidrovía, a mí me gusta llamarla vía navegable troncal. Hidrovía es un nombre de fantasía y, además, bastante errado”¹³ e hizo mención a la necesidad del desarrollo de una marina mercante nacional, apertura de nuevos canales y dragas locales y mejoras en la logística general.

A pedido del mandatario, Nación habría incluido el Canal Magdalena en el presupuesto 2023, que incluye en el detalle de la contratación de obras en ejercicios futuros una partida de 5.000 millones de pesos para realizar la “traza de apertura de Zona Beta del Canal Punta Indio de 143.900 km, El Codillo, hasta la isobata de 12 metros en el Río de la Plata”, justamente, el detalle técnico para referenciar el Canal Magdalena.

Actualmente, un barco nacional que lleve productos del norte al sur argentino, o viceversa, tiene que pasar por el puerto de Nueva Palmira en Uruguay, es decir, por aguas extranjeras, pagando un peaje en dicho puerto para volver a entrar a aguas argentinas. Con esta obra, los buques cargueros ya no deberán pasar por Uruguay

¹³ <https://argenports.com.ar/nota/kicillof-pidio-por-el-canal-magdalena-y-el-control-del-contrabando-en-la-hidrovia>

para ingresar a la Hidrovía, lo que representaría un importante ahorro y ganancia en dólares para el país (CEPA, 2022).

En la reunión del CFH en Resistencia, Chaco, Kicillof ratificó su posición –con la adhesión de varios gobernadores– de que el Estado no debe volver a concesionar la Vía Navegable Troncal, ya que los trabajos de dragado y balizamiento por los cuales en los años '90 se hizo ese traspaso, ya están finalizados y las empresas después de 25 años ya recuperaron la inversión que realizaron: *“la obra ya está hecha y la Provincia de Buenos Aires está en contra de que se vuelva a concesionar”*, puntualizó el gobernador. También señaló que es el Estado el que debe realizar el Plan Maestro de Navegabilidad para el río Paraná y sobre esa base contratar, pero no volver a concesionar el servicio que se requiera, sea con el sector público como con el privado.

Afirmó, por último, que desde que el Estado se hizo cargo del mantenimiento de la Vía Navegable se obtuvieron unos 50 millones de dólares. *“Mi posición es que deje de haber un concesionario, y tengamos un contratista. Que sea el Estado el que contrate las obras de mantenimiento, sin hacer concesiones”*, explicó Kicillof.

**Gobierno de
Corrientes**

**Posición: a favor
Poder: alto**

El gobernador Gustavo Valdés, en su discurso del primer plenario del CFH, propuso reactivar una flota mercante que compita con la flota del Paraguay, afirmando que *“se necesitan las mismas condiciones para ambos países”*. Comentó la necesidad de inversión en el puerto de Corrientes para darle competitividad y manifestó que hay que repensar el sistema: lo que ocurre en el río, en el agua, las inversiones portuarias y logísticas de dragado que favorezcan las posibilidades de exportar.

En la reunión del Consejo Federal de la Hidrovía en junio de 2022 en Resistencia, Chaco, la provincia reclamó que la nueva licitación incluya también el tramo que va desde la confluencia de los ríos Paraguay y Paraná hasta el puerto que construyen con fondos provinciales en Ituzaingó, que ya tiene un avance del 65% con el objetivo de mejorar la exportación de la producción del norte correntino y toda la región.

Desde el gobierno provincial, afirmaron: “Nosotros estamos haciendo el puerto más grande del Norte de la República Argentina con fondos propios de la provincia de Corrientes, pero queremos que la Nación aporte 450 millones de pesos, que es lo que vale el balizamiento y que se incorpore dentro de lo que es la Hidrovía Paraná-Paraguay” (Gobierno de Corrientes, 2022). El presupuesto base de licitación para su administración y mantenimiento ronda los \$90 mil millones.

Al finalizar ese encuentro del CFH, las provincias ribereñas hicieron un pedido conjunto para que el Ejecutivo modifique el Decreto de creación del Ente de Gestión y Control de las Vías Navegables, incorporando dentro del pliego licitatorio de la Hidrovía el tramo de confluencia de los ríos Paraná-Paraguay a Yacyretá, confluencia a Formosa y también la incorporación del Canal Magdalena.



Gobierno de Formosa

Posición: a favor
Poder: alto

El gobernador de Formosa, Gildo Insfrán, casi al final de una extensa jornada de la primera reunión del CFH, afirmó que se está frente a nuevas oportunidades productivas y de trabajo, que se requiere pensar en mejorar la logística para que esté al servicio de las economías regionales y del comercio nacional con el resto del mundo, sosteniendo que la HPP debe ser convertida en el eje primordial para el desarrollo regional.

Insfrán destacó la decisión del presidente Alberto Fernández de incorporar tramos de la zona norte del país a la Hidrovía Paraguay-Paraná, al señalar que esta medida beneficiará a Formosa *“porque todos sabemos que el primer puerto de la hidrovía es Puerto Pilcomayo, y luego el Puerto de Formosa en capital”*. También destacó la firma del convenio para obras de acondicionamiento a ejecutar en el Nuevo Puerto de la Ciudad de Formosa, las mismas comprenden infraestructura eléctrica, agua potable, accesos e iluminación que van a permitir dotar al puerto de condiciones indispensables para estar operable.

Con esta nueva propuesta del Consejo Federal de la Hidrovía *“hay una apertura donde se integrarían todos los puertos al norte de la ciudad de Santa Fe al complejo de la Hidrovía Paraná- Paraguay”* (Agenfor, 2022).

Gobierno de Misiones

Posición: a favor
Poder: alto

El gobernador de Misiones, Oscar Herrera Ahuad, fue de los oradores que dedicó mayor atención, en la primera reunión del CFH, a la oportunidad única que tiene Argentina para pensar en un modelo económico sustentable, de realizar estudios de impacto ambiental sobre lo que ya está y analizar lo que se planea hacer respecto al dragado, balizamiento e inversión, para garantizar un esquema de financiamiento que contemple el cuidado de los ecosistemas, añadiendo que incluso se puede trabajar en gestionar nuevas áreas protegidas en todo el largo de la Hidrovía.

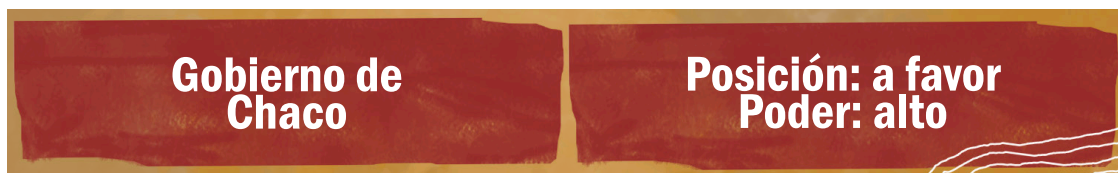
“Queremos que la cuestión ambiental sea también un eje sujeto y objeto de las grandes discusiones que tenga sobre la hidrovía (...) El medio ambiente como valor agregado no solamente en la cuestión económica, para nuestras provincias esto también constituye una enorme oportunidad de un desarrollo sustentable de nuestras vías” (A Buen Puerto, 2021, p.34).

Al referirse a su provincia respondió que tienen el 1% de la selva paranaense *“y la seguimos conservando (...) Por eso considero trabajar en un esquema de las diferentes cuencas que se van a formar, en estudios de impacto ambiental, estudios de refe-*



rencia y evaluación ambiental". Y afirmó que *"la provincia sabe poco de manejo de puertos, pero mucho en materia de preservación del medioambiente"*.

El DNU que establece el control de la Hidrovía sobre la VNT comprendida entre el kilómetro 1.238 del río Paraná (ubicado en Corrientes) y las aguas profundas del Río de la Plata, no contempla el tramo del río Paraná que pasa por Misiones, quedando fuera de las inversiones para el mantenimiento; por eso, se solicita su modificación.



Jorge Capitanich, gobernador de Chaco, planteó la necesidad de una discusión estratégica y geopolítica para potenciar los puertos y la gran Cuenca del Plata. Para ello, propuso fijar una política de carácter federal, formar una sociedad del Estado, crear acuerdos con los trabajadores, propiciar que provincias y municipios planteen un acuerdo estructural, federal, social, económico, productivo y estratégico, replantear los acuerdos internacionales de integración y competitividad más acordes al contexto actual. Marcó la necesidad de representación, en consonancia con lo expresado por Buenos Aires o Santa Fe, dejando entrever que para Chaco *"tener voz y presencia en este debate es una reparación histórica"*.

En conclusión, propuso una política portuaria más federal, que el rumbo debiera ser el de una logística integrada, dragados, señalización, balizamiento, incorporación de tecnologías, desarrollo de una marina mercante y potenciar los puertos para un cambio estructural: río competitivo, asociado a puertos que corrijan las asimetrías entre provincias y entre productores y consumidores.

El pedido elevado al Presidente en junio por parte del CFH buscó promover un plan de obras de balizamiento, señalización y dragado de la vía navegable principal, conjuntamente con las vías navegables secundarias y sus respectivos accesos. *"Pretenemos fortalecer los puertos fluviales de nuestras provincias para ayudar al desenvolvimiento de nuestras economías regionales con el objeto de tener una logística integrada de base competitiva"*, sostuvo Capitanich.



En el cuadrante 4 se ubican aquellos actores que se hallan a favor del proyecto de la hidrovía pero carecen de poder real o tienen muy poca influencia en la toma de decisiones.



Este organismo está bajo la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación y estuvo a cargo de Leonardo Cabrera Domínguez hasta septiembre de 2022 cuando se lo apartó del mismo. Tiene como función asistir y asesorar al ministro en todo lo vinculado al llamado y adjudicación de la Licitación Pública Nacional e Internacional dispuesta por el Decreto N° 949/20. Sin embargo, con la creación del Ente de Control y Gestión de la Vía Navegable (ECOVINA) y la actuación del Consejo Federal Hidrovía (CFH) su accionar quedó solapado con el de estas nuevas reparticiones estatales.

Cabrera Domínguez fue propuesto por el Gobierno de Entre Ríos y viene de representar los intereses de una de las grandes multinacionales cerealeras —Dreyfus— en la costa del río Uruguay. Cuenta con un incondicional apoyo de la empresa belga Jan de Nul Group (a cargo del dragado de la vía navegable troncal) y el visto bueno del actual presidente de la Organización de Estados Americanos (OEA), Luis Almagro Lemes (El Argentino, 2020).

Este funcionario desplegó en Entre Ríos una intensa actividad como operador de Louis Dreyfus Company Argentina, una de las compañías más grandes que opera en el país y considerada una de las líderes por su volumen exportador, especialmente en oleaginosas, cereales, harina y aceite de soja, pero también en biodiesel, algodón, fertilizantes, agroquímicos y semillas. Apoyó, en su momento, a la pastera Botnia y, en 2016, fue nombrado presidente del Instituto Portuario Provincial enterreriano por el gobernador Bordet.

Mediante la resolución 613/22 el ministro de Transporte dispuso el cese de funciones de Cabrera frente a la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante. La “parálisis” de la cartera llegó incluso al ministro de Economía, Sergio Massa, con quien Guerrero está alineado. Hubo “quejas” de múltiples sectores, desde los *“usuarios hasta los exportadores, gremios, armadores e incluso distintas localidades y provincias: el planteo era similar, mucho trámite y expediente quieto”*. Esta inacción de la gestión de Cabrera habría chocado con la voluntad de acelerar y recuperar los tiempos que Massa pretende imprimir en todo ámbito de la Administración pública con el fin de que ingresen más divisas (Galli, 2022).

Tanto su cargo como las mismas funciones de la Subsecretaría quedarían desdibujadas primero con la pérdida de atribuciones para llevar adelante el proceso de



licitación y concesión del dragado y balizamiento de la vía navegable troncal. Luego, con el ajuste presupuestario que sufrió la cartera a cargo de la actividad fluvio-marítima, la habilitación de puertos y amarraderos y la firma de los waivers¹⁴ solicitados por los armadores locales ante la falta de capacidad de bandera argentina para atender tráficos específicos (Galli, 2022).

En su lugar, fue designado Patricio Hogan (noviembre 2022), que ocupaba hasta el momento el rol de subinterventor en la Administración General de Puertos, donde coordinaba tareas como la temporada de cruceros, la VNT y el Puerto de Buenos Aires (el más importante del país en cuanto a carga de contenedores). También ocupará dentro del Consejo Federal Hidrovía la secretaría ejecutiva del organismo.



El Ministerio que dirige Juan Cabandié no tiene demasiada trascendencia, no cuenta con poder real ni legitimidad para actuar en materia ambiental, pues no integra los organismos claves creados para el contralor y gestión de la hidrovía Paraguay-Paraná. Entre sus funciones, está la de impulsar la transición hacia un modelo de desarrollo sostenible y el control y monitoreo ambiental; sin embargo, no tiene injerencia en las decisiones. No es miembro permanente del Consejo Federal de la Hidrovía, ni tampoco integra el Ente de Control y Gestión de la Vía Navegable Troncal. Como miembro invitado del CFH, y según la Defensoría del Pueblo de la Nación (2021), habría presentado una propuesta formal al CFH, pero no hemos accedido a ese documento, que no consta dentro de las 42 propuestas que publicó el organismo en su sitio web¹⁵.

En la primera reunión del CFH, Rodrigo Rodríguez Tornquist, entonces secretario de Cambio Climático del Ministerio de Ambiente, manifestó el compromiso de llevar adelante la evaluación ambiental de manera integral, transparente, participativa y federal. Afirmó que *“la riqueza del área de intervención hace que deban tenerse en cuenta no sólo las actividades antrópicas y las diversas dinámicas ecosistémicas, sino también el cambio climático que altera la zona”* (A Buen Puerto, 2021).

Sostuvo también que *“los impactos ambientales deben observarse para un desarrollo humano integral y sostenible”*, resaltando la importancia de la participación y la entrada en vigencia del Acuerdo de Escazú y el consecuente derecho de acceso a la información pública que tiene la ciudadanía.

El Ministerio de Ambiente, en materia de la HPP, propuso forjar acuerdos ambientales federales, interjurisdiccionales con las universidades nacionales y el área científica y tecnológica y que éstos tengan injerencia en la toma de decisiones. Recomen-

¹⁴ Los denominados waiver son autorizaciones de carácter temporal, al incumplimiento de uno o varios requisitos o cláusulas establecidas en un contrato de préstamo.

¹⁵ Ver propuestas: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/via-navegable-troncal/transparencia-hidrovía>

dó que para la licitación se cree una Comisión Interjurisdiccional de Seguimiento compuesta por las autoridades ambientales provinciales, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Transporte y las organizaciones de la sociedad civil, con el objeto de que todas intervengan en el diseño e implementación de la licitación, control, seguimiento y monitoreo de la gestión ambiental de la HPP.

En aquel entonces, el secretario explicó que se desarrollarían dos instrumentos y dos procedimientos: *“por un lado en la evaluación ambiental estratégica, que va a incorporar las consideraciones ambientales en la toma de decisiones estratégicas de la política pública de Hidrovía y de vías navegables en la zona de influencia, con el fin de asegurar la calidad ambiental y el cumplimiento de los objetivos y metas de desarrollo sostenible del proyecto. A su vez, como una instancia habilitante, se va a promover un procedimiento de evaluación de impacto ambiental para la identificación de las consecuencias sobre el ambiente y las acciones destinadas a mitigar esos potenciales efectos”* (A Buen Puerto, 2021, p. 23).

Para finalizar, el secretario agregó que *“se va a trabajar de manera muy articulada con las provincias para compatibilizar las normativas y procedimientos y lograr un esquema de gestión que sea sólido, transparente y federal; y que nos permita ante todo promover el desarrollo sostenible en consideración de la importancia de la preservación de los bienes naturales que son tan importantes para nuestro país y en un ecosistema también que es tan importante para todas y todos nosotros”*.

Éstas fueron solo declaraciones pues la comisión jamás se creó y no se conocen declaraciones posteriores del ministro sobre la HPP.

Sin embargo, el ministro sí se ha expresado sobre las quemas en el Delta, que pertenece a la Cuenca del Plata. En este sentido, Cabandié remarcó los factores climáticos como *“el aumento de la temperatura global que aumentó en comparación con 10,15, 20, o 30 años atrás”* y afirmó que *“no hay que descartar otros factores que inciden como la sequía y la bajante de la cuenca hídrica del Paraná que tiene tres años consecutivos”*. A su vez, el ministro señaló: *“Tenemos que irnos al año 94, cuando Argentina toma el modelo sojero y empieza a capitalizar cada vez más el monocultivo y en las provincias de Entre Ríos, Buenos Aires y Santa Fe, la soja expulsó al ganado del continente a las islas del Delta del Paraná (...) Estamos hablando de dos millones de hectáreas, principalmente de Entre Ríos”*.

Asimismo, agregó: *“Lo que sucede es que la avaricia del sector productivo, que en vez de esperar que se renueven naturalmente las pasturas o conformarse con la superficie de pastoreo para el ganado, queman pajonales, pasturas para renovarlas antes de las lluvias de primavera y esto es lo que estamos viviendo hoy”*.

Estas declaraciones dejan entrever que conoce y asume el trasfondo del daño ambiental producido, especialmente al acuífero, a los humedales y a todos los ecosistemas donde se emplaza la autopista fluvial hidrovía. Sin embargo, la incidencia sobre las decisiones reales sobre la HPP y la salvaguarda y garantía del derecho ambiental vigente es inexistente.

Si bien hay legisladores y legisladoras que han presentado proyectos de ley y de comunicación en sus respectivas cámaras, solicitando se creen comisiones bicamerales de seguimiento y empresas del Estado, los mismos mayormente apelan al cambio y regulación del modelo de gestión frente a las vías navegables, sin hacer demasiada mención a los daños ambientales y a garantizar mecanismos de participación ciudadana.

Por una parte, encontramos el proyecto que presentó la senadora nacional María de los Ángeles Sacnun, “Proyecto de Ley que crea la Comisión Bicameral de Seguimiento, Control de la licitación y funcionamiento de la Hidrovía y del Sistema de Navegación Troncal con jurisdicción en la República Argentina”, sancionado el 13 de mayo de 2021 y girado a la Cámara de Diputados¹⁶. La Comisión tendrá por objeto el estudio, conocimiento, seguimiento, monitoreo, auditoría y contralor del proceso licitatorio de la Hidrovía Paraná-Paraguay, del Sistema de Navegación Troncal, y toda aquella cuestión conexas vinculada al transporte. Estará integrada por seis senadores y seis diputados, los que serán designados de acuerdo al Reglamento de cada Cámara. Tendrá entre otras facultades y atribuciones, la de *“elaborar informes brindando propuestas concretas y asesorando en el avance de las acciones propuestas, haciendo especial énfasis en el desarrollo armónico de la nación, el respeto al federalismo, el desarrollo de las economías regionales y el cuidado del medio ambiente”*.

Por otra parte, se presentó un proyecto en Cámara de Diputados que pretende crear Vías Navegables Argentinas¹⁷, una empresa del Estado que se encargue del dragado y balizamiento, recuperando la soberanía sobre el transporte de la autovía fluvial, que lleva las firmas de Juan Carlos Alderete, Lía Verónica Caliva, Mabel Luisa Caparrós, Pablo Carro, Blanca Inés Osuna, Liliana Paponet y Américo Selva.

Para el legislador Juan Carlos Alderete, el proyecto es una opción importante en el camino de la recuperación de la soberanía de nuestros ríos y vías navegables para poner su uso y usufructo en mayoría estatal, para que sus beneficios sean un bien del pueblo argentino, alegando que en nuestro país los recursos naturales siempre terminan estando en manos de empresas extranjeras.

El proyecto lleva la firma de 12 diputados y recoge los debates sobre el tema de la hidrovía desarrollado en el seno del gremialismo, particularmente ATE en su filial Ensenada, que nuclea a los trabajadores del Astillero Río Santiago.

La propuesta en su artículo 1º declara de interés público *“la reorganización, el mejoramiento y ampliación de la infraestructura del Estado Nacional para la explotación de servicios de dragado, balizamiento, mantenimiento y toda actividad conexas”*

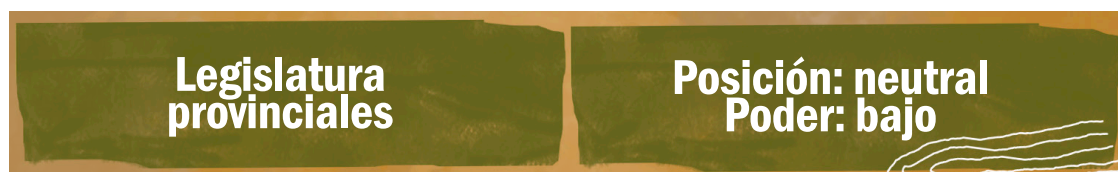
¹⁶ Ver Expediente 3133/20 disponible en: <https://www.senado.gob.ar/parlamentario/comisiones/verExp/3133.20/S/PL>

¹⁷ Ver Expediente 1313-D-2022 disponible en: <https://www.hcdn.gob.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=1313-D-2022>



o complementaria sobre las aguas territoriales de la República Argentina con el fin de mejorar su navegabilidad y garantizar los intereses estratégicos de la Nación”.

Se crea además una sociedad del Estado, Vías Navegables Argentinas, con una administración que integra a las provincias conexas a la hidrovía, para realizar los trabajos de dragado y balizamiento, administrar la infraestructura existente, realizar mantenimiento, cobro de los cánones o peajes, entre otras atribuciones.



Las legislaturas de las provincias no han tenido gran influencia en el marco de la hidrovía. En el caso de la Legislatura de Santa Fe, la diputada provincial Lucila De Ponti presentó el proyecto que crea una Comisión Bicameral Permanente de Seguimiento de la licitación y funcionamiento de la Hidrovía Paraná - Paraguay, que ya cuenta con media sanción. La Comisión tendría por objeto asesorar al Ejecutivo en el diseño de acciones y políticas públicas tendientes a impulsar el desarrollo económico provincial, proteger el medio ambiente poniendo énfasis en la protección del ecosistema, la calidad de vida de la población y la protección de bienes de valor estratégico para la provincia *“en el marco del desarrollo regional, el impacto económico, social y ambiental que ésta genera y en resguardo de los intereses soberanos”.*

La legisladora oficialista había presentado el proyecto en 2020, fue aprobado por el pleno en 2021 y perdió estado parlamentario por falta de tratamiento en el Senado. A su vez, el Senado tenía un proyecto sobre la materia, de autoría del radical Felipe Michlig, que fue aprobado en junio del año pasado pero se quedó sin respaldo en Diputados. Más allá de las diferencias en algunos artículos, ambos proyectos proponen que la Legislatura no sea marginada en el futuro de la ahora Vía Navegable Central.

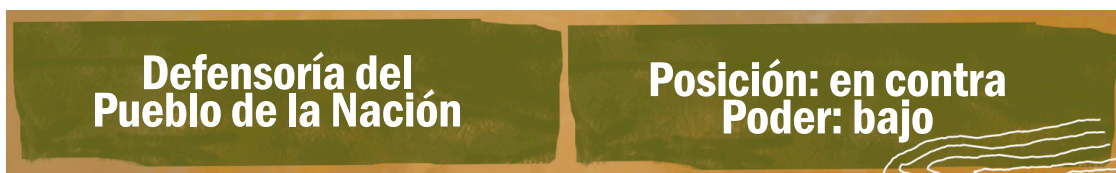
Por su parte, la Cámara de Diputados de Chaco aprobó en septiembre de 2022 una resolución¹⁸, donde expresa preocupación *“por la introducción de inversión financiera de Estados Unidos en la Hidrovía Paraná-Paraguay y presencia militar norteamericana en el tramo paraguayo, lo cual amenaza directamente a los intereses económicos de nuestro país por la implicancia del control del territorio y de los capitales que la elaboración de un Plan Maestro para la Navegabilidad del Río Paraguay pueda significar para la región”,* insistiendo en que el interés geopolítico por la hidrovía y la triple frontera por parte de las autoridades estadounidenses *“pone en peligro estrategias de comunicación, económicas y políticas del país y la región con el resto del mundo”.*

¹⁸ La Resolución 1630/2022 se halla en el siguiente link: <http://segleg.chaco.gov.ar/seglegis/servlet/hconstramindivnuevo?2022,1,2721se>

El diputado chaqueño Sager (PJ), autor del proyecto, dijo: “Estamos invitando a una superpotencia a establecer enclaves militares permanentes en la región”, alertando que la disputa de EEUU con China no sólo impacta en el precio de las commodities y la energía o en el suministro de semiconductores, “sino que desencadena invasiones y guerras”.

En el cuadrante 2 no se halla ningún actor con alto poder de influencia y que se posicione en contra del proyecto hidrovía sin consenso social y con visión ambiental.

En el cuadrante 1 encontramos algunos actores, sobre todo organismos de control estatal¹⁹ tanto del Poder Ejecutivo como del Judicial, también miembros del Poder Legislativo pero que al ser uno no representa al cuerpo todo y por tanto carece de peso real.



La Defensoría del Pueblo de la Nación (DPN), a cargo del subsecretario General, Juan José Böckel, tiene como misión la defensa y protección de los derechos, garantías e intereses tutelados en la Constitución Nacional y las leyes, ante hechos, actos u omisiones de la Administración y el control del ejercicio de las funciones administrativas públicas. Se instituye en el ámbito del Congreso de la Nación y su competencia surge de los artículos 86 y 43 de la Constitución Nacional y de la Ley N° 24.284, modificada por la Ley N° 24.379.

La DPN en su Informe Anual 2021 (DPN, 2021) señala que el proyecto HPP fue investigado en 1998 (previo a la sanción de la Ley N° 25.675) y que en su momento, se emitió la Resolución DPN N° 4341/98 en la cual se solicitaba a la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables (Ministerio de Transporte): la elaboración de un EIA integral de toda la cuenca, previo a los planes parciales de gestión ambiental y se instaba a la concreción de un órgano de control de los dragados, que sea independiente. “A pesar del tiempo transcurrido y del cambio en el marco legal ambiental, ambas cuestiones conservan su vigencia” (DPN, 2021, p. 105).

Por su parte, el documento también alude a que, en los 25 años que la HPP lleva en funcionamiento, “ha registrado una importante cantidad de impactos ambientales entre los que se cuentan: la alteración de la dinámica hídrica, la erosión y desestabilización de las costas por efecto del oleaje generado por los buques, la presión sobre la capacidad portuaria instalada y la contaminación del aire en zonas cercanas, y los problemas de accesibilidad de y hacia los puertos. Todos estos problemas fueron planteados en las reuniones del CFH realizadas en marzo y abril de 2021. En

¹⁹ Otros organismos de contralor como la Auditoría General de la Nación (AGN) y la Oficina Anticorrupción (OA) han emitido informes sobre la hidrovía pero no fueron considerados en este documento porque no corresponden al período abordado, en el caso de la AGN el último data de 2012 y de la OA de 2003.

esos encuentros, la problemática ambiental fue uno de los temas en los que existe mayor consenso sobre la necesidad de corregir y mitigar estas cuestiones y, en la medida de lo posible, evitar los impactos en las próximas obras a realizarse”.

En su propuesta al Consejo Federal Hidrovía (abril 2021), podemos señalar algunos puntos:

- Constituir un órgano de control independiente con capacidad de auditar las distintas etapas del funcionamiento de la HPP en cuanto a sus aspectos técnicos, ambientales, económicos-administrativos, contables y legales en el territorio nacional.
- Realizar una Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) para la totalidad de la HPP y sus áreas de influencia en tierra, incorporando la identificación y el análisis de los impactos integrales, acumulativos, sinérgicos e interjurisdiccionales para prever y minimizar los riesgos en la subcuenca del Paraná. La misma debe desarrollarse en forma intergubernamental, intersectorial y participativa, y debe estar liderada por el MAyDS, en tanto comprende múltiples jurisdicciones y aborda procesos que exceden los límites de municipios y provincias.
- Establecer procedimientos armonizados para los estudios y evaluaciones de impacto ambiental (ciclo EsIA-EIA), y planes de gestión ambiental que consideren la integralidad de la HPP, la jerarquía de mitigación y la gestión ambiental adaptativa. En numerosas ocasiones, esta Defensoría ha manifestado que, en el análisis de los impactos ambientales integrales, acumulativos, sinérgicos, interjurisdiccionales y transfronterizos, es el MAyDS quien debería expedirse.
- Institucionalizar mecanismos de participación ciudadana y acceso a la información (especialmente antes de otorgar los permisos ambientales), que garanticen el acceso pleno y oportuno a toda la información relacionada a los posibles impactos ambientales de la HPP.

Este organismo alerta sobre la suspensión de las actividades de participación social del CFH y el desconocimiento sobre cómo se incorporarán las propuestas realizadas por quienes participaron, esto es importante ya que muchos de estos aportes son oportunos a la hora de elaborar los términos de referencia de los nuevos pliegos de licitación de la HPP (lo cual estaría en marcha).

Al analizar la *“Propuesta para la Gestión Ambiental de la Vía Navegable Troncal de la Hidrovía Paraguay-Paraná”* que habría sido presentada por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable (MAyDS) ante el CFH20, según había informado el propio MAyDS, la comisión de trabajo para el desarrollo de procesos de Estudios Ambientales Estratégicos (EAE) *“nunca se constituyó y, a la fecha, el rol del Ministerio se ha centrado en relevamientos conjuntos con la Administración General de Puertos de la situación de los dragados, lo que consideran insuficiente para una correcta gestión de la HPP”*, que no puede soslayar las cuestiones ambientales.

“Las autoridades ambientales no solo no integran el CFH al mismo nivel jerárquico

20 Dicha propuesta a la que habría accedido la DPN no se halla publicada en el sitio web del CFH donde se hallan las demás <https://www.argentina.gob.ar/transporte/via-navegable-troncal/consejofederalhidrovia/propuestas-recibidas>

que los otros ministerios, sino que la situación se repite en el ente de control (donde, por ejemplo, el M^AyDS es excluido del Consejo Directivo asignándole la participación a través de una comisión asesora, cuyos dictámenes no son vinculantes)” (DPN, 2021, p.105).

Por último, la Defensoría del Pueblo de la Nación concluye que: “El escenario antes descrito hace dudar de la intención real de honrar el compromiso de atender y prevenir los impactos ambientales que fueran denunciados por todos los actores sociales (autoridades de todos los niveles, ONG, academia y habitantes)”.



La Sindicatura General de la Nación (SIGEN) es un órgano de control interno del Poder Ejecutivo Nacional, según lo establece la Ley 24.156 de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional. Actualmente la preside Carlos Antonio Montero.

Tiene entre sus funciones: dictar y aplicar normas de control interno -las que deben ser coordinadas con la Auditoría General de la Nación-; emitir y supervisar la aplicación, por parte de las unidades correspondientes, de las normas de auditoría interna; realizar o coordinar la realización por parte de estudios profesionales de auditores independientes, de auditorías financieras, de legalidad y de gestión; investigaciones especiales, pericias de carácter financiero o de otro tipo, así como orientar la evaluación de programas, proyectos y operaciones; formular directamente a los órganos comprendidos en el ámbito de su competencia recomendaciones tendientes a asegurar el adecuado cumplimiento normativo, la correcta aplicación de las reglas de auditoría interna y de los criterios de economía, eficiencia y eficacia; ejercer las funciones del artículo 20 de la Ley 23.696 en materia de privatizaciones, sin perjuicio de la actuación del ente de control externo.

La SIGEN, en su Plan Anual 2022, informa las actividades planificadas para el período, donde prevé la “*elaboración de los Informes de Supervisión sobre los Informes emitidos por las Unidades de Auditoría Interna del Ministerio de Transporte y de AGP S.E. sobre el Convenio Suscripto entre AGP S.E., Ministerio de Transporte y la SIGEN, en el marco del Decreto 427/21 ‘Concesión de la operación para el mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y redragado 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’*” (SIGEN, 2022, p. 14).

En el caso de la Hidrovía, se evaluarían procesos mediante el análisis de riesgos y puntos de control para alcanzar los objetivos establecidos y continuar realizando auditorías propias basadas en riesgo; y se orientarían las labores específicas hacia los aspectos relacionados con los Objetivos de Gobierno y con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

**Carlos Del Frade -
Legislador Santa Fe**

**Posición: en contra
Poder: bajo**

Carlos del Frade es un diputado del Frente Social y Popular en la Legislatura de Santa Fe, periodista de investigación, promotor de la Mesa Coordinadora de Defensa de la Soberanía Nacional sobre el Río Paraná y el Canal Magdalena e integrante del Foro por la Recuperación del Paraná. Se trata de organizaciones que nuclean a intelectuales, periodistas y sindicatos que velan porque se derogue el Decreto N° 949/2020 –que llama a licitación internacional para volver privatizar las tareas de dragado y balizamiento del río– y abogan por la estatización de la vía navegable troncal y la recuperación de la soberanía a partir del dragado del Canal Magdalena.

El legislador, a través del Foro por la Recuperación del Paraná, estrenó un documental²¹ que trata las discusiones en torno al futuro de la denominada Hidrovía y la “necesidad” de recuperar para los argentinos el control y la administración de nuestros ríos. Se titula “Recuperemos el Paraná. Recuperemos nuestra flota” y constituye “una denuncia contundente” sobre los “*mecanismos de dominación*” por parte de las multinacionales extranjeras “*que son quienes hoy tienen el control de los diferentes eslabones de la cadena de comercialización, transporte y dragado*”, indicaron sus creadores a través de distintas redes sociales.

En septiembre presentó ante la Cámara de Diputados de Santa Fe un proyecto para que el órgano legislativo declare su preocupación por la inversión financiera de Estados Unidos en la Hidrovía, lo que se denomina “Plan Maestro para la navegabilidad del río Paraguay”; y se mostró alarmado “*por la presencia de militares norteamericanos en el tramo del corredor fluvial que corresponde al vecino país de Paraguay, lo cual amenaza directamente a los intereses económicos y políticos de la Argentina. La profundización de la dependencia solamente traerá pobreza a nuestros pueblos. Y la discusión de fondo es el mayor yacimiento de agua dulce del mundo: el acuífero guaraní*” (Conclusión, 2022). Previamente, la Cámara de Diputados del Chaco emitió una resolución donde rechaza las inversiones estadounidenses y la presencia militar en la vía troncal de los ríos Paraguay-Paraná por considerar que se trata de una amenaza contra los intereses regionales.

Del Frade sostiene que la verdadera pérdida de soberanía está en que el balizamiento y el dragado queden para una empresa multinacional que controla de acuerdo a sus intereses, sin jamás haber presentado un solo informe de impacto ambiental desde 1995 hasta la fecha. La discusión es por la soberanía del río Paraná, afirmó, “*son 300 millones de dólares, cuando por año se van 30 mil millones de dólares por el Paraná. No tiene sentido quedarse con la centésima parte de tan fenomenal negocio. Hoy tenemos 13 millones de personas por debajo de la línea de la pobreza. Hay que recuperarlo con un Estado que no sea ni bobo ni cómplice, sino que sea transparen-*

²¹ El documental puede verse en el siguiente link: https://www.youtube.com/watch?v=rs1K6NiGc88&embeds_uri=https%3A%2F%2Ffinfobaires24.com.ar%2F&source_ve_path=MjM4NTE&feature=emb_title



te e inteligente para que controle, planifique y administre todo lo que pasa por el Paraná” (El Ciudadano, 2021).

Enfatizó: *“Soberanía ambiental y soberanía económica. Para que dejen de saquear los bienes comunes, como lo son los elementos de la naturaleza. Se trata de valorar que, en esta conciencia sobre el momento crítico que atraviesa la Argentina, los sectores populares nos tenemos que juntar para profundizar la recuperación del país”* (El Ciudadano, 2021).

El legislador aseveró que la importancia que la política da a los temas es directamente proporcional al tamaño de cada presupuesto: *“Y el presupuesto para el medio ambiente en la provincia de Santa Fe alcanza el 0,11 por ciento, al igual que a nivel nacional. La problemática del agua nos preocupa mucho. La producción del agua potable requiere millones de litros. Y así como se seca el Paraná, van a sacrificar el noroeste argentino, y esto se debe a que los modelos extractivistas van contra la naturaleza y contra los bienes comunes, por eso es imprescindible una mirada ambiental en serio”*.

Por último, afirmó: *“Hay que priorizar lo ambiental por sobre lo productivo, porque nos vamos a quedar sin biodiversidad ni casa cósmica para nuestras islas y nuestros hijos. Hay mucha fraseología pero poco presupuesto”* (El Ciudadano, 2021).



La PIA integra la Procuración General de la Nación del Ministerio Público Fiscal como órgano especializado en la investigación de hechos de corrupción y de irregularidades administrativas cometidas por agentes de la Administración Nacional. Se trata del personal que integra los organismos centralizados, descentralizados o entes en el que el Estado tiene participación; de modo que la Fiscalía no entiende sobre los hechos que tengan lugar en los Poderes Legislativo o Judicial de la Nación, como tampoco en las instancias de Gobierno provinciales o locales.

La PIA está a cargo de Sergio Rodríguez, quien inició de oficio una investigación a partir de la solicitada realizada en el diario La Nación por una de las empresas que quedó fuera del llamado por la Licitación Pública de Etapa Múltiple N° 13/2021 para la contratación de la obra “Dragado de mantenimiento de la vía navegable troncal”, llevada a cabo por la Administración General de Puertos Sociedad del Estado (AGPSE), actual concesionaria de la hidrovía.

La misma dictaminó que hubo graves irregularidades al analizar el proceso y emitió recomendaciones a la AGPSE con el fin de evitar que situaciones similares sucedan en los próximos procedimientos de selección que deberán llevarse a cabo para la concesión que prevé el Decreto N° 949/2020.

A pesar de que la licitación fue dejada sin efecto por la propia administración, y como consecuencia de que las irregularidades detectadas tienen relevancia jurídico penal, la PIA también presentó las conclusiones en el marco de la causa N° CFP 991/22 que se sustancia por un objeto similar, en el Juzgado Federal N° 10 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con intervención de la Fiscalía Federal N° 9²².

Entre las graves irregularidades se hallan: asimetrías en la valoración de la documentación presentada por los oferentes, falta de precisión a la hora de estimar el costo total de la obra, carencia de parámetros objetivos de calificación y evaluación. La PIA también realizó consideraciones sobre el acto administrativo de dejar sin efecto la licitación analizada, lo que calificó de irregular por vicios en la causa, motivación y finalidad. Y a continuación emitió una serie de recomendaciones, entre las que se halla la *“incorporación de una etapa de observación de proyectos de pliegos, abrir instancias de participación ciudadana”*. Esta recomendación adquiere particular interés, puesto que insta a que las organizaciones sociales se conviertan en colaboradoras; principalmente, que se disponga en la etapa previa a la convocatoria para recibir observaciones aduciendo que esto beneficiaría a la administración contratante. Asimismo, exigen acompañar la oferta con una declaración jurada de juicios contra el Estado, ya que no se encuentra expresada su forma de ponderación.

Como corolario, la fiscalía insta a que *“En virtud de todo lo expuesto, correspondería que esa AGPSE adecúe los plexos licitatorios a las observaciones efectuadas respecto de la Licitación Pública N° 13/2021 como también a las recomendaciones efectuadas en el presente, a fin de que esa sociedad del estado pueda contratar en consonancia con los principios que deben regir todos los procedimientos de selección a cargo de un órgano u organismo que tenga a su cargo el ejercicio de la función administrativa para la consecución del bien común”* (Dictamen PIA, 2022).

Cuando la PIA emitió el dictamen, ya había sido dada de baja la licitación corta por el dragado de la VNT.

Conclusiones

A continuación se presentan una serie de conclusiones a las que se arriba luego de analizar el rol de los actores públicos en torno a la Hidrovía Paraguay-Paraná en el tramo argentino:

- Si bien la gestión estatal por parte de la Administración General de Puertos (AGPSE) pone en marcha un proceso de transparencia sobre los trabajos realizados en torno al mantenimiento y monitoreo de la Vía Navegable Troncal (VNT), con

²² A raíz de la denuncia penal que realizaron el 29 de marzo los Diputados de la Coalición Cívica (CC) por tráfico de influencias y Negocios incompatibles con la función pública por la licitación de la Hidrovía, buscan que se investigue la anulación del pliego y el rol del embajador en China, Sabino Vaca Narvaja.



informes mensuales publicados en el sitio web del Ministerio de Transporte de la Nación y la creación de diferentes organismos de gestión y control como el Consejo Federal Hidrovía (CFH) y el Ente de Control y Gestión de la Vía Navegable (ECOVINA), vemos cómo se continúan tomando decisiones fundamentales en torno a la hidrovía, de las cuales las organizaciones no gubernamentales que velan por el ambiente se encuentran exentas. Estos actores apuntan a la mirada economicista de la HPP y no hablan del daño ambiental; entre sus funcionarios se hallan representantes del lobby sojero exportador, como fue el caso de Leonardo Cabrera, subsecretario de Vías Navegables hasta agosto de 2022.

- Aquellos organismos públicos estatales que sí se oponen al descontrol y desatención del cuidado ambiental, como son la Defensoría del Pueblo de la Nación, la Sindicatura General de la Nación, el Ministerio Público Fiscal (a través de la PIA), son los que realizan el contralor y supervisan a los demás poderes, sin embargo, sus resoluciones y dictámenes, al no ser de carácter vinculante, no refieren gran peso a la hora de sancionar acciones contrarias a la normativa ambiental. Tampoco la voz disonante de un legislador, como es el caso Del Frade (Santa Fe), logra mayor trascendencia a la hora de exponer las graves consecuencias que tiene la explotación del río.
- La falta de control total por parte del Estado Argentino durante los años de la concesión a Hidrovía S.A., especialmente la falta de Estudios de Impacto Ambiental (EIAs) sobre la infraestructura montada sobre los ríos Paraguay y Paraná, con la envergadura y la importancia que tiene para la Cuenca del Plata, siendo una región donde habitan 70 millones de personas, habla a las claras de una desidia y desprotección de uno de los bienes comunes más preciados que tenemos: el agua dulce. Tal como lo afirma el documento elaborado por miembros de INALICONICET “Evaluación temporal de la gestión ambiental de la Hidrovía Paraguay-Paraná en el tramo medio e inferior del río Paraná”, basado en los estudios ambientales a los cuales se accedió mediante solicitud de acceso a la información pública: *“la información proporcionada por los estudios de impacto ambiental basada en los análisis de las mediciones anteriores, no permite evaluar de forma certera y holística los impactos concretos de lo que implica una gran obra como es la HPP en el sistema. Es decir, no se observa una relación entre los datos aportados y los posibles impactos causados sobre los organismos acuáticos en la dinámica fluvial del río –modificación de la geomorfología, sedimentología, hidrología y calidad del agua del cauce principal-, y su implicancia en los ecosistemas aledaños de la planicie”* (Rabufetti, Abrial y Espínola, 2022, p.4).
- Respecto a las provincias, han cobrado un rol importante en el seno del Consejo Federal Hidrovía. Los encuentros celebrados por el CFH y sus comisiones, posibilitaron la escucha y el debate, principalmente para las provincias históricamente relegadas como Chaco, Misiones, Formosa y Corrientes. Sin embargo, en los debates hubo pocas expresiones vinculadas a la protección del ambiente y el cuidado de los ríos, su biodiversidad, el contexto social y cultural. Solo algunos gobernadores, como Herrera Ahuad (Misiones) y Perotti (Santa Fe) hicieron algún comentario; aún así fueron expresiones políticamente correctas, que no se



sostienen en acciones reales para cuidar el ambiente, ni para garantizar la participación ciudadana en el debate.

- Hasta el momento, desde aquel impulso del CFH donde se solicitó el envío de propuestas de organizaciones para ser tenidas en cuenta por las comisiones, no fuimos convocados nuevamente ni notificados de acciones, por lo que a través de solicitudes de acceso a la información pública ambiental solicitamos explicaciones acerca de qué fin habían tenido esos documentos, las que no han sido respondidas aún.
- Mientras el debate se dirime entre concesionar o contratar directamente, como se viene haciendo hasta el momento, luego de vencida la concesión, siguen sin realizarse los estudios ambientales correspondientes, sobre todo en un contexto de bajante extraordinaria del río Paraná, sequía extrema, quema de humedales en el Delta. Las políticas de gobierno sólo apuntan a generar más divisas aumentando la exportación de granos y cereales a través del “Programa Argentina 2030” y no de proteger nuestros territorios respetando las leyes ambientales vigentes y sancionando una “Ley de Presupuestos Mínimos para la Conservación, uso racional y sostenible de los humedales” frente a un contexto donde el río Paraná recupera de a poco su caudal aunque todavía no alcanza un nivel óptimo como para que el territorio pueda recuperarse tras tres años y medio consecutivos luego de en el marco de la bajante pronunciada del río Paraná, siendo los más importantes el Delta del Paraná y la región del Iberá, ambos integran la Cuenca del Plata.

Bibliografía

- Ortegón, E., Pacheco J. y Prieto, A. (2005) “Metodología del marco lógico para la planificación, el seguimiento y la evaluación de proyectos y programas”. Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (ILPES) - Área de proyectos y programación de inversiones. CEPAL. Naciones Unidas.
- CAUCE: Cultura Ambiental - Causa Ecologista (2020). “Hidrografía Paraná-Paraguay: aspectos básicos, su historia y actualidad”.
- CAUCE, FARN y TALLER ECOLOGISTA (2022). “Hidrografía Paraguay-Paraná: entre el río y la autopista fluvial”.
- Espinola, L. y Blettler, M. (2020) “Potenciales impactos ambientales de la Hidrografía Paraná-Paraguay en el tramo medio del río Paraná”.
- Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario (2018) “Presente y futuro del transporte por la Hidrografía Paraguay- Paraná: perspectiva económica de su ampliación”. Programa de Infraestructura regional para la integración.
- A Buen Puerto (2021) Primera reunión del Consejo Federal de la Hidrografía. Año XV, Anuario Portuario Marítimo, marzo de 2021.
- Gobierno de Corrientes (2022) “Corrientes se hizo escuchar por la Hidrografía: gobernadores le pedirán al Presidente que modifique un decreto”. Disponible en: <https://www.corrientes.gob.ar/noticia/corrientes-se-hizo-escuchar-por-la-hidro->



- [via-gobernadores-le-pediran-al-presidente-que-modifique-un-decreto](#)
- Página Política (02-04-2021) “El negocio de la Hidrovía y la complicidad de los funcionarios públicos”. Disponible en: <https://paginapolitica.com/el-negocio-de-la-hidrovia-y-la-complicidad-de-los-funcionarios-publicos/>
 - Dos Florines (2021) “Qué pidió Rodríguez Signes para incorporar al proceso licitatorio de la hidrovía” Disponible en: <https://dosflorines.com.ar/que-pidio-rodri-guez-signes-para-incorporar-al-proceso-licitatorio-de-la-hidrovia/>
 - El Argentino (2020) “Proponen a un hombre de las multinacionales y de Botnia para el área de Puertos y Vías Navegables”. Disponible en: <https://www.diarioelargentino.com.ar/n/204246>
 - La Voz del Interior (2021) “Tras la jura de Guerrera en Transporte, el Gobierno confirmó que no estatizará la hidrovía Paraná-Paraguay” Disponible en: <https://www.la-voz.com.ar/politica/el-gobierno-confirmando-que-no-estatizara-la-hidrovia-parana-paraguay/>
 - Era Verde (2021) “Insólito: responden en manuscrito un pedido de información ambiental”. Disponible en: <https://eraverde.com.ar/?p=6759>
 - El Ciudadano (2022) Carlos Del Frade: “Somos la voz que se ganó el respeto de mucha gente en la provincia”. Disponible en: <https://www.elciudadanoweb.com/carlos-del-frade-somos-la-voz-que-se-gano-el-respeto-de-mucha-gente-en-la-provincia/>
 - Agenfor (2022) “Insfrán dijo que el país está ante la posibilidad de recuperar su soberanía en el comercio de ultramar” Disponible en: <https://agenfor.com.ar/el-gobernador-insfran-participo-del-tercer-encuentro-del-consejo-federal-hidrovia-en-chaco/>
 - Agritotal (2021) “Pocas empresas en el mundo pueden asegurar el dragado y mantenimiento de la hidrovía” Disponible en: <https://www.agritotal.com/nota/pocas-empresas-en-el-mundo-pueden-asegurar-el-dragado-y-mantenimiento-de-la-hidrovia/>
 - Página12 (2020) “La hidrovía en medio de la polémica” Disponible en: <https://www.pagina12.com.ar/249340-la-hidrovia-en-medio-de-la-polemica/>
 - Tiempo Argentino (2021) “Organizaciones campesinas manifestaron rechazo a la reprivatización de la Hidrovía Paraná-Paraguay” Disponible en: <https://www.tiempoar.com.ar/nota/organizaciones-campesinas-manifestaron-rechazo-a-la-reprivatizacion-de-la-hidrovia-parana-paraguay>
 - Ámbito (2022) “Alexis Guerrera destacó la decisión presidencial de federalizar y democratizar la Hidrovía Paraná-Paraguay”. Disponible en: <https://www.ambito.com/economia/puertos/alexis-guerrera-destaco-decision-presidencial-federalizar-y-democratizar-la-hidrovia-parana-paraguay-n5457495>
 - Gobierno de Corrientes (2018) “El Gobernador Valdés remarcó la importancia de concretar la hidrovía, junto a sus pares de Santa Fe y Entre Ríos” Disponible en: <https://www.corrientes.gob.ar/noticia/el-gobernador-valdes-remarco-la-importancia-de-concretar-la-hidrovia-junto-a-sus-pares-de-santa-fe-y-entre-rios>
 - Todo Noticias (2021) “Advierten por los impactos de la Hidrovía Paraná-Paraguay en el ambiente y la salud” Disponible en: <https://www.lacapital.com.ar/la-region/presentaron-un-amparo-ambiental-protger-la-cuenca-del-parana-n2657095.htmlana-paraguay-en-el-ambiente-y-la-salud/>
 - Análisis Digital (2021) “Bajante del Paraná: Nunca el río se comportó de esta manera durante tantos meses o años” Disponible en: <https://www.analisisdigital.com.ar/interes-general/2021/06/22/bajante-del-parana-nunca-el-rio-se-compor-to-de-esta-manera-durante-tantos>

- Mirador Provincial (2022) “Insistencia en Diputados sobre Hidrovía” Disponible en: https://www.miradorprovincial.com/index.php/id_um/341312-insistencia-en-diputados-sobre-hidrovia-propuesta-de-comision-bicameral-de-seguimiento-politica-propuesta-de-bicameral.html
- Argenports (2021) “No vamos por el camino de la estatización, dijo Guerrera sobre la Hidrovía Paraná-Paraguay” Disponible: <https://www.argenports.com.ar/nota/no-vamos-por-el-camino-de-la-estatizacion--guerrera-sobre-la-hidrovia-parana-pdijoaraguay>
- Galli, E. (2022) “Guerrera echó al subsecretario de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante” Disponible en: <https://tradenews.com.ar/guerrera-echo-al-subsecretario-de-puertos-vias-navegables-y-marina-mercante/>
- Transporte y Logística (2022) “Tras el hecho histórico de cobrar peaje de Santa Fe al Norte, ahora debemos evolucionar hacia un sistema de navegación troncal” Disponible en: <https://transporteylogistica.com.ar/nota/1878/tras-el-hecho-historico-de-cobrar-peaje-de-santa-fe-al-norte-ahora-debemos-evolucionar-hacia-un-sistema-de-navegacion-troncal/>
- InfoCielo (2021) “Wado De Pedro destacó la importancia del Canal Magdalena” Disponible en: <https://infocielo.com/de-pedro/wado-pedro-destaco-la-importancia-del-canal-magdalena-n703997>
- InfoCielo (2022) “A pedido de Axel Kicillof Nación incluyó el Canal Magdalena en el presupuesto 2023” Disponible en: <https://infocielo.com/canal-magdalena/a-pedido-axel-kicillof-nacion-incluyo-el-canal-magdalena-el-presupuesto-2023-n746823>
- CEPA (2022) “El canal Magdalena: un desafío soberano”. Disponible en: <https://centrocepa.com.ar/informes/348-el-canal-magdalena-un-desafio-soberano>
- Argenports (2022) “Kicillof volvió a manifestarse a favor del canal Magdalena y por la opción estatal en la Hidrovía” Disponible en: <https://www.argenports.com.ar/nota/kicillof-volvio-a-manifestarse-a-favor-del-canal-magdalena-y-por-la-opcion-estatal-en-la-hidrovia>
- ElDiarioAR (2022) “Investigan la licitación de la Hidrovía tras las denuncias de uno de los grupos económicos que quedó afuera del negocio” Disponible en: <https://acortar.link/SDWim0>
- Puntobiz (2022) “Hidrovía: abren investigación para verificar irregularidades en la licitación corta” Disponible en: <https://acortar.link/cUHMIH>
- Diario Perfil (2022) “Hidrovía: cruce de acusaciones entre dos empresas por una licitación para el dragado” Disponible en: <https://acortar.link/aZA2n4>
- El Once (2022) “Bordet propuso afianzar la Región Centro y promover desarrollo de las provincias” <https://www.elonce.com/secciones/politicas/726559-bordet-propuso-afianzar-la-regin-centro-y-promover-desarrollo-de-las-provincias.htm>
- Diario Clarín (2022) “La Coalición Cívica denunció en la justicia un posible tráfico de influencias en la licitación de la Hidrovía” Disponible en: <https://acortar.link/eUXIHs>
- Letra P (2022) “Una denuncia del partido de Carrió encrespa aún más las aguas de la hidrovía” Disponible en: <https://acortar.link/xLZwhb>
- APFDigital (2022) “Argentina productiva 2030: el plan para duplicar exportaciones y sacar de la pobreza a 9 millones de personas” Disponible en: <https://acortar.link/pobxJf>
- Concordia 24 (2022) “Yacyretá: Durante febrero, el río Paraná registró su menor caudal en 115 años” Disponible en: <https://acortar.link/XAovyt>

- AgrofytNews (2022) “Puente a Paraná, hidrovía y ferrocarril: cómo es el proyecto para potenciar a la economía santafesina” Disponible en: <https://acortar.link/fy6Pf0>
- Unidos por la Vida y el Ambiente y Asociación Argentina de Abogados Ambientalistas (2022) “Acción de Amparo Ambiental Federal/ Solicita urgente medida cautelar”.
- Defensoría del Pueblo de la Nación (2021) Informe Anual 2021. Disponible en: <https://www.dpn.gob.ar/documentos/anuales/ianual2021.pdf>
- Propuesta de la Provincia de Santa Fe al Consejo Federal Hidrovía (2021) Disponible en: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ambiental_propuestas_de_santa_fe_al_cfh_vf.pdf
- Nota respuesta del ECOVINA a la SAIPA (29-08-2022)
- Proyecto de Resolución Diputada Zuvic Mariana. N° 0773-D-2022. Cámara de Diputados de la Nación. Disponible en: <https://acortar.link/p7DCIs>
- Expediente 1313-D-2022. Proyecto de Ley “VIAS NAVEGABLES ARGENTINAS SOCIEDAD DEL ESTADO. CREACION”. Disponible en: <https://www.hcdn.gob.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=1313-D-2022>
- Resolución N°38-2022 que deja sin efecto Licitación Pública N° 13/21 Disponible en: <https://acortar.link/g0Lb2H>
- Acuerdo Federal Hidrovía (2020) Disponible en: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2021/09/acuerdo_federal_hidrovia.pdf
- Decreto 427/2021 Administración General de Puertos Sociedad del Estado.
- Decreto 482/2021 Emergencia Hídrica 26-7-2021
- Decreto N° 949/20 Delégase facultad
- Resolución 236/2022 Ministerio de Desarrollo Productivo. Creación de la Unidad Ejecutora del Plan “Argentina Productiva 2030. Plan de desarrollo productivo, industrial y tecnológico de Argentina” Disponible en: <https://acortar.link/OUgDzk>
- Plan Argentina Productiva 2030 (2022) Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/produccion/argentina-productiva-2030>
- 1° Conferencia del Consejo Federal Hidrovía (marzo 2021) Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=xrwZ3wliomA>
- SIGEN (2022) Plan Anual Sindicatura General de la Nación. Enero de 2022. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/09/plan-2022-if-2022-01978053-apn-sni-sigen.pdf>
- Cáffaro. M. (2022) “Insistencia en Diputados sobre Hidrovía” Disponible en: https://www.miradorprovincial.com/?m=interior&id_um=341312-insistencia-en-diputados-sobre-hidrovia-propuesta-de-comision-bicameral-de-seguimiento-politica-propuesta-de-bicameral.html



POSICIÓN DE
ACTORES PÚBLICOS DE
ARGENTINA SOBRE LA

HIDROVÍA

PARAGUAY-PARANÁ