



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

Resumen Ampliado

Jornadas Anuales

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



Raposo, Isabel María
Ridiero Inés¹

Instituto de Investigaciones Económicas, Escuela de Economía.

HIDROVÍA PARANÁ PARAGUAY, LUCES Y SOMBRAS DE UNA OBRA FUNDAMENTAL PARA LA REGIÓN.²

Resumen

La Hidrovía Paraná- Paraguay, programa definido en el marco de la Cuenca del Plata (5 países signatarios) fue gestada en un contexto de globalización de mercados e integración regional- Mercosur, se orientaba hacia un conjunto de obras y acciones que permitirían mejorar la competitividad con la reducción de los fletes a los grandes volúmenes de graneles exportados desde la región. La integración de la cuenca, que permitiría desarrollar las economías regionales hacia el interior del territorio, se organiza en torno a la constitución del Comité Intergubernamental de la Hidrovía y se concreta en 1992 con la firma del Acuerdo de Transporte Fluvial que cada país puso en vigencia. Argentina llamó a licitación internacional y adjudica la concesión del dragado y balizamiento de la Vía Navegable Troncal – en 1995- a Hidrovías SA. El avance de obras estimuló la navegación del tramo fluvio marítimo e hizo posible el extraordinario crecimiento del complejo agroexportador Gran Rosario, el complejo automotriz, el mayor movimiento de contenedores y demás tránsitos como combustibles, mineral de hierro y otros. Con la caída de la concesión (2021), el Estado – en contexto de incertidumbre- asume el mantenimiento y cobro de los servicios de la vía navegable y extiende – unilateralmente- el cobro de peaje a tráficos de países vecinos, lo que genera un contexto de conflictos y enfrentamiento. ¿Hay otro contexto geopolítico y económico para definir el programa HPP? Se aleja el escenario de continuidad de obras; se reestructura la institucionalidad; faltan avances en lo ambiental; no se implementan ni coordinan las infraestructuras y los servicios de transportes complementarios; y se modifican las instituciones en cuanto a la definición de políticas.

Palabras clave: Programa Hidrovía Paraná-Paraguay. Evolución. Expectativas.

Abstract

The Paraná-Paraguay Waterway, a program defined within the framework of the La Plata Basin (5 signatory countries) was conceived in a context of globalization of markets and regional integration - Mercosur, was oriented towards a set of works and actions that would improve competitiveness with the reduction of freight rates to large volumes of bulk exported from the region. The integration of the basin, which would allow the development of regional economies towards the interior of the territory, is organized around the constitution of the Intergovernmental Committee of the Waterway and is concretized - in 1992 - with the signing of the River Transport Agreement that each country put into force. Argentina called for an international tender and awarded the concession for the dredging and marking of the Trunk Waterway – in

¹ Colaboradora. Becaria de investigación.

² Trabajo elaborado en el marco del Proyecto (80020210200048UR), titulado "Políticas públicas de infraestructuras y servicios: su impacto en el desarrollo desde los años 90' en más. Revisando efectos y vínculos, al rescate del territorio", dirigido por Isabel Raposo.



UNR

1995 – to Hidrovías SA. The progress of works stimulated the navigation of the maritime fluvial section and made possible the extraordinary growth of the Gran Rosario agro-export complex, the automotive complex, the greater movement of containers and other transits such as fuels, iron ore and others. With the fall of the concession (2021), the State – in a context of uncertainty – assumes the maintenance and collection of waterway services and unilaterally extends the collection of tolls to traffic from neighboring countries, which generates a context of conflicts and confrontation. Is there another geopolitical and economic context to define the HPP program? The scenario of continuity of works is moving away; institutions are restructured; there is a lack of progress in the environment; complementary transport infrastructures and services are not implemented or coordinated; and the institutions in terms of the definition of policies are modified.

Keywords: Paraná-Paraguay Waterway Program. Evolution. Expectations.

Objetivos

Este trabajo se focaliza en la HPP. por ser una de las mayores infraestructuras del país y sin duda, de las más relevantes en cuanto a los impactos que implica su ejecución. Por ser un conjunto de obras de diversas escalas y características, su desarrollo compromete políticas específicas relativas a inversiones en distintos sectores y su alcance territorial excede con creces lo nacional; por otra parte, el tiempo transcurrido desde su puesta en marcha - más de 30 años- amerita plantear una revisión de los logros y retrocesos en este tiempo.

Del conjunto de obras previstas en relación con el Programa, en este caso el interés se focaliza en el acondicionamiento del Canal Navegable Troncal como obra clave iniciada tras el Acuerdo de Transporte (desde 1992 al presente). Tanto la implementación de la concesión por peaje de la Vía Navegable Troncal en el país como los avances en el plano económico contrastan con el quiebre del modelo de desarrollo, existiendo elementos críticos y deficiencias que llevan a la revisión del contexto geopolítico y económico del mismo. Se dan inconsistencias, en particular en lo social y ambiental, aspectos poco trabajados y cambios en los últimos tiempos que ponen en duda cuál puede ser la evolución esperada. De este modo, el objetivo específico es revisar los antecedentes, identificar el nuevo contexto de las obras que hace a la redefinición del Programa y reconocer en qué términos se redefinen las expectativas.

Metodología y análisis de datos considerados en la investigación

El hecho de trabajar sobre un gran proyecto vinculado al crecimiento y la integración regional como es la Hidrovía Paraná Paraguay, hace necesario indagar en sus orígenes, reconociendo fuentes y avances concretos a través de organismos internacionales como el BID, la CAF y también la Cepal; todos ellos vienen trabajando en este caso particular, en el seguimiento de los programas de inversión en grandes infraestructuras vinculadas al crecimiento y la producción.

El programa HPP. es sin duda una de esas grandes obras definidas en un contexto geopolítico diferente al actual, atendiendo el cumplimiento de objetivos comunes y bajo el compromiso e interés de varios países (en este caso, los que integran la Cuenca del Plata). La situación actual requiere una revisión de los antecedentes y la evolución de las obras programadas y ejecutadas, en especial en el territorio nacional.

La metodología contempla revisar no sólo los antecedentes y la evolución, sino cuestiones de coyuntura conectadas con la ejecución del Canal Navegable Troncal y demás infraestructuras complementarias al sistema, contemplando cierta escalaridad diferenciada; para ello se apela a diferentes fuentes de información oficial como el CIH – Comité Intergubernamental de la



Hidro vía, el Consejo Federal de Hidrovía, el Ministerio de Transporte o distintos organismos multilaterales y Bancos de Proyectos nacionales e internacionales, como IIRSA- COSIPLAN para mejorar la infraestructura de transporte, energía, comunicaciones y otros sectores para fortalecer la integración económica y social en América del Sur. Dada la dinámica de evolución y la importancia de los impactos derivados de estas inversiones, se mantiene el seguimiento y actualización sobre la coyuntura, sobre distintas fuentes periodísticas y portales de noticias. (como Transporte y Cargo, Punto Biz y Nuestro Mar, entre otros)

Problemas planteados, principales hipótesis y resultados

Dos grandes áreas de interés son relevadas en este caso: a) la caída de la concesión y nuevo planteo licitatorio del Canal Navegable Troncal y, b) la ejecución de distintas obras complementarias que hacen a otros medios de transporte que integran el sistema de cargas.

Se necesita con cierta premura resolver un nuevo proceso licitatorio y mantener la navegación fluvial en adecuadas condiciones de funcionamiento a la vez que avanzar con nuevas obras en puertos y mantener condiciones operativas, atender las demandas regionales en el país, cuidar los bienes públicos y el ambiente, mejorar u orientar inversiones hacia obras complementarias fundamentales y, reconstruir la flota fluvial - hoy inexistente- así como astilleros para la producción y reparación de buques y barcazas.

Si bien la HPP hasta aquí, produjo numerosos efectos positivos que derivaron fundamentalmente en el plano económico como el extraordinario desarrollo de algunas zonas y sectores productivos, existen distintos desafíos y demandas no cubiertas, producto del marginal determinados principios establecidos en la misma concepción del proyecto. Existen así, intereses contrapuestos por parte de actores involucrados y en particular, falta de políticas públicas consecuentes y debidamente orientadas a sostener los lineamientos del Programa. En particular, en el caso del Canal Navegable troncal en manos del sector público, no se cuenta con equipos ni capacidades específicas para sostener y llevar adelante nuevas obras, así como también se dilatan inversiones claves en diferentes infraestructuras del país: Circunvalares ferroviarias en áreas portuarias, mantenimiento y concreción de la red vial principal, etc.)

Descripción de la novedad y relevancia del trabajo

El fin de la concesión del dragado y balizamiento del Canal Navegable Troncal dejó abierta las expectativas, no sólo frente a la necesidad de mantener y mejorar en condiciones operativas la navegabilidad (atendiendo requerimientos del transporte fluvial y las producciones regionales) sino de avanzar, más allá del análisis crítico de la coyuntura, en señalar aquellas cuestiones pendientes y también nuevos emergentes de un proceso que no sólo ponen en crisis la concepción del proyecto original, sino que representan un desafío de un eventual replanteo del programa mismo con miras a futuro. En el plano regional, se generaron nuevos escenarios, que no hacen a la complementariedad sino de confrontación y desatención de intereses de los países vinculados a la Hidrovía Paraná-Paraguay.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

De Marco, M.A (h) (2022) Hidrovía. Plataforma competitiva para el desarrollo: del siglo XIX al XXI. 1ª edición 2022.

ALADI (2016) Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre transporte fluvial en la Hidrovía Paraná Paraguay. (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira) y sus protocolos adicionales.



Secretaría General ALADI. T.I- 2° ed. Montevideo, Uruguay.

http://www2.aladi.org/sitioAladi/documentos/facilitacionComercio/Libro_AcuerdoSantaCruzSierra_Hidrovia_V2.pdf

Sciara, A.; Raposo, I.; Cafarell, S. y Brun C. (2004) Hacia un encuentro en la relación entre infraestructura y crecimiento económico. Actas de Investigación. IX Jornadas FCE. UNR.

https://www.fcecon.unr.edu.ar/web-nueva/sites/default/files/u16/Decimocuartas/sciara_y_raposo_hacia_un_encuentro.pdf

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

Latino Consult (2020) Vía Navegable Troncal tramo Santa Fe al océano y Santa Fe - Confluencia, Servicio de Consultoría para el estudio de factibilidad técnico- económica del próximo período de concesión del Sistema de navegación troncal. Informe final. Junio

https://www.bcr.com.ar/sites/default/files/2020-07/tomo_1_-_resumen_ejecutivo.pdf

Auditoría General de la Nación (2012) Actuación AGN N° 342/09. Verificar el cumplimiento de las obligaciones contractuales de la concesión de Hidrovía.

https://nanopdf.com/download/2012206infopdf_pdf

Fuente

Ministerio de Transporte. UPE (2021) Hidrovía Federal

https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/presentacion_proyecto_hidrovia_2021.pdf