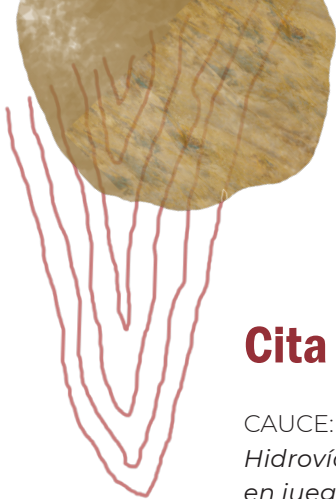


HI DROVÍA

PARAGUAY-PARANÁ

INTERESES ECONÓMICOS
EN JUEGO. UN ANÁLISIS DE
LOS ACTORES PRIVADOS



Cita sugerida

CAUCE: Cultura Ambiental - Causa Ecologista (2023). *Hidrovia Paraguay - Paraná Intereses económicos en juego. Un análisis de los actores privados*. 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.



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



La explotación del río como autopista fluvial comenzó en la década de 1990 y trajo aparejados grandes impactos ambientales que nunca fueron previstos, relevados ni remediados. En [Los dueños del río](#), un documento elaborado por la organización Taller Ecologista, se advertía en 2005 que: *“la subordinación de los territorios a las necesidades de los inversores no sólo abarca consecuencias más allá del presente, sino que ha comenzado a modificar las condiciones de vida de las poblaciones en lo inmediato: la determinación casi absoluta de la producción primaria, la exigencia de ajustes normativos y la transformación de los espacios públicos, el desplazamiento de todo lo que se opone al trazado de las inversiones ligadas a la hidrovía Paraguay-Paraná, hace imposible ocultar que los ciudadanos deberán adecuarse, como los ríos, a las necesidades de los nuevos ‘dueños’* (2005, p. 14). Quince años después, en el documento [Entre el río y la autopista fluvial](#), producido entre CAUCE, FARN y Taller Ecologista, el doctor e investigador Álvaro Álvarez sostiene: *“la situación del río Paraná ha consolidado ese camino de concentración, reprimarización productiva y extranjerización en la que un grupo minúsculo de actores concentran la cadena productiva y de circulación”* (2022, p. 6).

En este sentido, debemos remontarnos al 26 de junio de 1992, cuando Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay -países atravesados por la hidrovía- firmaron el llamado Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra, de navegación y transporte, donde la Hidrovía Paraguay-Paraná fue reconocida como la infraestructura de mayor valor para el desarrollo del comercio interno y externo de los países de la Cuenca del Plata.

A raíz de que la profundidad del río no permitía la navegación de grandes embarcaciones hacia el océano Atlántico, se consultó con actores privados internacionales con experiencia en tareas de dragado y mantenimiento de este tipo de canales de transporte, y se encargaron estudios de factibilidad técnica y operativa, análisis económicos del proyecto y estudios de impactos ambientales y sociales. Sin embargo, los resultados oficiales fueron sesgados por distintos intereses económicos y políticos, donde no se garantizaron ni la participación ciudadana de quienes habitan los territorios ribereños ni el cuidado del ambiente (CAUCE, 2020).

En 1995 luego de llamar a una licitación pública nacional e internacional para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y mantenimiento de la vía navegable troncal, el gobierno argentino le adjudicó la concesión a la Unión Transitoria de Empresas (UTE) “Hidrovía S.A.”, conformada por las compañías belga Jan de Nul y la argentina Emepa S.A. El contrato de concesión se otorgó inicialmente por un período de diez años, que se fue ampliando y renovando hasta que terminó después de 26 años.

Teniendo en consideración la importancia que tienen las exportaciones en el marco de la economía nacional, la Hidrovía Paraguay-Paraná, con la estratégica ubicación del puerto de Rosario y la alta densidad de terminaciones portuarias, ha formado un eje fundamental de salida de las exportaciones agroalimentarias (Cafarell, et al., 2015). En el Gran Rosario se emplaza uno de los principales complejos acieceros y de soja del mundo, responsable del 80% de las exportaciones del sector agropecuario, donde la mayor parte de las terminales de la zona son producto de inversiones privadas vinculadas a grandes empresas del sector agroexportador.

En este documento se abordan los actores del sector privado que tienen interés en la hidrovía Paraguay-Paraná tramo argentino, entre los cuales se hallan las compañías que pretenden ganar la licitación, los sindicatos del rubro y las cámaras que reúnen los intereses del complejo agroindustrial argentino.



Actores privados



1 Compañía Sudamericana de Dragados

Esta empresa belga propiedad del grupo Jan de Nul está en más de 150 países, tiene más de 7000 empleados a nivel global y es reconocida en obras de infraestructura marítima, dragado, ingeniería civil y medio ambiente. Entre algunas obras destacadas se pueden mencionar trabajos en el Canal de Panamá y en el Canal de Suez.

Es la firma que conformó la Unión Transitoria de Empresas "HidroVía S.A." junto a Emepa, y ganó la licitación por la concesión de las obras de dragado y balizamiento en la vía troncal durante 26 años; incluso, aún continúa mediante contratación directa de la Administración General de Puertos. Fue la virtual ganadora de la licitación corta por el dragado de la Vía Navegable Troncal por 180 días, dada de baja finalmente por presentar serias irregularidades.

En los años que duró la concesión, varias veces renovada, el río se dragó, re-dragó y sobre-dragó sin informes ambientales genuinos, basados en evidencia. Esto constituye una absoluta insensatez por tratarse del Paraná, uno de los cursos de agua más importantes del mundo, que cumple una función vital para toda la región, equilibrando el ecosistema.

"La Cuenca del Plata es la segunda vía fluvial más extensa de América Latina. Comprende las cuencas de los ríos Paraná, Paraguay, Uruguay y de La Plata, abarcando aproximadamente 3.200.000km² en territorios de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, equivalente a un sexto del territorio latinoamericano o a un tercio del continente europeo. La magnitud de sus derrames de agua, con un caudal medio anual de 22,600 m³/s, la convierte en uno de los mayores reservorios de agua dulce del planeta. La región presenta extensas áreas boscosas y praderas, destacándose los recursos hídricos, la abundancia de sus minerales y la fertilidad de sus suelos" (CIC Plata, 2005, p. 5).

En este sentido, su posición es la de seguir usufructuando la vía fluvial. Cabe señalar que esta empresa ganó la licitación de la hidrovía del río Uruguay y continúa abarcando los principales cauces de agua argentinos. El Estado nacional, por su parte, ha posibilitado a la compañía el acceso a dragas y a subsidios, sin exigir que la empresa rinda cuentas de sus ganancias económicas en carácter de beneficiaria de peajes, así como de las obras efectivamente realizadas para los respectivos estudios de impacto ambiental (EIAs) y Estudios de Impacto Estratégicos¹.

Mientras tanto, la firma sigue sumando embarcaciones para agilizar más el dragado, con la incorporación de "Pancho" (A24, 2022), una nueva draga de inyección de agua. Esta embarcación compacta es ideal para trabajar en las zonas más acotadas de los puertos y ríos; y tiene un alcance de profundidad de más de 20 metros. El mecanismo consiste en inyectar agua a alta presión en el subsuelo, lo que permite remover el material del suelo, incluso para trasladar arena fina en distancias cortas.

El grupo posee la empresa Arenas Argentinas del Paraná, ubicada en Entre Ríos, que sirve de planta propia para la producción de arena silíceas para la exploración y explotación de petróleo y gas a través de la técnica de la fractura hidráulica o *fracking*², de casi 100% cuarzo de alta pureza, pensada para potenciar el yacimiento de Vaca Muerta en Neuquén, explotado por YPF (Perfil, 2022). Como indica un documento de Fundación CAUCE *"a pesar de que Entre Ríos fue la primera provincia que prohibió el fracking es la mayor proveedora de arenas silíceas para la realización de una actividad altamente nociva para el ambiente y la salud humana. Además, oculta información a la población afectada en una clara connivencia con empresas privadas y Estados en sus distintos niveles"* (CAUCE, 2022, p.7).

En palabras del periodista Mempo Giardinelli, (Giardinelli, 2021), donde la actividad extractiva de arenas silíceas y la Hidrovía Paraguay-Paraná se imbrican con la cuestión de la soberanía del río.

2 Empresa Metalúrgica Patricias Argentinas Emepa SA

Este holding integrado por empresas orientadas a diversas industrias y mercados, se especializa en la industria metalúrgica, construcción, transporte e ingeniería ambiental. Es propiedad de Gabriel Romero y fue socia de Jan de Nul durante los 26 años que duró la concesión, encargándose del balizamiento de la hidrovía. La sociedad se rompió luego de la declaración ante la justicia, en la llamada "causa de los cuadernos", donde el empresario admitió haber pagado coimas al gobierno nacional por la renovación de la concesión del dragado y balizamiento de la hidrovía³.

¹ El documento "Evaluación temporal de la gestión ambiental de la hidrovía Paraguay-Paraná en el tramo medio e inferior del río Paraná" (2022) analiza la gestión ambiental de los informes disponibilizados por la empresa Hidrovía S. A., la cual estuvo a cargo de la gestión de la HPP por casi 30 años y se concluye que "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".

² El fracking es una técnica de extracción de gas y petróleo de yacimientos no convencionales mediante una perforación mixta (vertical y horizontal) a lo largo de varios kilómetros, a través de la cual se fractura la roca y se inyectan millones de litros de agua a alta presión, mezclada con arena y una serie de aditivos químicos.

³ La ruptura de la confianza se habría producido cuando el dueño de Emepa SA, Gabriel Romero, confesó como arrepentido en la causa de los cuadernos haber pagado una coima de 600.000 dólares en 2010 para prorrogar la concesión hasta 2021 con el decreto 113/2010. Esa causa se sustancia en los tribunales federales por corrupción. Ver: <https://www.lanacion.com.ar/politica/licitacion-el-escandalo-de-los-cuadernos-enfrento-a-los-socios-del-negocio-de-la-hidrovía-nid2274171/>

Se presentó a la licitación corta por balizamiento, donde resultó adjudicataria de la obra por 180 días; también se presentó junto a la compañía belga Rohde Nielsen en la licitación corta por dragado y fue quien presentó la impugnación legal a la convocatoria por la oferta técnica, pagando US\$800.000 de la llamada la “tasa legal” para impugnar el dictamen: se trata del 1% del monto de la licitación, la que finalmente fue dada de baja por el propio Ministerio de Transporte.

El abanico de mercados que maneja el empresario Gabriel Romero es tan amplio que incluye tanto la cría de ganado Waygu, como publicidad en vía pública y desarrollo inmobiliario

3 CCCC Shanghai Dredging

La empresa china CCCC Shanghai Dredging Co. Ltd. (SDC) es la principal empresa del CCCC Dredging (Group) Co. Ltd., la compañía de dragado más grande del mundo, que a su vez es filial de China Communications Construction Company Limited (CCCC), empresa estatal china dedicada al diseño y construcción de infraestructura de transporte y dragado de canal y portuario. La SDC es la empresa más nueva en el rubro de todas las interesadas en la concesión.

La empresa del estado chino se propone conquistar estos territorios y para ello se presentó a la licitación corta de dragado, asociada con la belga Dredging International y la local Servimagnus. Esta UTE fue descalificada por no haber cumplido con la totalidad de los capítulos y puntos específicos que establecían los pliegos. Fue el primer consorcio que salió a denunciar la evaluación de la Administración General de Puertos SE (AGPSE), argumentando que fue marginado de la licitación por medio de una carta al ministro de Transporte, Alexis Guerrero, y de una solicitada en el diario La Nación, publicada el 20 de febrero de 2022. En sus presentaciones, que no se tradujeron en una impugnación formal, el grupo de empresas destacó que se le impide pasar a la siguiente fase del proceso de licitación por “formalidades e interpretaciones arbitrarias del pliego licitatorio y el contenido de la oferta que podrían dar lugar a la adjudicación de las obras al contratista actual a un precio un 40% más alto del que se podría obtener”, aduciendo que cuentan con la capacidad de hacer frente a las obras que requiere la vía navegable troncal. Allí le exigían, además, a la AGPSE que “corrigiera” el actual proceso de licitación y permitiera competir a la oferta del consorcio. A su vez, denunciaron que Jan de Nul violó las disposiciones de la licitación al adelantar los términos de su oferta económica en su oferta técnica.

La mencionada solicitada, dio lugar a la investigación por delitos contra el Estado por parte de la Procuraduría de Investigaciones Administrativas (PIA), que advirtió graves irregularidades y recomendó no sólo acomodar los pliegos y reglamentos, sino “abrir el proceso de decisiones a la participación ciudadana para evitar actos de corrupción”⁴.

Sumado a nuevos proyectos de inversión, como las obras de ferrocarril transoceánico para la comunicación por el Océano Pacífico, la posible concesión de la Hidrovía Paraná-Paraguay con salida al Océano Atlántico potenciaría sus inversiones previamente realizadas y favorecería su comercio internacional, “mejorando” las vías navegables para tal fin. Cabe señalar que la hidrovía tiene en su trayecto varios puertos que son la vía principal de salida de la producción agroalimentaria argentina; incluso, la empresa china COFCO (ex Syngenta) tiene puerto propio en Rosario.

Su interés por hacerse de la concesión de la HPP puede rastrearse en la gestión del gobierno anterior (2015-2019), cuando presentaron una oferta por el servicio de acondicionamiento de la vía navegable, donde aseguraban poder cobrar un peaje de 2,25 USD/tonelada de registro neto contra los USD 3,06

4 Ver Dictamen de la PIA Expediente 126/2022 Disponible en: <https://www.fiscales.gob.ar/wp-content/uploads/2022/04/Expte-126-22-dictamen-7-4-22.pdf>



que cobra la UTE Hidrovía S.A., monto que no pudo modificarse al estar fijado en el contrato de la empresa con el gobierno (Galíndez, 2018).

La compañía ha tenido inconvenientes en otros proyectos en Argentina por distintos motivos: obras sin culminar, falta de equipamientos y casos de corrupción en el puerto de Mar del Plata, en el canal Martín García y gasoductos en Córdoba (FARN, 2021).

4 Royal Boskalis

La empresa neerlandesa Royal Boskalis tiene más de un siglo en el mercado, ofrece servicios de remolque y rescate y opera en 75 países. Tiene una flota de mil embarcaciones y equipos. En Argentina participó de la construcción del gasoducto entre Tierra del Fuego y Santa Cruz, en 2012 se le adjudicó el dragado y mantenimiento del puerto de Bahía Blanca, junto a Jan De Nul, y en 2017 el mantenimiento del canal Martín García (Origlia, 2021). Es otra de las competidoras por el dragado de la Vía Navegable Troncal (VNT).

Los técnicos de la Administración General de Puertos SE desestimaron la participación de esta empresa por no cumplir con los siguientes ítem: Plan de Trabajos y Memoria Descriptiva, Listado de Personal, Curriculum Vitae de Profesionales y Técnicos, Disponibilidad de Equipos, Información Técnica y Competencia Técnica. De todas formas, no hizo declaraciones luego de ser descalificada de la compulsa.

5 Dredging International

Esta empresa belga con casi 175 años de experiencia y una amplia flota, se especializa en la construcción y desarrollo de puertos, islas artificiales, embalses estuarios, canales y vías navegables, construcción y reforzamiento de diques, relleno de playas y protección costera, suministro de agregados para dragado y actividades de rescate.

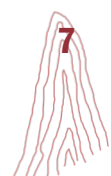
Pertenece al grupo Deme, un consorcio de varias empresas que opera en unos 90 países. En Argentina, se presentó en la licitación del dragado de los puertos de Ingeniero White y de Bahía Blanca (Origlia, 2021). En 2021 se presentó a la licitación para el dragado y balizamiento de la Hidrovía junto a la china CCCC Shanghai Dredging y la local Servimagnus.

6 Servimagnus S.A.

Esta firma argentina es contratista de dragado y proveedora de servicios de remoción y salvamento de buques, brinda soluciones integrales a los proyectos de infraestructura fluvial y marítima.

Ganó en noviembre de 2015, junto a la empresa china SDC, el mantenimiento del canal Martín García; por incumplimiento, se llamó a una nueva licitación en 2016, en la que se impusieron los holandeses Royal Boskalis (Origlia, 2021).

En 2019, Servimagnus y SDC volvieron a mostrar interés en el puerto de Bahía Blanca y se reunieron con autoridades del consorcio para ofrecerles asistencia técnica y financiera en grandes proyectos. Desde la compañía china reconocen la importancia de este puerto por su vínculo con los mercados externos y su cercanía con Vaca Muerta (Luciani, 2019).



SDC y Servimagnus también se presentaron como empresas integradas para la licitación del dragado de los accesos principales –exterior e interior– del puerto de Mar del Plata. Si bien se compraron diez pliegos para participar de la licitación, finalmente la única oferta fue la suya (El Enlace Informativo, 2021). Quedó junto a sus socias china y belga fuera de la licitación corta por el dragado de la VNT.

7 Bolsa de Comercio de Rosario

La Bolsa de Comercio Rosario fue creada el 18 de agosto de 1884 con la denominación Centro Comercial Rosario. Su presidente es Miguel A. Simioni y tiene como misión actuar y participar activamente para que la Región Rosario se consolide como el principal polo agroindustrial de la Argentina; para ello se proponen ser líderes en los mercados de granos, productos y subproductos ganaderos en los cuales operan, siendo referentes nacionales e internacionales de los derivados argentinos.

Entre las entidades participantes se hallan:

- Cámara Arbitral de Cereales
- Cámara Arbitral de Aceites Vegetales y Subproductos
- Matba-Rofex
- Mercado Argentino de Valores S.A. - MAV
- Mercado Ganadero S.A. ROSGAN
- Argentina Clearing S.A.
- Centro de Corredores de Cereales de Rosario
- Asociación Cadena de la Soja Argentina – ACSOJA
- Asociación Maíz Argentino – MAIZAR
- Asociación Semilleros Argentinos – ASA
- Asociación Argentina de Productores en Siembra Directa – AAPRESID
- Cámara de Agentes y Sociedades de Bolsa de Rosario
- Sociedad Gremial de Acopiadores de Granos
- Sociedad de Cerealistas del Norte de la Provincia de Buenos Aires
- Sociedad de Acopiadores de Granos de la Provincia de Córdoba
- Cámara de la Industria Aceitera de la República Argentina y Centro de Exportadores de Cereales – CIARA - CEC
- Cámara de Industriales Molineros
- Centro de Semilleristas de Rosario
- Confederaciones Rurales Argentinas
- Sociedad Rural Argentina
- Cámara de Puertos Privados Comerciales
- Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas
- Cámara de Exportadores de Rosario
- Aseguradores del Interior de la República Argentina - ADIRA
- Rosario Administradora Sociedad Fiduciaria S.A.

Y las entidades adherentes son:

- Asociación Cerealista de Rosario – ACROS.
- Asociación Argentina de Poscosecha de Granos APOSGRAN
- Centro Marítimo de Rosario
- Instituto para el Desarrollo de Empresarios en la Argentina IDEA
- Federación de Centros y Entidades Gremiales de Acopiadores de Cereales
- Asociación Argentina de Grasas y Aceites – ASAGA
- Prosoja
- Centro Entregadores de Cereales, Oleaginosas y Afines - CECO



Este organismo publicó en junio de 2020 un estudio que encargó a la Consultora Latinoconsult denominado “Estudio de factibilidad técnico-económica del próximo período de concesión del sistema de navegación troncal”⁵ (Latinoconsult, 2020). El mismo cuenta con un apartado sobre “Aspectos Medio Ambientales del tramo Santa Fe Océano- SFO”, donde afirma que *“no se han identificado impactos incrementales negativos de significancia que pudieran desaconsejar las obras propuestas o constituirse en obstáculos insalvables para la realización del Proyecto”,* asegurando que *“los impactos negativos identificados resultaron todos de nivel bajo, salvo uno calificado como moderado y pueden minimizarse aplicando las Medidas de Protección Ambiental y los Programas de Gestión incluidos en el Plan de Gestión Ambiental del proyecto”.* En tanto considera que *“los beneficios que produciría la realización del Proyecto superarían con creces los posibles efectos no deseados y estos efectos podrían reducirse a niveles compatibles con los estándares ambientales actuales”* (Latinoconsult, 2020, p. 62).

Por consiguiente, la consultora recomienda la realización del Proyecto *“aplicando las medidas y los programas incluidos en el Plan de Gestión Ambiental”.*

El documento afirma que se realizaron los Estudios Ambientales del Proyecto, organizados en tres documentos: el Estudio de Impacto Ambiental, el Plan de Gestión Ambiental y los Lineamientos Ambientales para el Pliego de Licitación.

El Proyecto de profundización y ensanche de la Vía Navegable Troncal Santa Fe Océano (SFO) propone alcanzar las profundidades finales de 42 pies en el Paraná Inferior, Paraná de las Palmas, y canales del Río de la Plata; 36 pies en la ruta BGT; y mantener los 27 pies en el Paraná Medio (escenario 42/36/27).

El estudio de ambiente diagnóstico de la situación actual (Informe Final tomo 4/1) argumenta que *“debido a los plazos del contrato, a la profusa información disponible de la Vía Navegable Troncal SFO y a la participación de especialistas que trabajan desde hace años en el Río Paraná y en el Río de la Plata, no fue necesario realizar estudios de campo para la realización del EIA”* (Latinoconsult, 2020, p. 49).

En cuanto a los impactos ambientales, argumenta que *“el Proyecto agrega muy poco a los impactos que la Vía Navegable actualmente produce. Se trata normalmente de impactos de alcance local y transitorio que desaparecen cuando cesan las tareas”* (Latinoconsult, 2020, p.88).

En el XVI Encuentro Argentino de Transporte Fluvial organizado por el Instituto de Desarrollo Regional en mayo de 2022, que se desarrolló en la Bolsa de Comercio de Rosario, Miguel Simioni –actualmente vicepresidente de esta institución– declaró: *“Nos preocupan los distintos desafíos derivados de la creciente urbanización, el impacto de las actividades productivas, y la necesidad de una renovación del sistema de transporte y su infraestructura, por lo que continuamos impulsando una serie de obras y mejoras ferroviarias y viales para ser llevadas a cabo en los accesos al Área Metropolitana de Rosario”.* Resaltó que el desarrollo al que apunta la BCR, en sintonía con la Organización de las Naciones Unidas, es aquel que *“propicie y acompañe un crecimiento económico armónico, sin agotar los recursos naturales ni poniendo en peligro la supervivencia del planeta”.*

Sin embargo, ya se advierte la insustentabilidad de este modelo de explotación en los propios informes de la Bolsa de Comercio de Rosario (2022a) donde comentan como un hecho inédito que *“el 76 % de la soja de primera se sembrará fuera del período dónde se obtienen los máximos potenciales”,* siendo que hace un año se había implantado un 80% de la superficie y preocupaba llegar al límite de la fecha óptima. Los especialistas advierten que no hay antecedentes de algo similar por lo menos en los últimos 12 años: *“Nunca se sembró una proporción tan grande de soja de primera luego del 15 de*

5 Este estudio fue encargado por las siguientes entidades: Cámara de Puertos Privados Comerciales (CPPC), Bolsa de Comercio de Rosario (BCR), Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas (CAPYM), Cámara Argentina del Acero (CAA) y Unión Industrial Argentina (UIA).



noviembre. Por lo que el ciclo de soja de primera 2022/23 tendrá el potencial más bajo de rinde de soja de primera de los últimos doce años y las peores condiciones de siembra. Con un 24% de soja de primera implantada, la siembra se frena a la espera de agua”.

También el trigo 22/23 marcó el rendimiento más bajo en 15 años “con posibilidades de seguir bajando y la pérdida de superficie cosechada es la más alta en 40 campañas” aseguró el organismo. En consecuencia, Argentina se pierde de exportar US\$2.021 millones en relación con los despachos del ciclo previo y la pérdida de superficie cosechada a nivel nacional resulta “la más alta en cuatro décadas debido a los efectos adversos del clima” (Bolsa de Comercio de Rosario, 2022b).

8 Cámara de Puertos Privados Comerciales (CPPC)

La Cámara de Puertos Privados Comerciales es una Asociación Civil sin fines de lucro, creada en 1988, por iniciativa de un grupo de empresas agroexportadoras propietarias de puertos privados destinados a la comercialización, industrialización, exportación e importación de productos agropecuarios y sus subproductos. Su presidente, Luis Zubizarreta, es director de la empresa francesa Louis Dreyfus Company Argentina S.A. y presidente de la Asociación de la Cadena de la Soja Argentina (ACSOJA) y de la Cámara Argentina de Biocombustibles (CARBIO).

Sus socios son:

- Acindar Industria Arg. De Aceros S.A
- Adm Agro Srl
- Agd (Aceitera General Deheza) S.A.
- Asociación De Coop. Argentinas C.L.
- Bunge Argentina S.A.
- Carbochlor S.A.
- Cargill S.A.
- Cofco Agri S.A.
- Del Guazú S.A.
- Delta Dock S.A.
- Euroamerica S.A.
- Exolgan S.A.
- Louis Dreyfus Company Argentina S.A.
- Maripasa S.A.
- Molinos Agro S.A.
- Odfjell Terminals Tagsa S.A.
- Petromining S.A.
- Profertil S.A.
- Renova S.A.
- Servicios Portuarios S.A.
- Sitio 0 De Quequen S.A.
- Tecplata S.A.
- Term. De Serv. Port. Patagonia Norte S.A.
- Terminal 6 S.A.
- Terminal Bahía Blanca
- Terminal Las Palmas
- Terminal Quequen S.A.
- Terminal Zárate
- Ternium Argentina S.A.
- Vitco S.A.



La Cámara de Puertos Privados (CPPC) solicitó a la consultora Serman y Asociados un “Estudio Técnico y Económico sobre el Canal Magdalena” (Serman y Asociados, 2021a), con el objetivo de contar con una opinión “independiente, objetiva y puramente técnica” sobre las posibles bondades de la incorporación de dicho Canal a la Vía Navegable Troncal de la Argentina, atento al debate generado respecto de la conveniencia o no de reemplazar el Canal Punta Indio por este otro; o bien de sumarlo al Sistema de Navegación Troncal, y que posibilite la reducción de horas de navegación.

En este sentido, el estudio arriba a las siguientes conclusiones: “Del análisis realizado para el diseño del plan de dragado, se observan como condicionantes las profundidades naturales actuales disponibles (aproximadamente 4 a 6 m) que hacen necesario buscar la mejor combinación de potencia en las dragas, y calado máximo posible, para elegir equipos que no resulten costosos. Además, se entiende que la existencia de fondos duros condiciona también la elección del equipo, aún en contraste con la necesidad de mover grandes volúmenes de suelo blando en la apertura” (Serman y Asoc., 2022b, p. 14). Finalmente, respecto al análisis económico del proyecto del canal Magdalena concluye que “como inversión pública, el mismo presenta un valor actual neto (VAN) negativo. Eso significa que, al nivel de profundidad alcanzado por el presente estudio, prefactibilidad, los beneficios que representa el ahorro de costo de transporte, por la disminución del tiempo de navegación que permite el Proyecto, no es suficiente para pagar el costo incremental que exige la construcción y el mantenimiento del nuevo Canal” (Serman y Asociados, 2021a, p. 161), desestimando entonces, que la opción por el Magdalena sea una buena inversión.

9 Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas (CAPYM)

La Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas (CAPYM) fue fundada en 1954 en la ciudad de Rosario, Santa Fe y nuclea a todas las personas físicas y jurídicas que se dedican a las actividades portuarias, marítimas o fluviales que se desempeñen en la zona de influencia de los puertos ubicados en el litoral fluvial argentino. Su gerente es Guillermo P. Wade.

La CAPyM viene trabajando con otras entidades afines del país, con el objetivo de bregar por una mayor profundidad del río Paraná y el aumento consecuente del tonelaje embarcado. En este contexto “apoyó la implantación de las Terminales Portuarias en nuestra región, la legislación desregulatoria de la actividad con el Decreto 817/92 y la Ley de Puertos que permitió la implantación de un sistema portuario más eficiente y competitivo”⁶.

La CAPYM está adherida y/o asociada a las siguientes entidades:

- Bolsa de Comercio de Rosario: El Presidente de la CAPYM forma parte del Consejo Directivo de la Bolsa de Comercio de Rosario
- Ente Administrador Puerto Rosario: Un miembro de la Comisión Directiva de la CAPYM integra el Consejo Directivo del ENAPRO, como “Representante de Prestadores de Servicios a Buques y Mercantiles”

En febrero de 2022, la Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas (CAPyM) junto a la Cámara de Puertos Privados Comerciales (CPPC) y la Bolsa de Comercio de Rosario (BCR) emitieron un comunicado en el que expresaron su “preocupación por el crítico panorama que atraviesa la actividad portuaria y que afecta severamente la competitividad de las exportaciones de nuestro país” (Infobae, 2022a), como consecuencia de la bajante extraordinaria de los ríos Paraguay y Paraná. El caudal en la zona de la represa Yacyretá fue el menor en 115 años y las embarcaciones de gran porte no

⁶ Información extraída del sitio web oficial de CAPyM: <https://camaracapym.com.ar/index.php/institucional/sobre-la-camara>



podieron bajar y subir el muelle debido a la bajante, en el tramo desde el muelle sur de Yacyretá hasta el río Paraguay (Comunidad Náutica, 2022). Se estima que la represa perdió alrededor de 100 millones de dólares por la caída.

10 Cámara de la Industria Aceitera de la República Argentina (CIARA) y Centro de Exportadores de Cereales (CEC)

La Cámara de la Industria Aceitera de la República Argentina y el Centro de Exportadores de Cereales representan a las empresas de los complejos cerealeros, oleaginosos, sus derivados y subproductos, representan el 48 % de las exportaciones argentinas. Las empresas agrupadas en el CEC exportan granos de soja, trigo, maíz, cebada, sorgo, girasol, arroz y colza, entre otros. “Uno de los sectores productivos que más dinamiza y aporta progreso al interior del país”⁷.

Gustavo Idígoras, presidente de la Cámara de la Industria Aceitera de la República Argentina (CIARA) y del Centro de Exportadores de Cereales (CEC) sostuvo que el 2021 ha sido el mejor año para las exportaciones de las últimas dos décadas, debido a dos motivos: una buena producción favorecida por el buen clima y los precios internacionales que “parecen haber llegado para quedarse por un tiempo, lo cual es una buena señal para el país y para el sector agrícola” en particular, post-pandemia. Recordó que “Argentina tiene hoy 100 mercados, de los cuales el 66 por ciento de las ventas va al sudeste asiático” (Data Portuaria, 2021).

No obstante, advirtió que el sector, en el actual contexto económico, se halla ante tres grandes problemas: el tipo de cambio, la inflación y una logística que sigue siendo precaria en la Argentina. Sobre esta última, se quejó de la precariedad de los contratos para el mantenimiento del dragado de la Hidrovía Paraná-Paraguay, que se renuevan cada tres meses desde que culminó la concesión que tenía la empresa belga Jan de Nul.

11 Cámara Argentina del Acero

La Cámara Argentina del Acero (CAA) comenzó sus actividades en junio de 1945, bajo el nombre de “Centro de Industriales Siderúrgicos” (CIS). Representa a las principales empresas productoras de acero en el país, actualmente las empresas socias son: Arcelor Mittal Acindar, Tenaris y Ternium de Organización Techint, Acerbrag (Grupo Votorantim) y Gerdau. Su presidente actual Everton Guimaraes Negreziolo, pertenece al grupo Arcelormittal Acindar y también preside la Cámara de Comercio, Industria y Servicios Argentino Brasileña de la República Argentina (CAMBRAS).

La empresa Acindar es una compañía siderúrgica productora de aceros largos que abastece a los sectores de la construcción civil, petróleo, energía, automotriz, agro e industria en general.

Por su parte las dos empresas que pertenecen al grupo Techint son Ternium y Tenaris, cuyo CEO es el multimillonario empresario italiano, Paolo Rocca. Ternium es el mayor fabricante de acero de la Argentina. Martín Berardi, presidente ejecutivo de la filial argentina, dijo que “como región, debemos mirar más hacia el Atlántico. ¿Por qué el Atlántico? Porque presenta un gran potencial para las exportaciones latinoamericanas, en lugar del Pacífico (Asia-China) que nos genera grandes déficits comerciales y un proceso de primarización y empleos menos calificados” (Diario El Norte, 2022).

Asimismo, declaró: “El medio ambiente siempre fue un tema muy relevante para nosotros. En marzo de 2021 anunciamos nuestro compromiso de descarbonización que consiste en reducir la intensidad

⁷ <http://www.ciaracec.com.ar/ciara/Institucional/Sintesis>



de nuestras emisiones de CO2 en un 20% para el 2030, y, al mismo tiempo, un plan de inversiones en Argentina por US\$250 millones en 5 años en proyectos y tecnologías amigables con el medio ambiente, que ya está en marcha”, aseguró Berardi.

El funcionario destacó, a su vez, que en Argentina el campo tiene una alta integración nacional y un impacto muy importante: “Ternium en 2021 despachó más de 200 mil toneladas de acero para este segmento, lo que representó el 10% del total de nuestras ventas”. El destino del acero es para fabricación de maquinaria agrícola, silos, galpones, establecimientos avícolas, paneles solares; además de la demanda indirecta, se venden más pick ups, se reactiva la construcción. “El campo tracciona a la actividad industrial” (Diario El Norte, 2022)

12 Unión Industrial Argentina (UIA)

La UIA es una asociación gremial empresaria, sin fines de lucro, creada en 1887, presidida por Daniel Funes De Rioja, que representa a la actividad industrial nacional, nucleando a entidades socias y cámaras sectoriales y regionales.

Presentó propuestas al Consejo Federal Hidrovía (Propuestas UIA, 2021), con el objetivo de “optimizar la eficiencia del sistema con especial cuidado del ambiente, garantizando la continuidad de la prestación del servicio, con menores costos logísticos y mayor participación de la industria nacional”.

Algunas de sus propuestas fueron:

- Que se efectúe la Licitación Pública Nacional e Internacional por el régimen de concesión de obra pública por peaje, para las tareas de dragado y balizamiento de la vía navegable troncal, a riesgo empresario y sin aval del Estado
- Que se avance en las obras de profundización de la vía navegable troncal y en la realización de las obras complementarias que sean necesarias (ensanches de la vía navegable en zonas de cruces, fondeaderos, maniobras, cambios de traza) para mejorar la navegación actual y la señalización de vías navegables secundarias y radas.
- Lograr un calado efectivo durante todo el año de:
 - 40 pies navegables en el tramo comprendido entre Timbúes y el Océano
 - 25 pies navegables en el tramo comprendido entre Timbúes y Santa Fe
 - 10 pies navegables en el tramo comprendido entre Santa Fe y Confluencia
- Que todas las obras a realizarse deberán ser sustentables desde el punto de vista ambiental.
- Que se constituya un Órgano de Control independiente y autónomo, con participación del Estado Nacional, las provincias y representantes del sector privado.

13 Consejo Agroindustrial Argentino (CAA)

El Consejo Agroindustrial Argentino representa a las economías agroindustriales de todo el país, con fuerte presencia federal. Nuclea a más de 64 empresas argentinas, pymes medianas y grandes. Lo preside José Martins, que también es presidente de la Bolsa de Cereales de Buenos Aires.

Empresas nucleadas en el CAA:

- Asociación de la Cadena de la Soja Argentina - ACSOJA
- Asociación Argentina de Trigo - ArgenTrigo
- Asociación Argentina de Girasol - ASAGIR

- Asociación Argentina de Productores Porcinos
- Asociación Citrícola del Noroeste Argentino – ACNOA
- Asociación de Fábricas Argentinas de Tractores y otros Equipamientos Agrícolas e Industriales – AFAT
- Asociación de Pequeñas y Medianas Empresas Lácteas – APYMEL
- Asociación de Semilleros Argentinos – ASA
- Asociación Forestal Argentina – AFoA
- Asociación para el Desarrollo de la Pesca Argentina – ADPA
- Bodegas de Argentina A.C.
- Bolsa de Cereales de Bahía Blanca
- Bolsa de Cereales de Buenos Aires
- Bolsa de Cereales de Córdoba
- Bolsa de Cereales de Entre Ríos
- Bolsa de Comercio del Chaco
- Bolsa de Comercio de Rosario
- Bolsa de Comercio de Santa Fe
- Cámara Algodonera Argentina
- Cámara Argentina de Biocombustibles – CARBIO
- Cámara Argentina de Empresas de Nutrición Animal – CAENA
- Cámara Argentina de Fabricantes de Almidones, Glucosas Derivados y Afines - CAFAGDA
- Cámara Argentina de Fabricantes de Maquinaria Agrícola – CAFMA
- Cámara Argentina de Feedlot
- Cámara Argentina de la Alfalfa
- Cámara Argentina de la Industria de Productos Veterinarios – CAPROVE
- Cámara Argentina de Productores Avícolas – CAPIA
- Cámara Argentina de Procesadores y Exportadores de Maíz Pisingallo – CAMPI
- Cámara Argentina de la Industria de Chacinados y Afines – CAICHA
- Cámara Argentina del Maní - CAM
- Cámara de Armadores de Pesqueros y Congeladores de la Argentina – C.A.Pe.C.A.
- Cámara de Bioetanol de Maíz
- Cámara de Industriales Arroceros
- Cámara de Industriales de Maíz Molienda Seca
- Cámara de la Industria Aceitera de la República Argentina – CIARA
- Cámara de la Industria Argentina de Fertilizantes y Agroquímicos - CIAFA
- Cámara de la Industria Cervecería Argentina
- Cámara de la Industria Nacional Equina – CAMINE
- Cámara de Legumbres de la República Argentina
- Cámara de Puertos Privados Comerciales
- Cámara de Sanidad Agropecuaria y Fertilizantes – CASAFE
- Cámara de Semilleros de la Bolsa de Cereales
- Centro Azucarero Argentino
- Centro de Corredores y Agentes
- Centro de Empresas Procesadoras Avícolas – CEPA
- Centro de Exportadores de Cereales – CEC
- Centro de la Industria Lechera – CIL
- Confederación Intercooperativa Agropecuaria – CONINAGRO
- Consorcio de Exportadores de Carnes Argentinas – Abc
- Federación Argentina de Contratistas de Máquinas Agrícolas – FACMA
- Federación Argentina de la Industria Molinera – FAIM
- Federación de Centros de Acopiadores de Cereales
- Federación de Industrias Frigoríficas Regionales Argentinas - FIFRA
- Federación Olivícola Argentina
- Frutas De Argentina
- Maizar



- Matba Rofex – Mtr
- Mesa Nacional de Carnes
- Unión de Industriales Fideeros de la República Argentina – UIFRA
- Unión de la Industria Cárnica Argentina – UnICA
- Unión Vitivinícola Argentina

Martins hizo mención al tema de la hidrovía al referirse como “la columna vertebral por donde pasan las exportaciones. Tenemos que ser capaces de dar estos debates desde el punto de vista productivista e industrial” (Bolsa de Cereales, 2021).

Recientemente, en el marco de un panel con el Comité Económico y Social Europeo (EESC) dijo que Argentina es líder en la adopción de prácticas para una agricultura de conservación y cuidado del medioambiente. Alrededor del 90% del área sembrada se realiza bajo siembra directa. “Venimos creciendo fuertemente en la utilización de cultivos de cobertura cuyos beneficios son el control de la erosión, mantenimiento de la humedad en suelo, y mejora del balance de carbono/nitrógeno, medidas que permiten reducir el impacto ambiental. Para ello, contamos con programas de buenas prácticas agropecuarias, carbono neutro y monitoreo de deforestación, entre otros. Tenemos la oportunidad de crecer en producción de manera sustentable y con respeto al medio ambiente” (Bolsa de Cereales, 2022).

Con el fin de lograr una política agroalimentaria que permita dar un nuevo salto cuanti y cualitativo productivo argentino, se halla enfocado en la redacción de Plan Federal Agroindustrial 2022-2033, cuyo objetivo es proponer un entorno de políticas estables a diez años, que promueva el desarrollo productivo y mejore la inserción internacional del sector agroindustrial, en un marco de sustentabilidad, equidad y desarrollo territorial.

Plan agroindustrial CAA 2023-2033⁸

- Proyecto de ley de fomento de inversiones agroindustriales.
- Estrategia legislativa (oportunidad de mejoras) y de reglamentación de la ley.
- Ley de seguros agropecuarios para todo tipo de producción agropecuaria federal
- Logística exportadora eficiente multimodal y competitiva (hidrovía, trenes, accesos, contenedores, rutas marítimas) .

El Consejo Agroindustrial Argentino (CAA) exige políticas integrales de riesgos ante la sequía histórica y ha solicitado seguros para las empresas que podrían verse damnificadas. Así es que alertaron “sobre las graves consecuencias que puede llegar a tener la presencia de una tercera Niña consecutiva sobre la cosecha de granos, las producciones de carne, leche y las economías regionales” (El Once, 2022). Si no se registran lluvias en el corto plazo, las pérdidas en la producción afectarán seriamente a las empresas agroindustriales, que solicitan Ley de Seguro Agrícola y la actualización de la Ley de Emergencia Agropecuaria.

⁸ El plan fue presentado en marzo de 2023 <https://consejoagroindustrialargentino.org.ar/plan-federal-agroindustrial-2023-2033/>



14 Federación Marítima Portuaria y de la Industria Naval (FeMPINRA)

Es presidida por Juan Carlos Schmid, que pertenece al Sindicato de Personal Embarcado de Dragado y Balizamiento (SIPEDYB).

La Federación nuclea a los siguientes gremios:

- Sindicato de Personal Embarcado de Dragado y Balizamiento - SIPEDYB
- Asociación Argentina de Empleados de la Marina Mercante
- Sindicato de Maquinistas y Grúas Móviles de la República Argentina
- Sindicato de Capataces Estibadores Portuarios
- Sindicato Encargados Apuntadores Marítimos y Afines de la República Argentina
- Sindicato Electricistas Electronicistas Navales
- Sindicato Único de Serenos de Buques
- Sindicato Argentino de Obreros Navales y Servicios de la Industria Naval de la República Argentina
- Sindicato de Conductores Navales
- Centro de Patronos y Oficiales Fluviales de Pesca y Cabotaje Marítimo
- Asociación Profesional de Capitanes y Baqueanos Fluviales
- Federación Sindicatos Unidos Petroleros e Hidrocarburos
- Asociación Argentina de Capitanes Pilotos y Patronos de Pesca
- Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales
- Sindicato Portuario Zona Norte
- S.U.P.A. - Bajo y Delta del Paraná
- FeMPINRA San Pedro
- Asociación del Personal de Dirección de Ferrocarriles Argentinos
- Unión Recibidores de Granos y Anexos de la República Argentina
- Federación de Trabajadores del Complejo Industrial Oleaginoso, Desmotadores de Algodón y Afines de la República Argentina

En la propuesta elevada a la Comisión Ambiental del Consejo Federal Hidrovía (marzo de 2021) titulada "Hidrovía Paraná-Paraguay para la Mitigación y adaptación al Cambio Climático"⁹ proponen:

"Desarrollar los criterios a incluir en el proceso de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA), las herramientas para la gestión sostenible y el diseño de estrategias, políticas y medidas para la preservación de los bienes naturales de Argentina, en los términos de la Ley 27.520 de Ley de Presupuestos Mínimos de Adaptación y Mitigación al Cambio Climático Global, particularmente los puntos:

a) *Desarrollo de directrices para incorporar en los procesos de Evaluación de Impacto Ambiental las consideraciones relativas a los impactos del cambio climático.*

b) *Desarrollo de escenarios del clima, vulnerabilidad y tendencias socioeconómicas y ambientales como base para considerar los riesgos climáticos futuros.*

c) *Establecimiento de las líneas de base que se utilizarán para el proceso de seguimiento y evaluación de medición del cambio y eficacia de las estrategias, políticas y medidas adoptadas".*

Por su parte, Schmid luego de que la Administración General de Puertos (AGPSE) emitiera el dictamen donde impugna por irregularidades técnicas y económicas en la presentación a tres de las cuatro empresas competidoras por el dragado (licitación corta) expresó: "A todas luces es natural que en la disputa empresarial cada sector puje por ganar la adjudicación. Sin embargo, no se puede desconocer

⁹ Ver propuesta completa en el siguiente link: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/propuesta_comite_federal_hidrovia_comision_3_ambiental.pdf



la capacidad técnica de quienes han venido operando la vía navegable por más de 25 años. Es más, nuestros propios trabajadores han sido capacitados fuera del país logrando así una mano especializada que incluso ha abierto fronteras permitiendo desempeñar tareas en otros lugares del mundo” (Infobae, 2022).

El sindicalista se pronunció por una gestión público-privada de la Hidrovía y llamó a terminar con la incertidumbre: “La Hidrovía amerita gestión pública y privada. Existe hoy un ensayo inconcluso e impreciso, en un contexto en el que la Administración General de Puertos (AGP) tiene el control del cobro de lo que de forma previa era el peaje a cargo de los privados. Todo es difuso a partir de las prórrogas para otorgar las obras y la incertidumbre sobre la posibilidad de que haya o no una licitación internacional y cuándo” (Notitrans, 2022).

Conclusiones

El mercado de los dragados en el mundo es un grupo pequeño, son muy pocas las compañías que lo realizan, y generalmente, para cumplir con los pliegos licitatorios, muchas constituyen uniones transitorias de empresas (UTE).

Las graves irregularidades denunciadas por las empresas que compitieron por la licitación corta del dragado (por 180 días) corroborada por el Ministerio Público Fiscal a través de la PIA, deja al descubierto que el Estado quiso beneficiar al grupo Jan De Nul dejándolo como único competidor, pasando a la etapa técnica, llamado que finalmente anulan.

A través del estudio encargado por la Bolsa de Comercio, la Cámara Argentina del Acero, la Unión Industrial Argentina y la Cámara de Puertos Privados Comerciales a la consultora Latinoconsult, brindan los argumentos para una futura licitación que considere los niveles de dragados mucho más profundos en la vía navegable, excusándose de no haber realizado pruebas en materia ambiental porque las que existen “son suficientes” para determinar que no precisaban realizarlas, que los impactos serían “superficiales y transitorios, que luego desaparecen”. Ello se ve refutado por varios documentos que analizan los impactos ambientales, sobre todo resaltando que los Estudios de Impacto Ambiental llevados a cabo son precarios, incompletos y no dan cuenta de un monitoreo exhaustivo sobre los ríos y el complejo sistema de humedales, incumpliendo desde tiempos de la concesión con todas las prerrogativas que incluye la supervisión de las privatizaciones y que permitieron la explotación de nuestros bienes comunes. Lo anterior evidencia la falta de transparencia y la lejanía del cumplimiento de la normativa ambiental vigente.

Como contracara de este modelo y estas decisiones con sentido economicista y ajenos a una política sustentable, el agronegocio que hace lobby para que la ley de Humedales no se trate, pretende resguardarse del desastre climático, alertando que el fenómeno de la Niña pone en riesgo la cosecha y piden al Estado garantías a través de una Ley de Seguro Agrícola y la actualización de la Ley de Emergencia Agropecuaria.

Los informes de la Bolsa de Comercio sobre la exportación de soja y trigo alertan sobre el límite que tiene este sistema productivo, dando cuenta del avance de este modelo extractivista que tiene a la Argentina sujeta al modelo reprimarizado, donde la balanza comercial está atada a la exportación de commodities para generar divisas: un proceso perverso, que implica que para aumentar los rindes de soja transgénica, se drague el río Paraná que sigue en baja, se quemen los humedales y se postergue el tratamiento de una ley que los proteja.



Bibliografía

- CAUCE (2020) "Hidrovia Paraná-Paraguay: aspectos básicos, su historia y actualidad".
- CAUCE (2022) "Arenas para el fracking: la extracción del nuevo oro para Entre Ríos"
- Fundación Ambiente y Recursos Naturales (2021) "Las inversiones de China en la Infraestructura para la agroexportación ¿Quién se beneficia?"
- Latinoconsult (2020) "Estudio de Factibilidad Técnico-Económica del Próximo Período de Concepción del Sistema de Navegación Troncal". Resumen Ejecutivo. Cámara de Puertos Privados Comerciales (CPCC) – Bolsa de Comercio de Rosario (BCR) – Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas (CAPYM) – Cámara Argentina del Acero (CAA) – Unión Industrial Argentina (UIA). Junio 2020. Disponible en: <https://www.bcr.com.ar/es/desarrollo-economico/transporte-infraestructura-e-hidrovia/proyectos/estudio-de-factibilidad>
- Bolsa de Comercio de Rosario (2022a) "Debemos abocarnos a desarrollar un sistema de transporte integrado, sostenible y competitivo" Disponible en: <https://www.bcr.com.ar/es/sobre-bcr/medios/noticias/debemos-abocarnos-desarrollar-un-sistema-de-transporte-integrado>
- Bolsa de Comercio de Rosario (2022b) Guía estratégica para el agro. Semana al 10 de noviembre del 2022 – N° 788 - Año XII - Informe Semanal Zona Núcleo. Disponible en: https://www.bcr.com.ar/sites/default/files/2022-11/gea_788_2022_11_10.pdf
- Bolsa de Comercio de Rosario (2022c) "Con el nuevo ajuste productivo del trigo, la zona núcleo pierden US\$650 millones" Informe Semanal. Disponible en: <https://www.bcr.com.ar/es/print/pdf/node/96112>
- Notitrans (12-11-22) "Schmid se pronunció por una gestión público-privada de la Hidrovia y llamó a terminar con la incertidumbre" Disponible en: <https://www.notitrans.com/schmid-se-pronuncio-por-una-gestion-publico-privada-de-la-hidrovia-y-llamo-a-terminar-con-la-incertidumbre/>
- Infobae (2022a) "Advierten que es crítica la situación por la bajante del Río Paraná: reclaman obras de mantenimiento y dragado" Disponible en: <https://www.infobae.com/economia/campo/2022/03/31/advierten-que-es-critica-la-situacion-por-la-bajante-del-rio-parana-reclaman-obras-de-mantenimiento-y-dragado/>
- Infobae (2022b) "El sindicato de Dragado y Balizamiento le exigió a la AGP que lleve a cabo la concesión de la ex Hidrovia en legal tiempo y forma" Disponible en: <https://www.infobae.com/economia/2022/02/25/el-sindicato-de-dragado-y-balizamiento-le-exigio-a-la-agp-que-lleve-a-cabo-la-concesion-de-la-ex-hidrovia-en-legal-tiempo-y-forma/>
- Cafarell, S.; Liendo, M.; Martínez, A.; y Raposo, I. (2015) "Una mirada crítica al Puerto Rosario, puesta en contexto del sistema portuario nacional". Vigésimas Jornadas "Investigaciones en la Facultad" de Ciencias Económicas y Estadística UNR. Noviembre de 2015.
- Rabuffetti, A.; Abrial, E. y Espínola, L. (2022) "Evaluación temporal de la gestión ambiental de la hidrovia Paraguay-Paraná en el tramo medio e inferior del río Paraná" CAUCE: Cultura Ambiental- Causa Ecologista, Taller Ecologista, Humedales sin Fronteras.
- Galindez, M. (2018) "Holding chino quiere quedarse con el dragado de la hidrovia" .Punto Biz Disponible en: <https://puntobiz.com.ar/economia/2018-12-17-7-0-0-holding-chino-quiere-que-darse-con-el-dragado-de-la-hidrovia>
- Luciani, A. (2019) "El gigante chino CCCC y la empresa Servimagnus se interesan en el presente y futuro del puerto bahiense". La Nueva. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2019-3-23-6-30-16-el-gigante-chino-cccc-y-la-empresa-servimagnus-se-interesan-en-el-presente-y-futuro-del-puerto-bahiense>
- Origlia, G. (2021) "Hidrovia: qué empresas están interesadas en participar de la licitación" La Nación. Disponible en: <https://www.lanacion.com.ar/economia/comercio-exterior/hidrovia-que-son-los-jugadores-interesados-en-participar-de-la-licitacion-nid11032021/>
- Serman y Asociados (2021a) "Estudio Técnico y Económico sobre el Canal Magdalena". Cámara de Puertos Privados Comerciales. Disponible en: [http://www.camarapuertos.com.ar/archivos/canal-magdalena/ING-21-021-CPPC-EstudioCanalMagdalena-IF%20\(271221\).pdf](http://www.camarapuertos.com.ar/archivos/canal-magdalena/ING-21-021-CPPC-EstudioCanalMagdalena-IF%20(271221).pdf)
- Serman y Asociados (2021b) "Estudio Técnico y Económico sobre el Canal Magdalena". Resumen



- Ejecutivo. Cámara de Puertos Privados Comerciales. Disponible en: https://www.bcr.com.ar/sites/default/files/2022-01/ing-21-021-cppc-resumenejecutivo-271221_0.pdf
- Propuestas UIA para el Consejo Federal Hidrovía (2021) Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/uia-re-2021-19115057-apn-dgdydjgm.pdf>
 - A24 (2022) “La empresa que draga la Hidrovía del Paraná anunció la llegada de un nuevo buque, con un nombre bien criollo” Disponible en: <https://www.a24.com/agro/la-empresa-que-draga-la-hidrovia-del-parana-anuncio-la-llegada-un-nuevo-buque-un-nombre-bien-criollo-n1021363>
 - Letra P (2022) “Hidrovía: turbulencias en la licitación corta del dragado” Disponible en: <https://www.letrap.com.ar/nota/2022-2-23-9-56-0-hidrovia-turbulencias-en-la-licitacion-corta-del-dragado>
 - Diario Jornada (2022) “Desde el sector privado destacan el manejo de la Hidrovía” Disponible en: <https://www.diariojornadacomar/324267/economia/desde-el-sector-privado-destacan-el-manejo-de-la-hidrovia>
 - Comunidad Náutica (2022) “Yacyretá: durante febrero, el río Paraná registró su menor caudal en 115 años” Disponible en: <https://comunidadnautica.com/yacyreta-durante-febrero-el-rio-parana-registro-su-menor-caudal-en-115-anos/>
 - Data Portuaria (2021) “2021: un año excepcional para las exportaciones” Disponible en: <https://data-portuaria.ar/2021-un-ano-excepcional-para-las-exportaciones/>
 - Ámbito (2020) “Cautela empresarial por la creación de una sociedad estatal para controlar la hidrovía” Disponible en: <https://www.ambito.com/economia/hidrovia/cautela-empresarial-la-creacion-una-sociedad-estatal-controlar-la-n5128499>
 - Diario El Norte (2022) “Martin Berardi analizó el crecimiento económico del país tras dos años de pandemia” Disponible en: <https://www.diarioelnorte.com.ar/martin-berardi-analizo-el-crecimiento-industrial-del-pais-tras-2-anos-de-pandemia/>
 - Ley Provincial N° 10.477 “Prohibición de la prospección, exploración y explotación de hidrocarburos líquidos y gaseosos” Disponible en: http://www.saij.gob.ar/10477-local-entre-rios-prohibicion-prospeccion-exploracion-explotacion-hidrocarburos-liquidos-gaseosos-lpe0010477-2017-04-25/123456789-0abc-defg-774-0100evorpyel?utm_source=newsletter-semanal&utm_medium=email&utm_term=semanal&utm_campaign=ley-provincial
 - Perfil (2022) “Jan De Nul presentó sus diversos servicios destinados a la industria energética en la Oil & Gas Expo 2022” Disponible en: <https://www.perfil.com/noticias/empresas-y-protagonistas/jan-de-nul-presento-sus-servicios-relacionados-a-la-industria-energetica-en-la-oil.phtml>
 - Giardinelli, M. (2021) “Informe necesario sobre las arenas del Paraná” Página/12 . Disponible en: <https://www.pagina12.com.ar/342579-informe-necesario-sobre-las-arenas-del-parana>
 - Bolsa de Cereales (2021) “El Pte. de la Bolsa de Cereales participó del Seminario Acsoja 2021” Disponible en: <https://www.bolsadecereales.com/ver-noticia?id=1646>
 - Bolsa de Cereales (2022) “José Martins, Pte. de la Bolsa de Cereales y Coordinador del CAA, participó de un Panel de alto nivel con el Comité Económico y Social Europeo (EESC)” Disponible en: <https://www.bolsadecereales.com/comunicado-2048>
 - El Once (2022) “Preven una de las peores sequías de las últimas décadas en Argentina” Disponible en: <https://www.elonce.com/secciones/economicas/728143-prevn-lidquouna-de-las-peores-sequias-de-las-ltimas-dcadasrdquo-en-argentina.htm>
 - CIC Plata (2005) “El potencial de la Cuenca del Plata y el fortalecimiento del papel del CIC”. Informe Final. Disponible en: <http://archive.iwlearn.net/cicplata.org/marco/pdf/informes/191205/componentel/i1n.pdf>
 - Álvarez, A. (2022) “Hidrovía Paraguay-Paraná: Entre el río y la autopista fluvial” Fundación Cauce, Fundación Ambiente y Recursos Naturales y Taller Ecologista.
 - Taller Ecologista y Ríos Vivos (2005) “Los dueños del río” Disponible en: <https://tallerecologista.org.ar/wp-content/uploads/2019/02/DuenosRio.pdf>





HIDROVÍA

PARAGUAY-PARANÁ

INTERESES ECONÓMICOS
EN JUEGO. UN ANÁLISIS DE
LOS ACTORES PRIVADOS