

INFORME AL CONSEJO FEDERAL HIDROVÍA

Buenos Aires, 11 de noviembre de 2022

Mientras se avanza en la estructuración del Organismo para que pueda desarrollar las misiones y funciones que le establece el Decreto de Necesidad y Urgencia 556/2021, con la estructura administrativa, el correspondiente escalafón y la apertura del Servicio Administrativo Financiero, se informa de las definiciones adoptadas y las próximas acciones.

1. DEFINIDO EL PROYECTO A LICITAR.

El PROYECTO es el Objeto del proceso licitatorio de la Vía Navegable Troncal (en adelante VNT).

Teniendo en cuenta los diferentes marcos normativos vigentes para el Río de la Plata y para el Río Paraná, el Consejo Directivo del Ente aprobó el 19 de octubre de 2022, en forma provisoria, el Proyecto, que es el Objeto de la Licitación.

1.1. Fundamentos

Los fundamentos considerados por el Consejo Directivo del Ente son:

La modificación de la VNT actual (profundizar, ampliar, de la geometría de los Canales) requiere la realización de varios estudios (batimétricos, hidrosedimentológicos, de impactos ambientales y de suelos duros) que soporten el Proyecto.

Para el caso del tramo de la VNT localizado en aguas de uso común del Río de la Plata, se debe comunicar el Proyecto y todos los estudios necesarios a la Comisión Administradora del Río de Plata (CARP)¹ para que determine si puede producir perjuicio sensible al Régimen del Río de la Plata o a la navegación de la República Oriental del Uruguay.

Este procedimiento insumiría un tiempo mínimo de dos (2) a tres (3) años.

Luego de ello corresponde llamar a Audiencia Pública exigida por la Ley 25.675 General del Ambiente para, después de aprobada la misma y la eventual incorporación de modificaciones formuladas en ella y aceptadas, confeccionar los Pliegos licitatorios y realizar los correspondientes llamados a licitación.

¹ En aplicación del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, tratado internacional aprobado por Ley 20.645 del 31 de enero de 1974.

Ello insumiría un tiempo de entre tres (3) y cuatro (4) años, antes que se pueda contar con un nuevo Concesionario de la VNT.

1.2. Para disminuir los tiempos del llamado a licitación

Por tal razón, y para disminuir los tiempos del llamado a licitación, es conveniente y fue puesto a consideración del Consejo Directivo:

A) Licitación un Proyecto con pocas modificaciones en el Río Paraná, y sin modificaciones de la VNT en el Río de la Plata, de modo tal que no sea necesario comunicar el Proyecto a la CARP y se disminuyan los estudios necesarios a realizar, para someter entonces el conjunto de Proyecto y estudios a la citada Audiencia Pública exigida por la Ley 25.675 General del Ambiente. El plazo del contrato sería 5 ó 6 años como máximo.

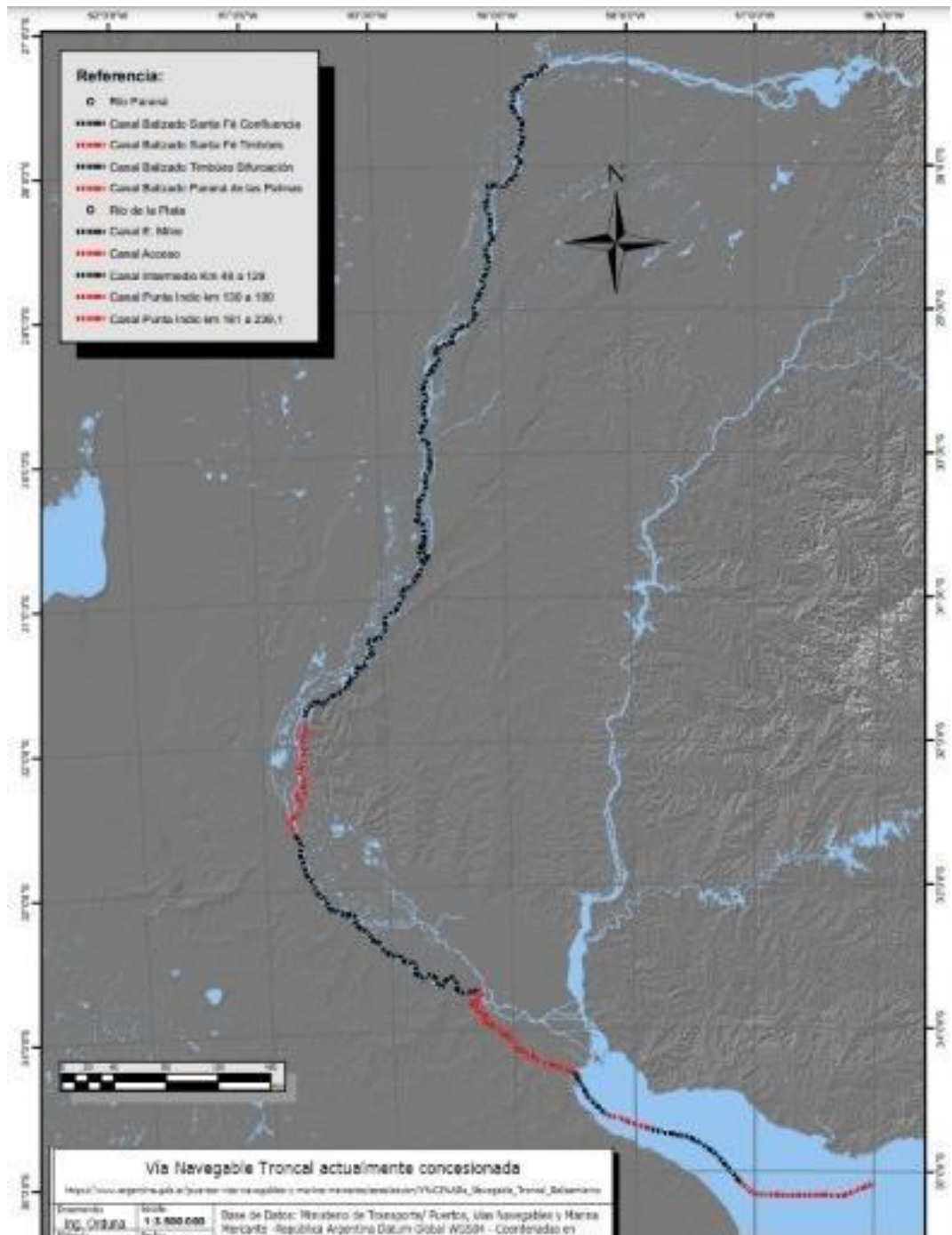
B) Inmediatamente después de adjudicada la licitación y resuelta la actual situación precaria, realizar los estudios relacionados con la modificación que se pretenda de la totalidad de la VNT (profundizar, ampliar, modificar, la geometría de los Canales, etc.), y entonces sí comunicar el Proyecto así definido, para el caso del tramo del mismo localizado en aguas de uso común del Río de la Plata, y todos los estudios necesarios, a la CARP para que determine si puede producir perjuicio sensible al Régimen del Río de la Plata o a la navegación de la República Oriental del Uruguay.

Luego de aprobado el Proyecto en la CARP corresponderá llamar a Audiencia Pública exigida por la Ley 25.675 General del Ambiente para, después de aprobada la misma y la eventual incorporación de modificaciones formuladas en ella y aceptadas, confeccionar los Pliegos licitatorios para el Proyecto con las modificaciones aprobadas, como ya expresé antes.

1.3. El Proyecto que se propone licitar.

Provisoriamente, se ha definido el PROYECTO como el actualmente concesionado y con algunas modificaciones en el tramo del Río Paraná.

Esto es, el actualmente concesionado por Resolución 308/2021 del Ministerio de Transporte, prorrogada por Resolución MTr 515/2022.



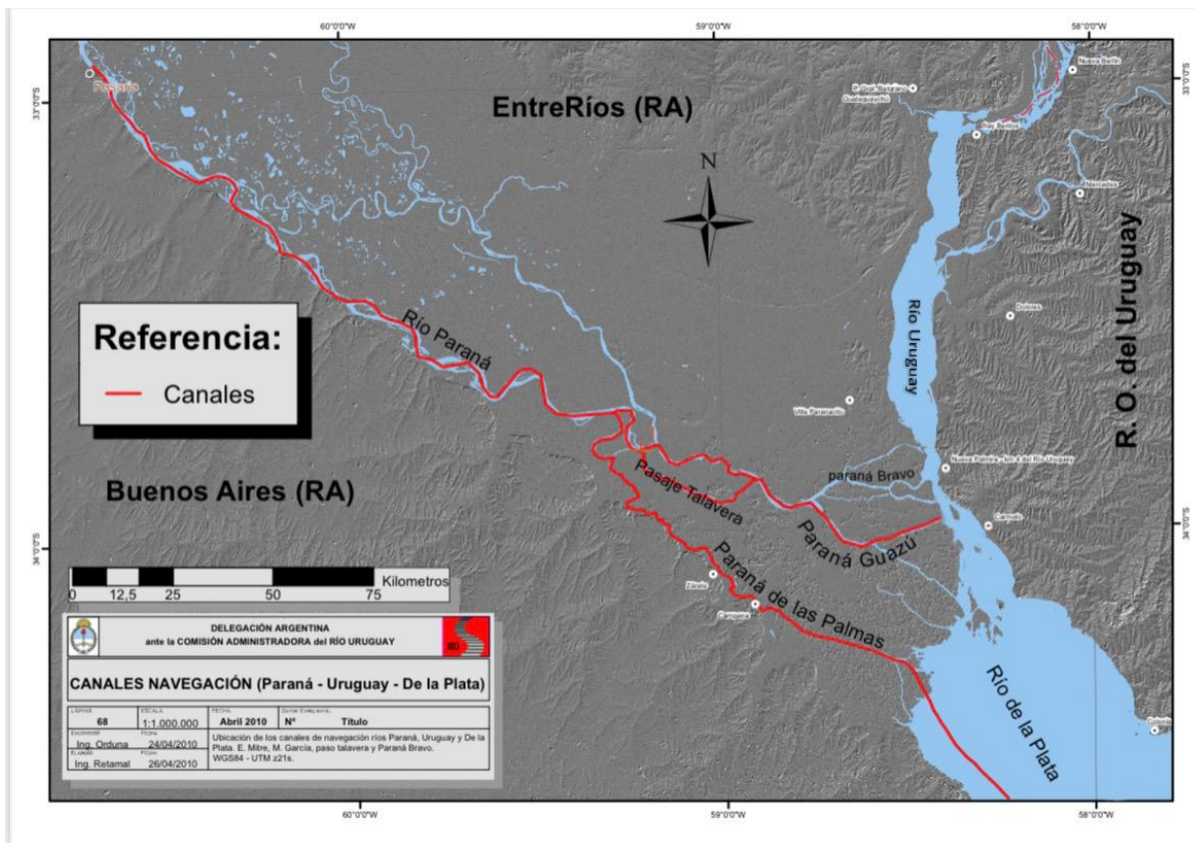
Vía Navegable Troncal actualmente concesionada.

Y con las siguientes modificaciones en el Río Paraná:

- Incorporar el Río Paraná Guazú y el Pasaje Talavera.
- Incorporar el Riacho Barranqueras como Vía Navegable Secundaria de la VNT.
- Extender el tramo de profundidad a 34 pies al cero local desde el km 460 al km 534.
- Incorporar las zonas de descarga desde el km 584 al km 1238.
- Los canales de acceso a puertos públicos provinciales propuestos por las Provincias ribereñas de la VNT, en el marco de la Ley 24.093.

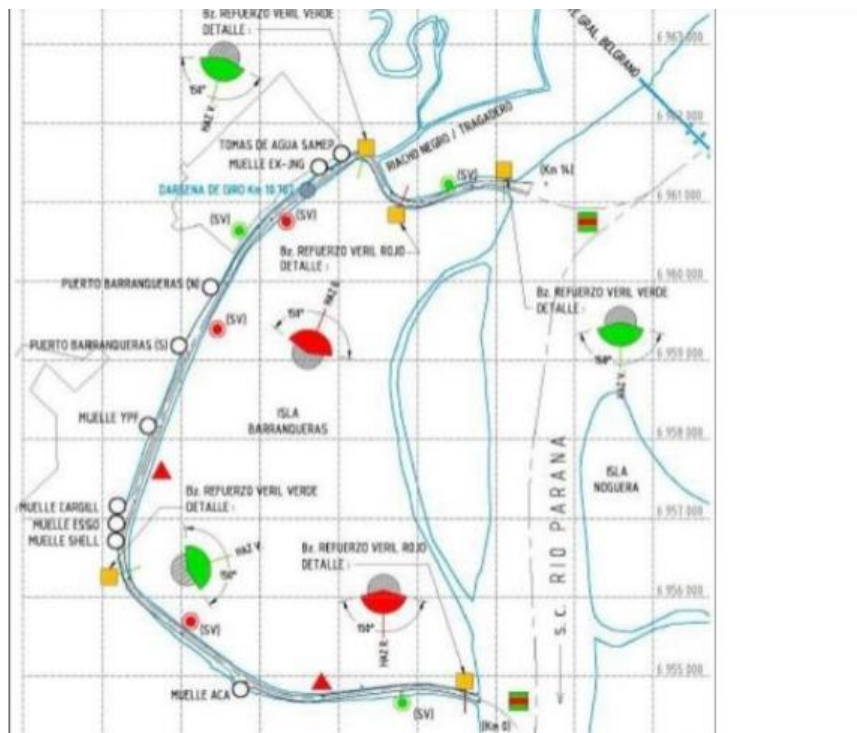
A continuación se agrega soporte gráfico de la localización de dichas modificaciones.

Río Paraná Guazú y Pasaje Talavera



Riacho Barranqueras

Imágenes del Riacho Barranqueras².



² Imágenes tomadas de la Nota Nro. 22 ECOVINA de la Vocal por la provincia de Chaco Constanza Prause.

Tramo del Río Paraná desde el km 460 al km 534.



Tramo del Río Paraná desde el km. 584 hasta el km. 1238 (Confluencia).



Canales de acceso a los puertos públicos³

Canal de Acceso al Puerto Público de la ciudad de La Plata (km 57 del Río de la Plata)

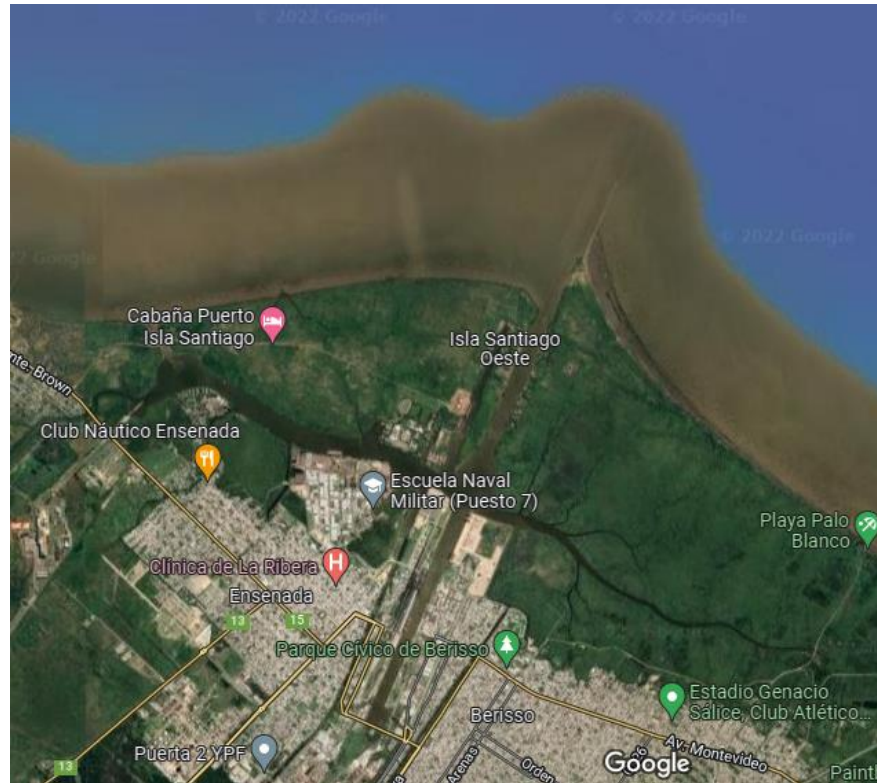


Imagen Satelital del Área Puerto La Plata

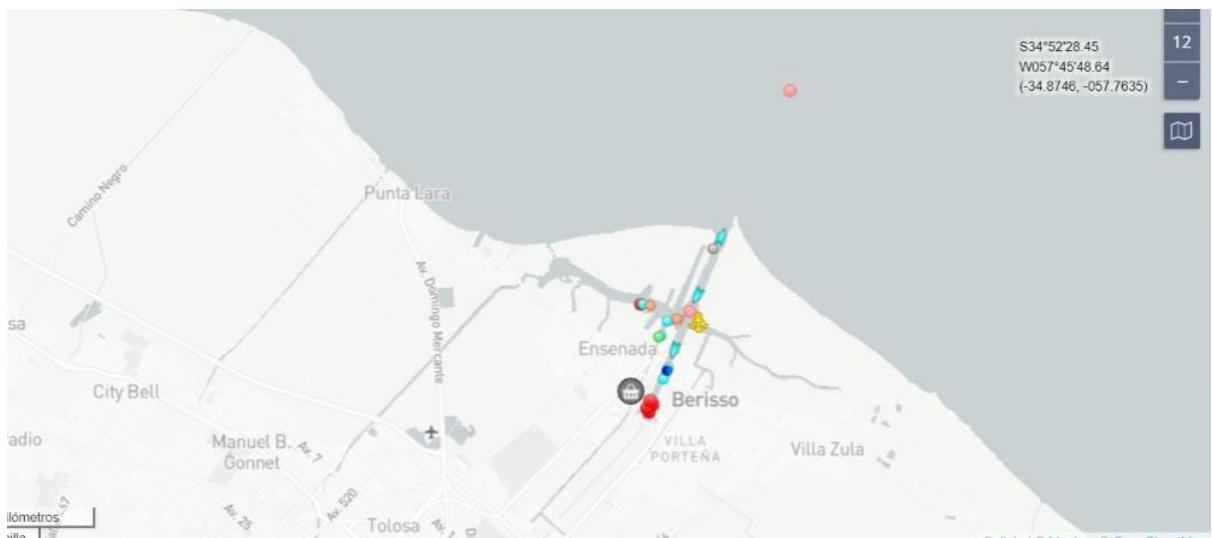


Imagen tránsito fluvial del Área Puerto La Plata

³ Las imágenes se obtuvieron de www.google.com/maps y de www.marinetrafic.com el 11 de Noviembre de 2022.

Canal de Acceso al Puerto Público de Dock Sud (km 12 del Río de la Plata)

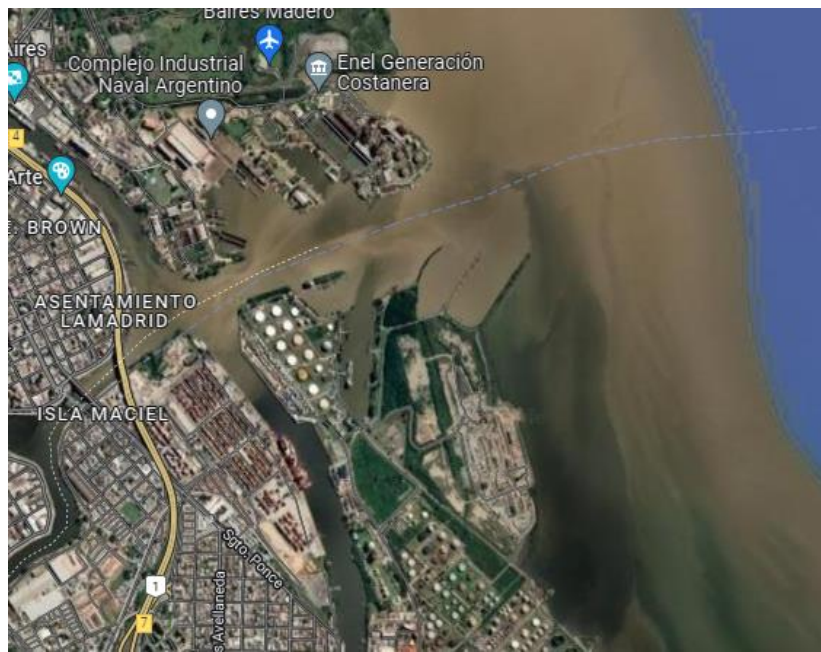


Imagen Satelital del Área Puerto Dock Sud

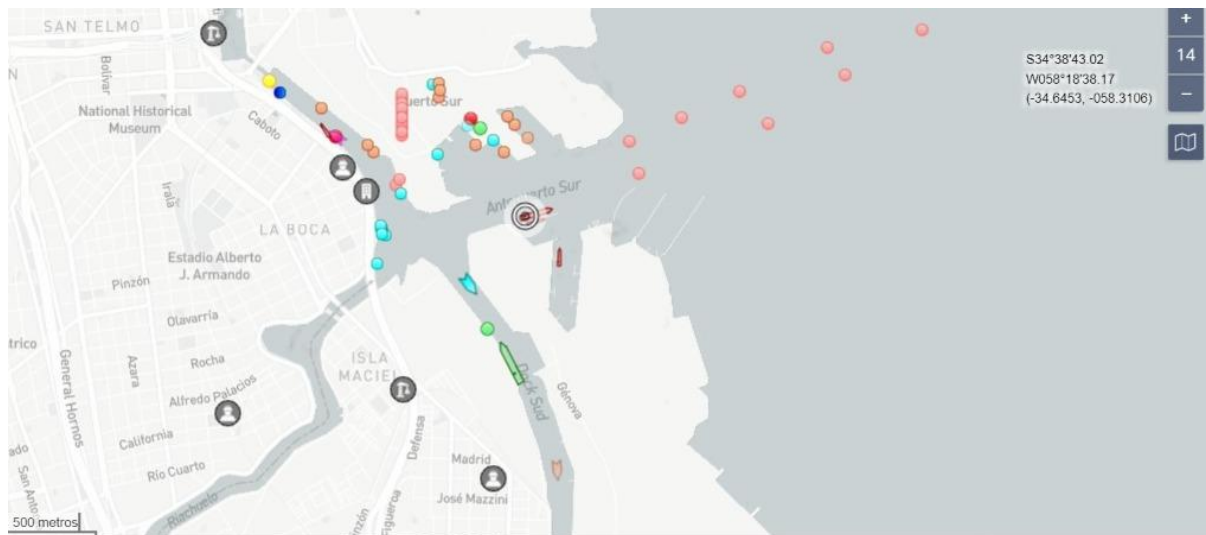


Imagen Tránsito Fluvial del Área Puerto Dock Sud

Canal de acceso al Puerto de Ibicuy (km 229 del río Paraná Guazú).



Imagen Satelital del Área Puerto Ibicuy

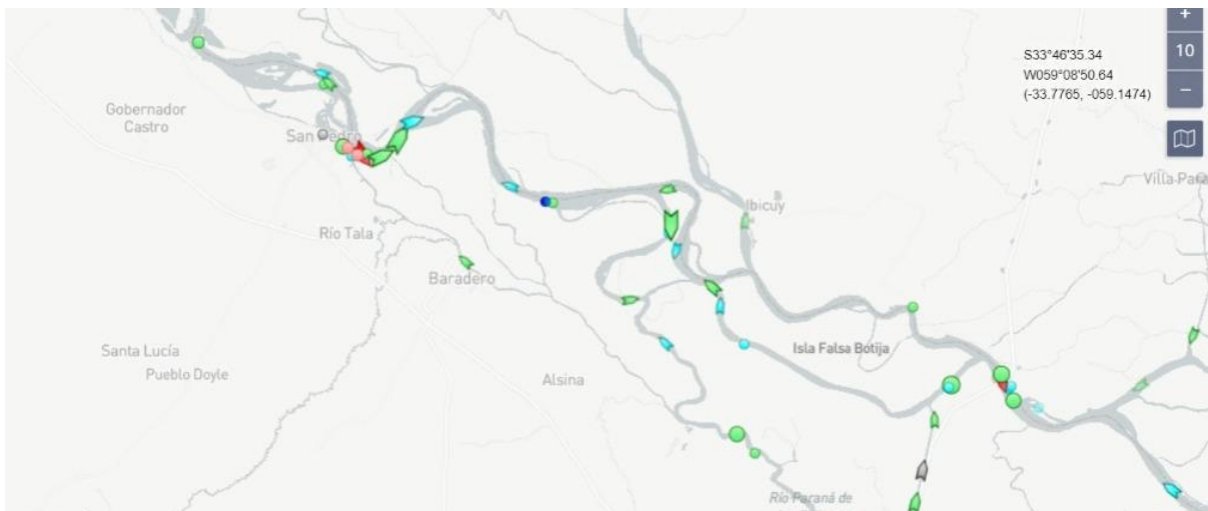


Imagen Tránsito Fluvial del Área Puerto Ibicuy

Canal de Acceso al Puerto Público de la ciudad de San Pedro (km 274,5 del río Paraná)

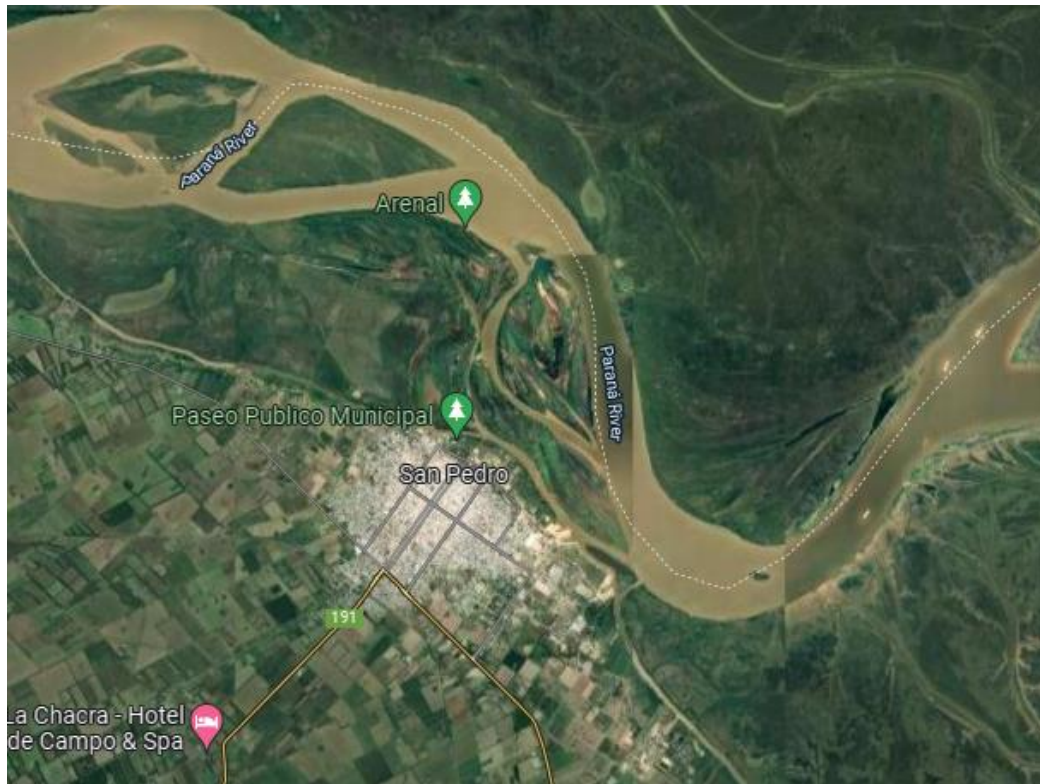


Imagen Satelital del Área Puerto San Pedro



Imagen Tránsito Fluvial del Área Puerto San Pedro

Canal de Acceso al Puerto Público de la ciudad de San Nicolás (km 322,7 del río Paraná)

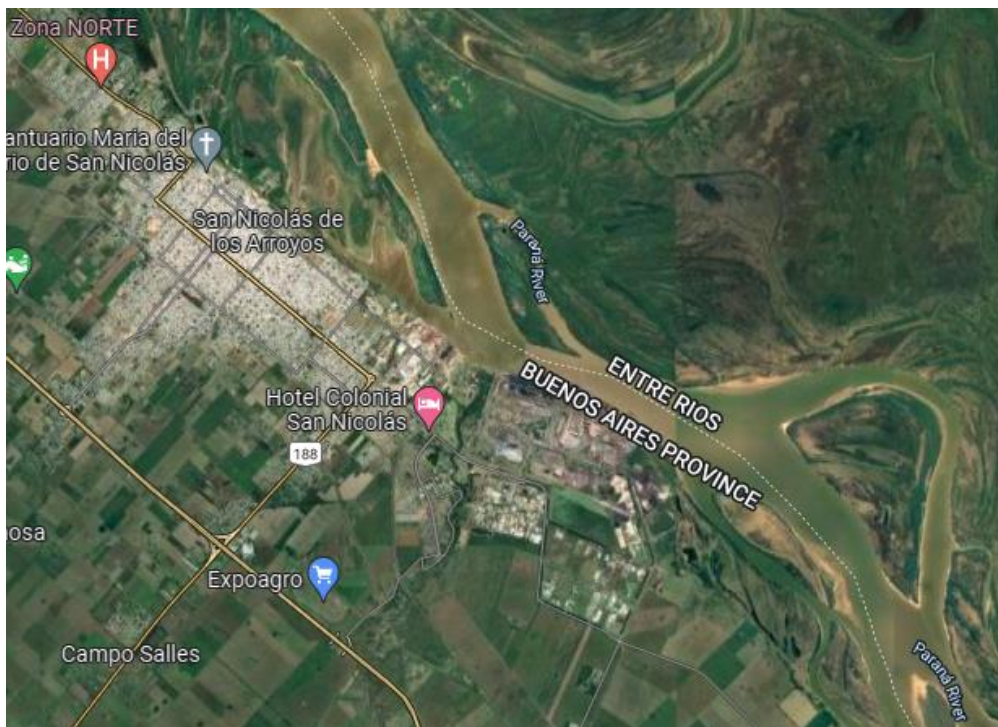


Imagen Satelital del Área Puerto San Nicolás



Imagen Tránsito Fluvial del Área Puerto San Nicolás

Canal de Acceso al Puerto Público de la ciudad de Villa Constitución (km 368 del río Paraná).



Imagen Satelital del Área Puerto Villa Constitución

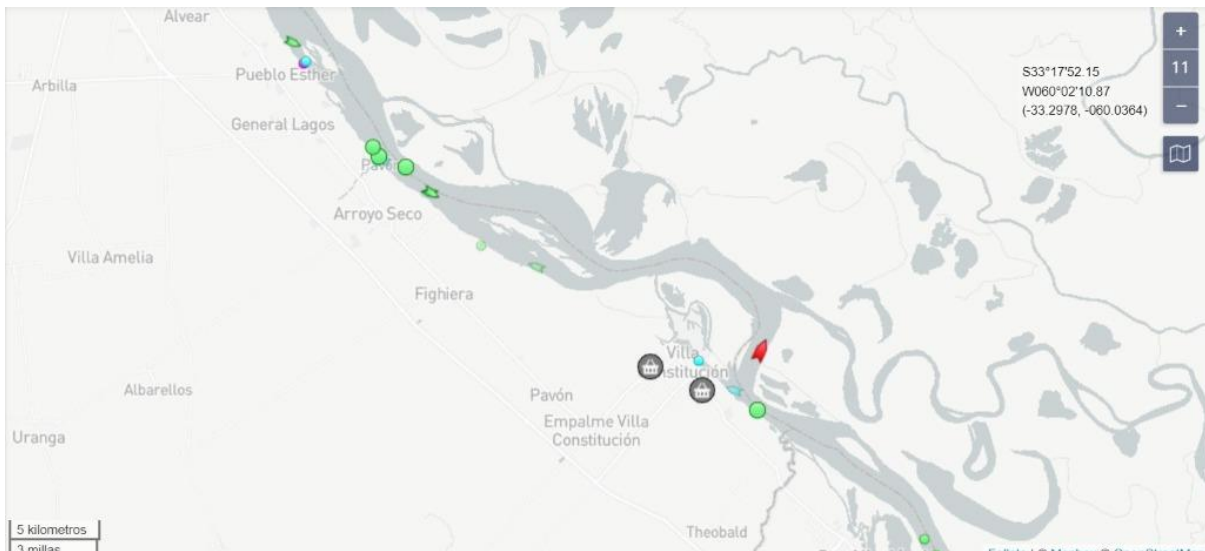


Imagen Tránsito Fluvial del Área Puerto Villa Constitución

Canal de Acceso al Puerto Público de Rosario (entre km 413,3 y km 420,3 del río Paraná)

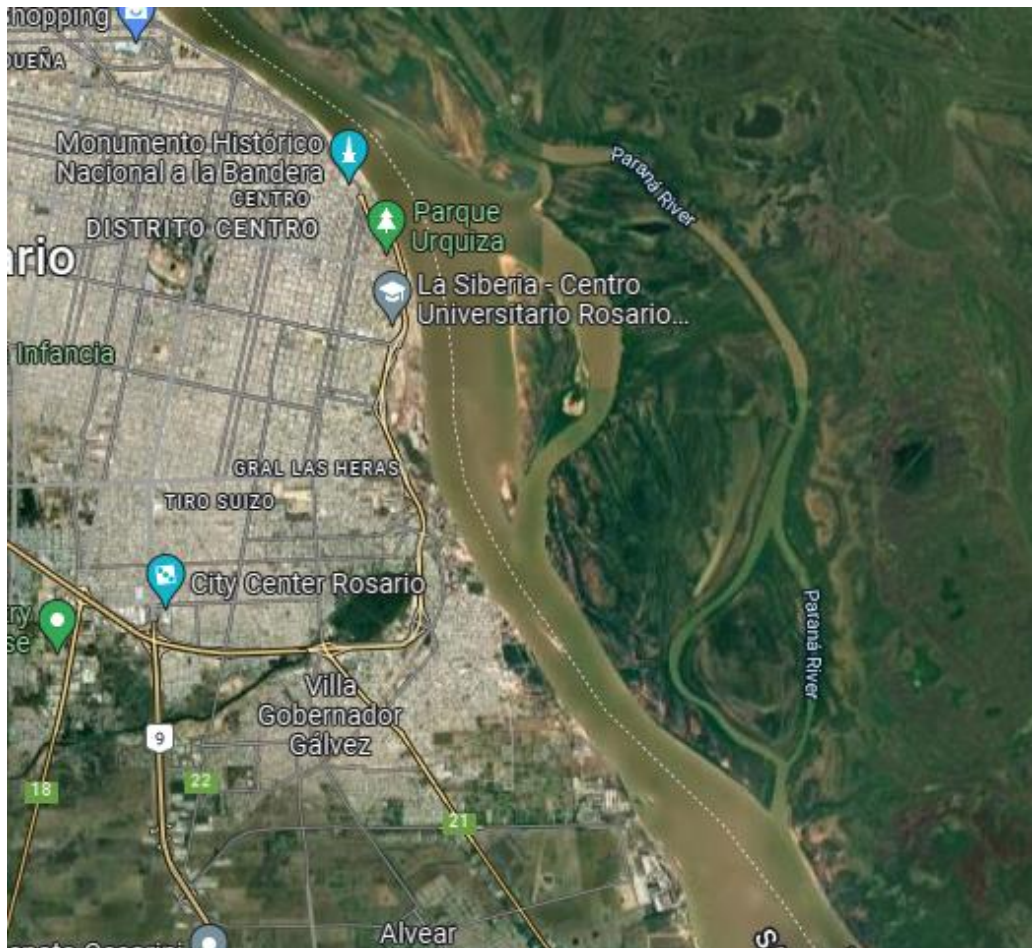


Imagen Satelital del Área Puerto de Rosario

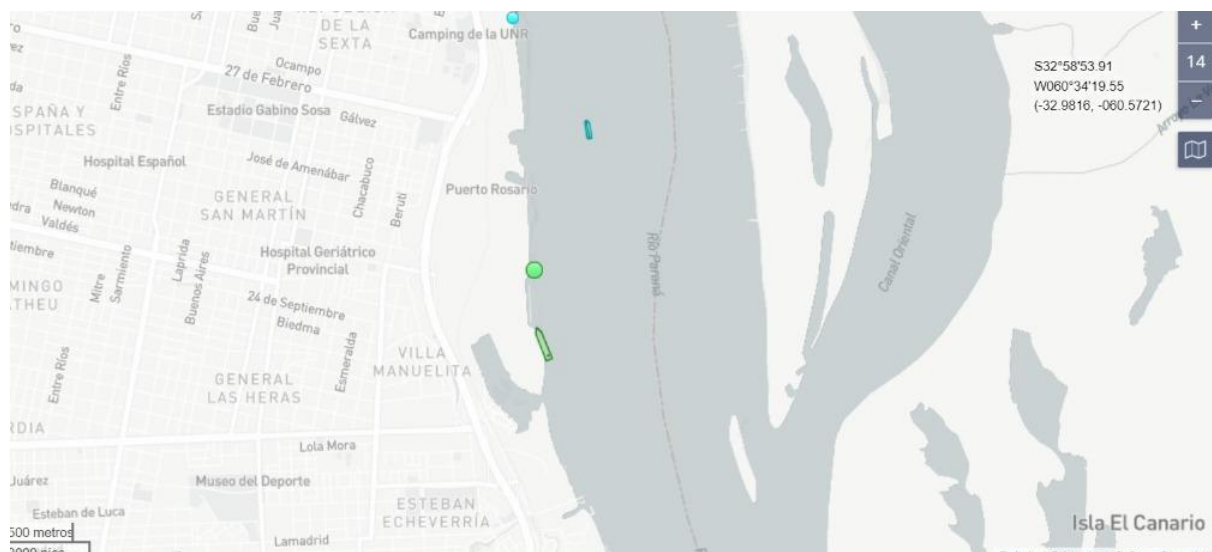


Imagen Tránsito Fluvial del Área Puerto de Rosario

Canal de acceso al puerto de Diamante (km 533,6 del río Paraná)

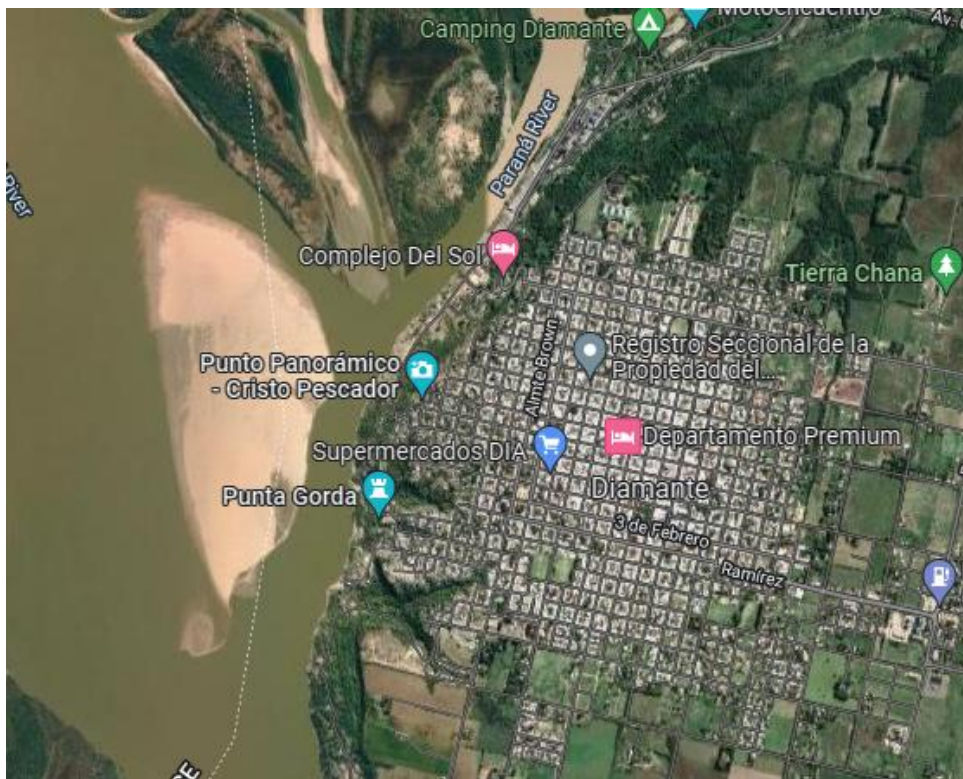


Imagen Satelital del Área Puerto Diamante

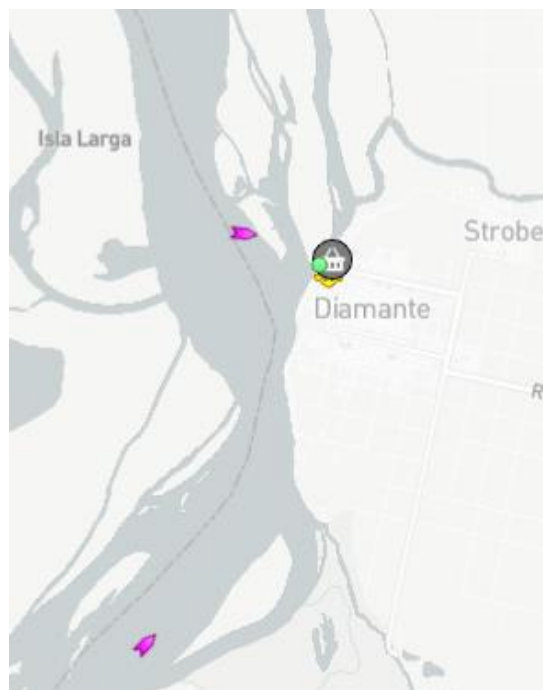


Imagen Tránsito Fluvial del Área Puerto Diamante

Canal de Acceso al Puerto Público de la ciudad de Santa Fe (km 584)

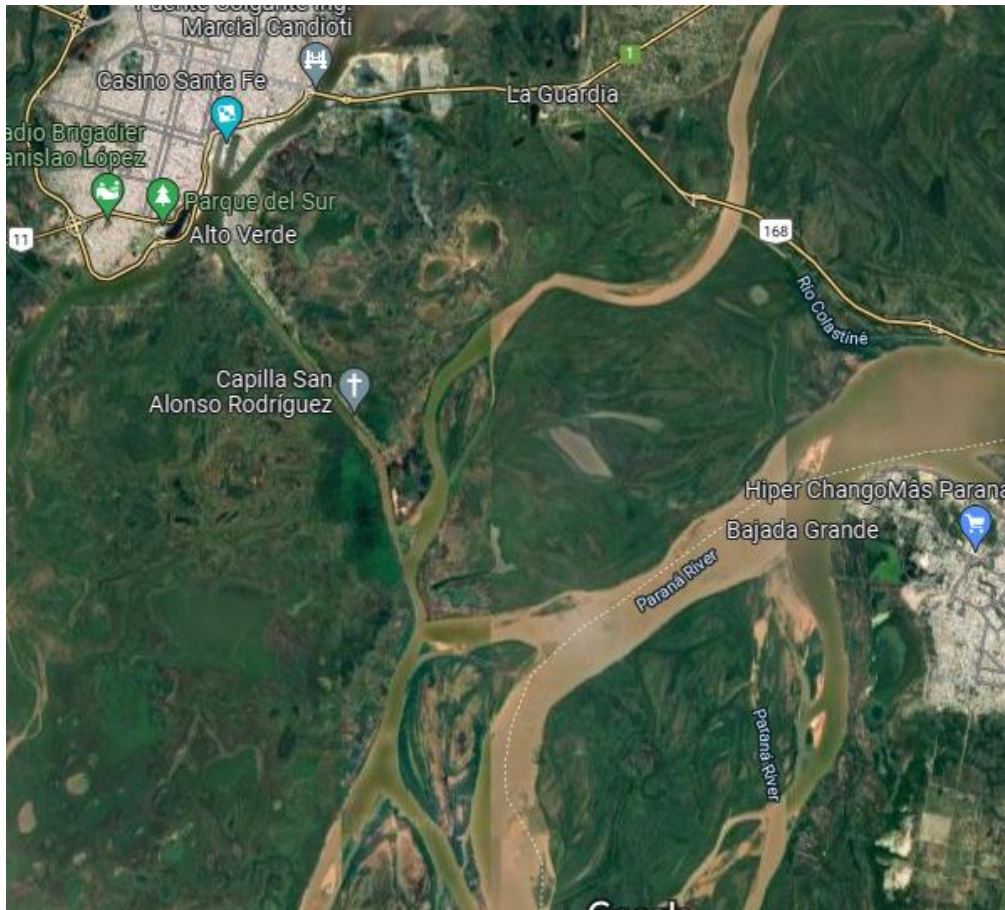


Imagen Satelital del Área Puerto de Santa Fe

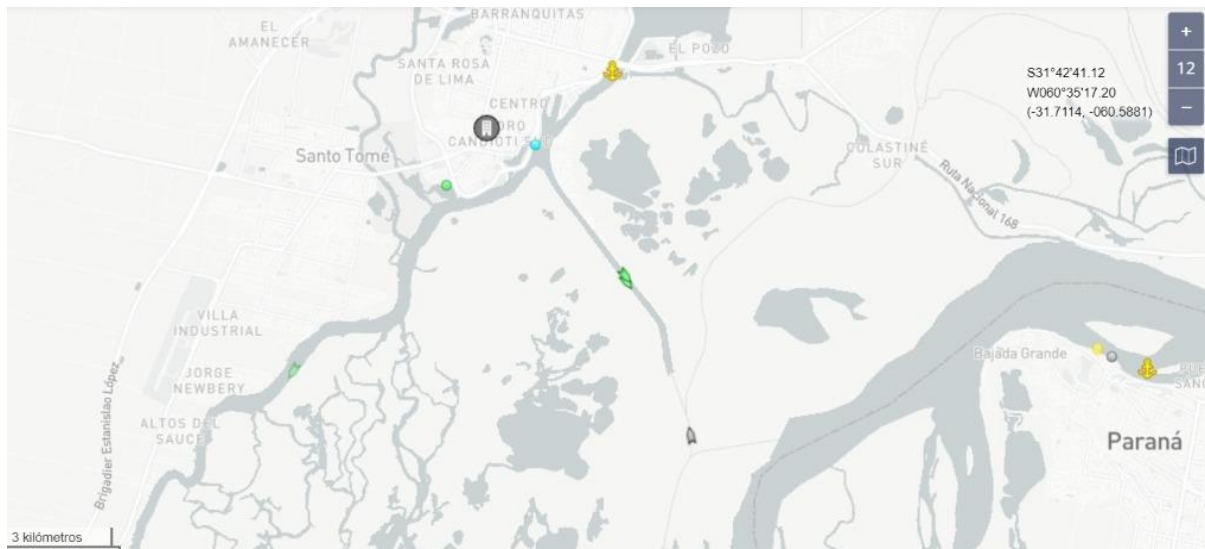


Imagen Tránsito Fluvial del Área Puerto de Santa Fe

Canal de acceso al puerto de La Paz (km 758)

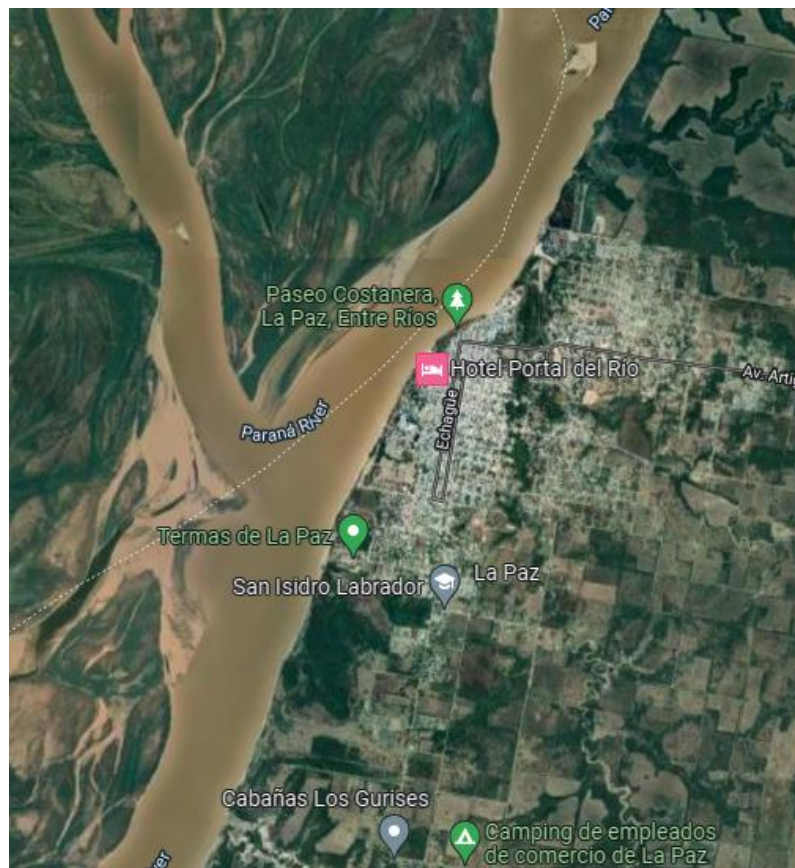


Imagen Satelital del Área Puerto La Paz

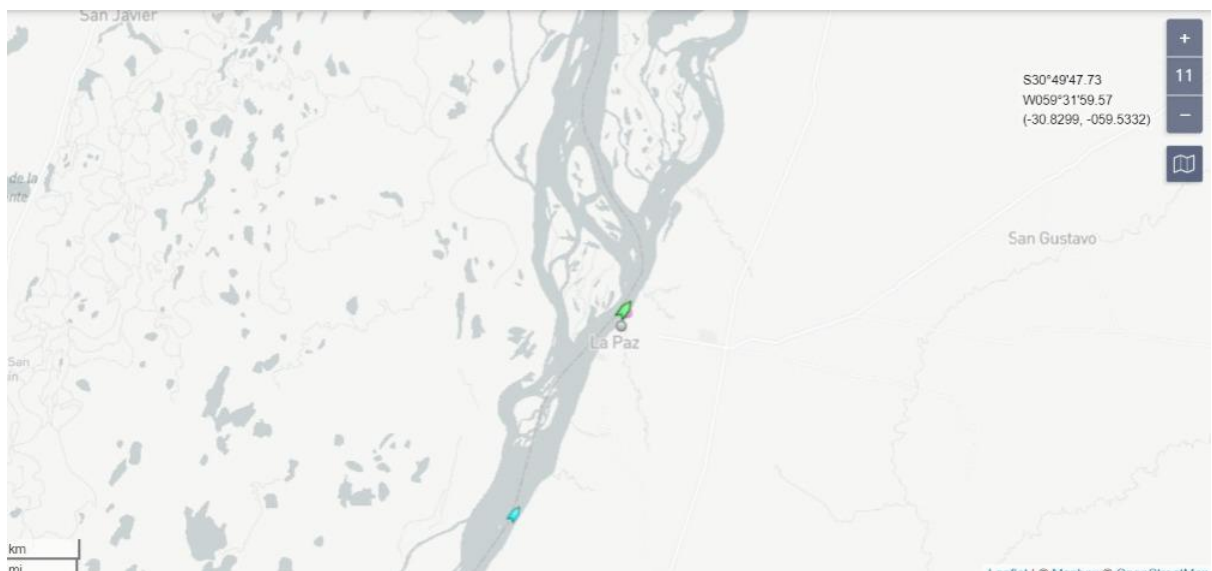


Imagen Tránsito Fluvial del Área Puerto La Paz

Barcazas con remolcador navegando en cercanías a La Paz, provincia de Entre Ríos al 11 de noviembre de 2022.



AVA PAYAGUA
Tug

UY MVD **PY ASU**

ATD: 2022-11-08 09:23 **ETA:** 2022-11-16 18:00 ⓘ

Recorrido efectuado **Previsión de Ruta**

Añadir a la Flota **Datos del barco** **Estado:** Underway Using Engine **Velocidad/Rumbo:** 5.1kn / 35° **Calado:** 3.1m

Recibido: 4 minutos ago

Buque de Bandera de la República del Paraguay.

INTREPIDO
Ro-Ro Cargo

MONTEVIDEO [UY]

UY MVD

AR LPM

ATD: 2022-11-07 21:22

ATA: 2022-11-11 10:07 ⓘ



Recorrido efectuado

USE ROUTE TOOL ⓘ

Añadir a la Flota

Datos del barco

Estado: **Navegando**

Velocidad/Rumbo: **4.8kn / 47°**

Calado: **3.5m**

Recibido: 5 minutos ago

Buque de Bandera de la República Oriental del Uruguay, que se encontraba navegando en cercanías del puerto de La Paz el día 11 de noviembre de 2022.

Canal de Acceso al Puerto Público de la ciudad de Reconquista (km 949 del río Paraná)



Imagen Satelital del Área Puerto de Reconquista

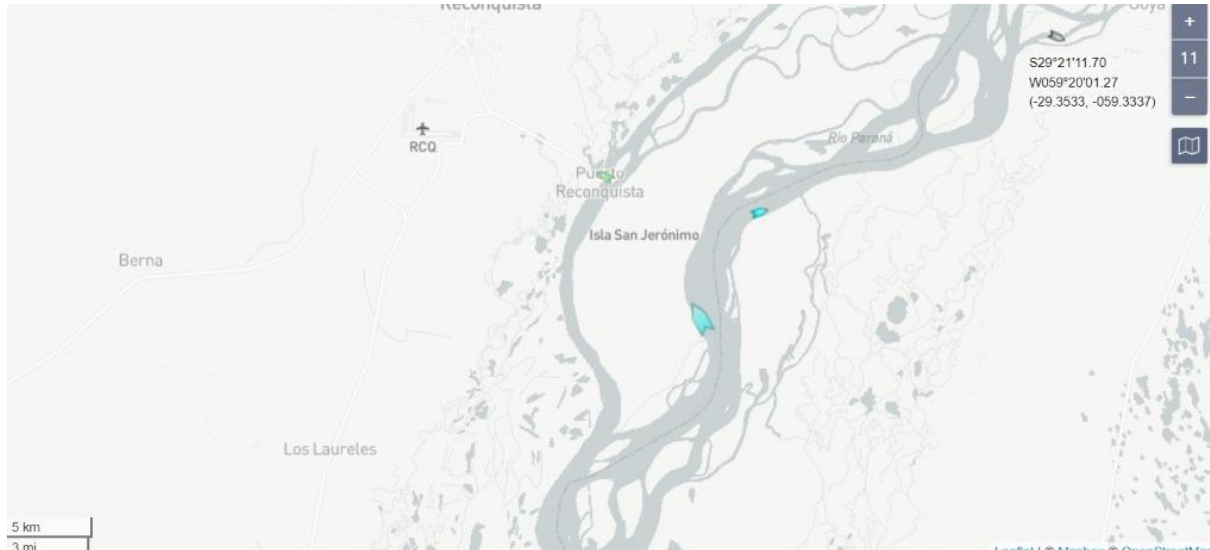


Imagen Tránsito Fluvial del Área Puerto de Reconquista

Canal de Acceso al Puerto de Lavalle (Corrientes) (km 990 del Río Paraná)⁴

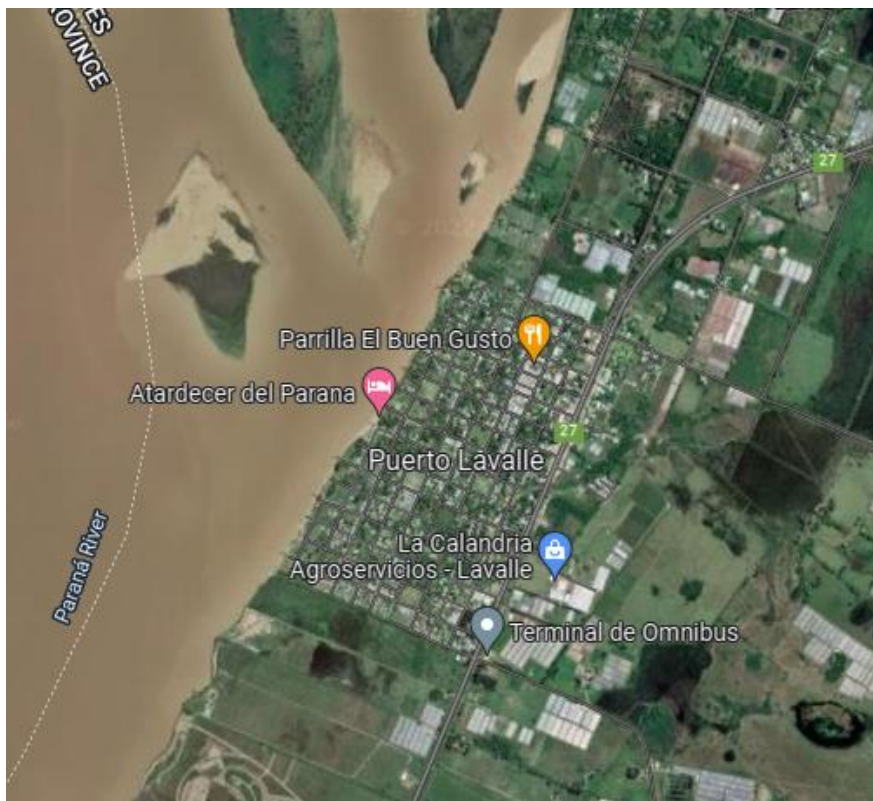


Imagen Satelital del Área Puerto Lavalle



Imagen Tránsito Fluvial del Área Puerto Lavalle

⁴ Se destaca que el Nuevo Puerto de Lavalle aún no se encuentra construido. Confrontar con el Decreto PEN 586/2022.

Canal de Acceso al Puerto de El Sombrero (Corrientes)⁵



Imagen Satelital del Área Puerto del Sombrero



Imagen Tránsito Fluvial del Área Puerto del Sombrero

⁵ Nuevo Puerto de la Ciudad de Corrientes. Confrontar Decreto PEN 585/2022.

Canales de Acceso fuera de la jurisdicción establecida por el DNU 556/2021.

Canal de Acceso al Puerto Las Palmas, Km 8 del río Paraguay (Chaco)

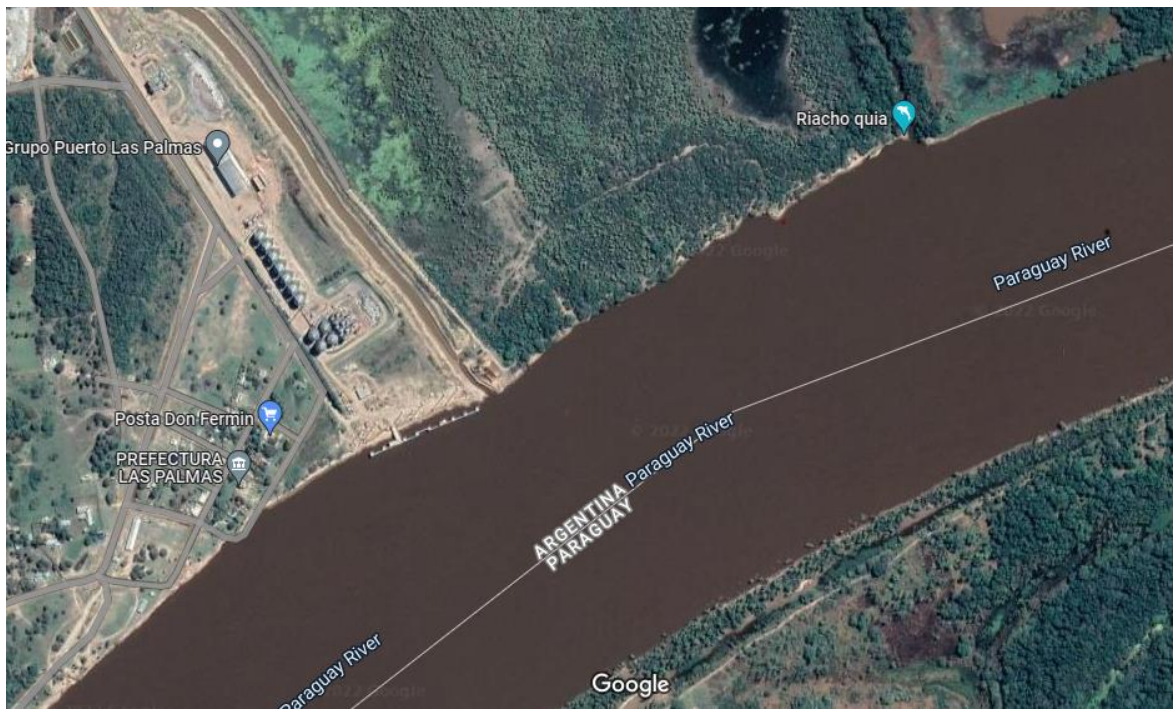


Imagen Satelital del Área Puerto de Las Palmas

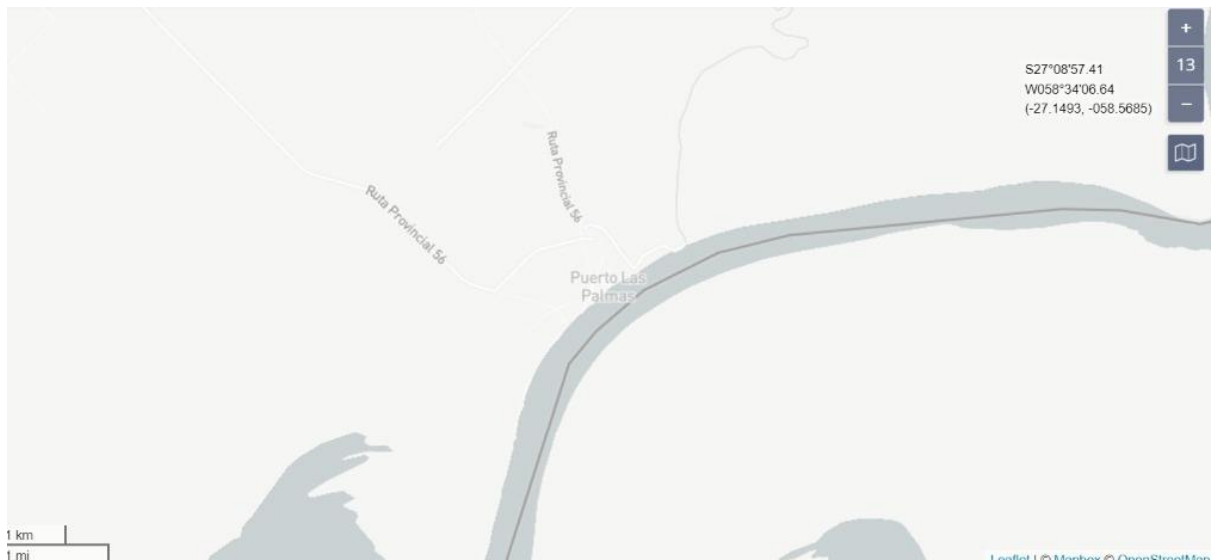


Imagen Tránsito Fluvial del Área Puerto de Las Palmas

Canal de Acceso al Puerto Colonia Cano (km 1330 del río Paraguay - Formosa)



Imagen Satelital del Área Puerto de Colonia Cano

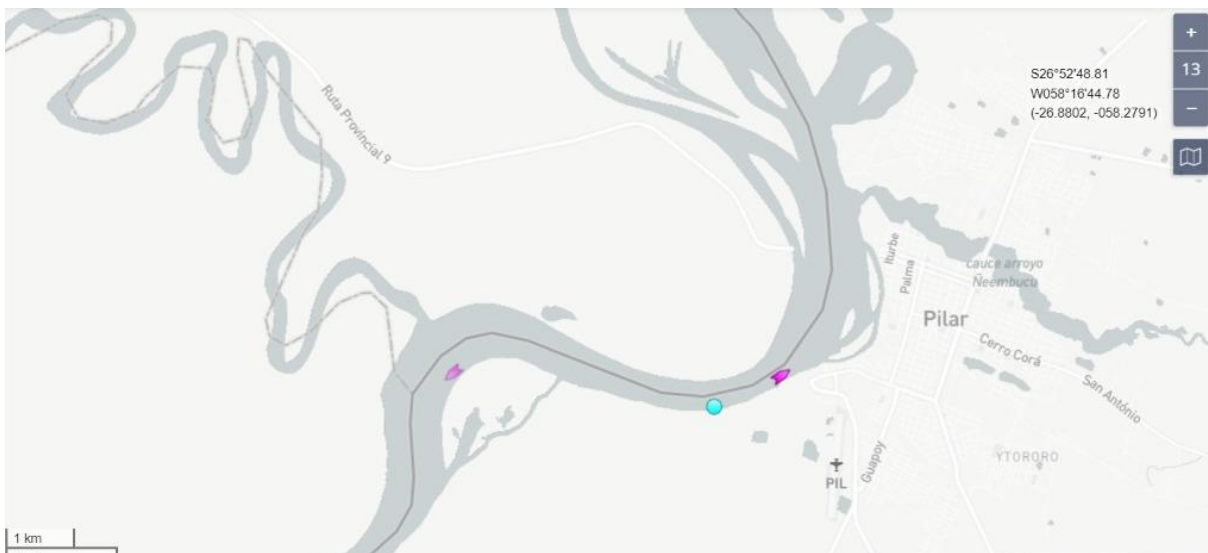
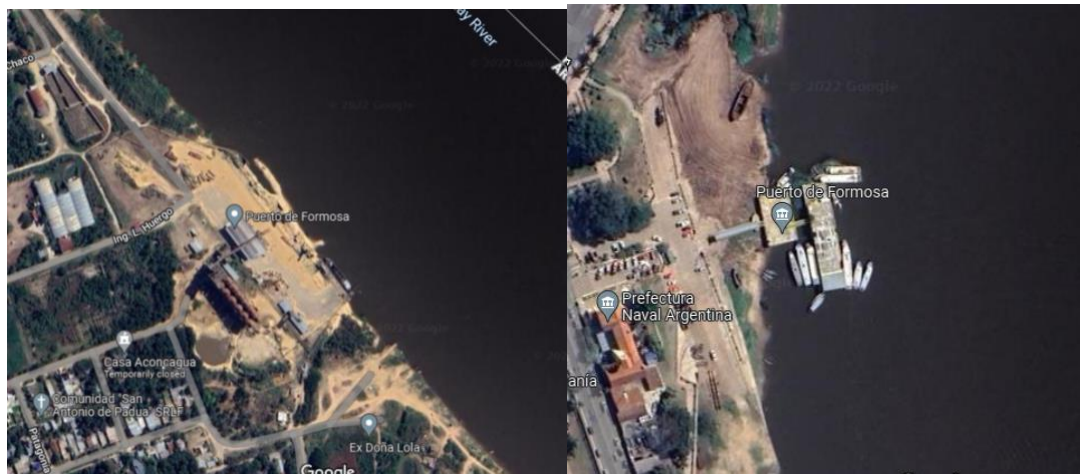


Imagen Tránsito Fluvial del Área Puerto de Colonia Cano

Canal de Acceso al Puerto de Formosa (km 1443 a km 1448 del río Paraguay - Formosa)



Imagen Satelital del Área Puerto de Formosa



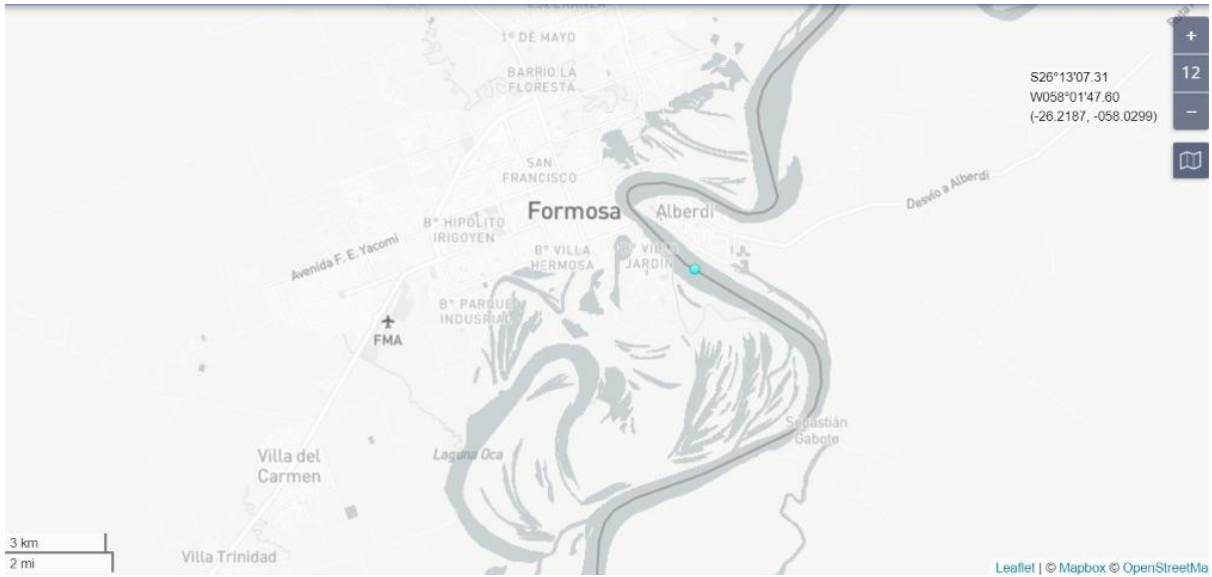


Imagen Tránsito Fluvial del Área Puerto de Formosa

Canal de Acceso al Puerto de Pilcomayo (Formosa)

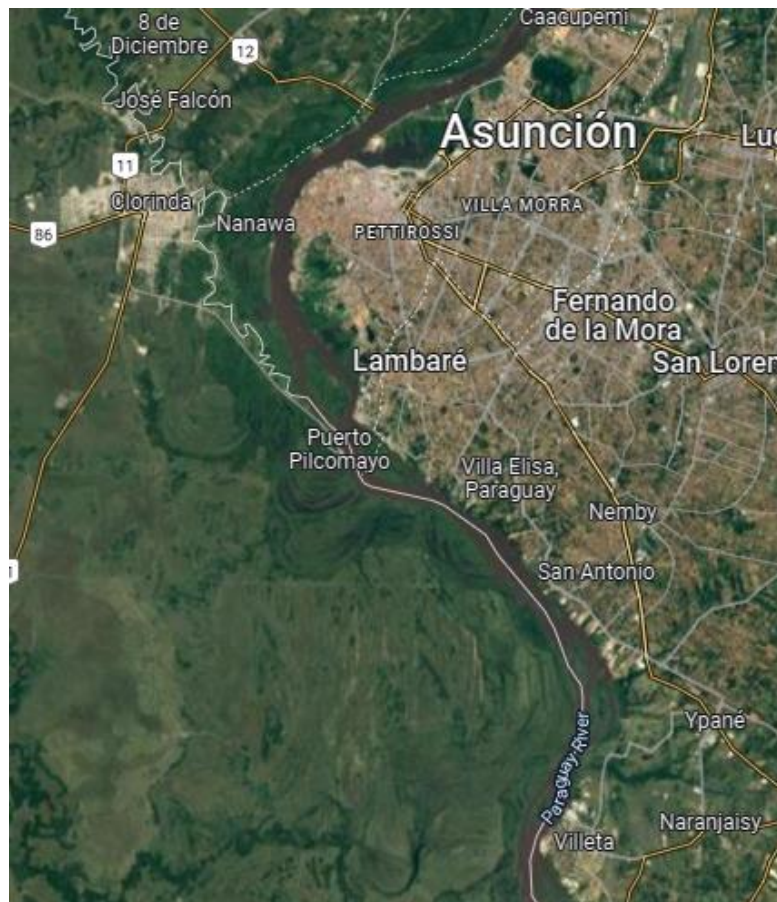


Imagen Satelital del Área Puerto de Pilcomayo



Imagen Tránsito Fluvial del Área Puerto de Pilcomayo

Canal de Acceso al Puerto de Clorinda (sobre el Río Pilcomayo - Formosa), sin imagen disponible.

Canal de Acceso al nuevo Puerto de Ituzaiingó (Corrientes)

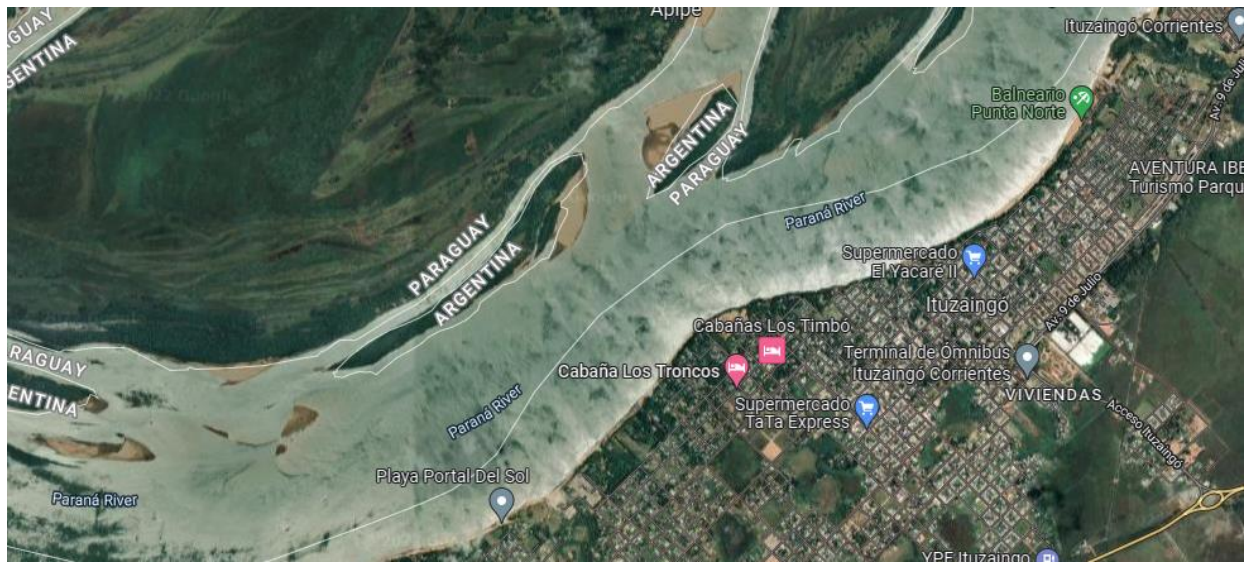


Imagen Satelital del Área Puerto de Ituzaiingó



Imagen Tránsito Fluvial del Área Puerto de Ituzaiingó

8. Zona de la VNT correspondiente al tramo del Río Paraná Medio desde el límite entre las Provincias de Corrientes y Entre Ríos en el Km 799 hasta el Km 853 Esquina, y del Paraná Superior desde el Km 853 en Esquina hasta el Km 1239 en Confluencia, incluido. Y los distintos "Pasos Críticos" del Río Paraná Medio y Superior.

2.2. Estudios hidrosedimentológicos:

1. Los correspondientes a los Relevamientos batimétricos indicados con los números 1 a 4.
2. Del Canal Ing. Emilio Mitre entre el km 14 y el km 36,8; y las zonas contiguas a él. De las altas tasas de sedimentación en el Canal Ing. Emilio Mitre, sus zonas contiguas, las zonas de vaciado lateral y profundos. Y sus perspectivas a 20 años.
3. Del plan, propuesto por la Facultad de Ingeniería y Ciencias Hídricas de la Universidad Nacional del Litoral, de profundización temporal extra (o adicional) en los pasos del Río Paraná Inferior y del tramo Santa Fe – Confluencia que fueran necesarios para mitigar la pérdida de calado en una situación especial de bajante extraordinaria del Río Paraná tales que los niveles de agua descieran por debajo del plano de referencia durante más de 2 meses continuados, y exista un pronóstico de permanencia de esa bajante, y esto ocurra durante un período de uso intensivo de la VNT. Ese plan de dragado adicional debe indicar claramente la distribución espacial y temporal de los volúmenes extra de dragado.

En todos los casos con caracterización físico-química de los sedimentos.

2.3. Estudios de Impacto Ambiental:

1. De los tres puntos indicados de Estudios Hidrosedimentológicos.
2. De toda la VNT. Incluye el Plan de Gestión Ambiental de toda la VNT.

2.4. PROYECTO DE CONVENIO para la gestión ambiental de la Vía Navegable Troncal en el Río Paraná

Por otra parte el Consejo Directivo del Ente aprobó el Proyecto de Convenio para la gestión ambiental de la Vía Navegable Troncal en el Río Paraná, a celebrar entre el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Nación, las PROVINCIAS de Buenos Aires, Santa Fe, Chaco, Formosa, Misiones, Corrientes y Entre Ríos y el Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable. Y, a través de los Vocales de las Provincias citadas, se enviaron a los respectivos Gobiernos, así como al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Nación.

Mientras se aprueba ese Convenio y se constituye la COMISIÓN INTERJURISDICCIONAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL para realizar los Estudios citados, el Ente colabora requiriendo los presupuestos y plazos de los primeros Estudios a realizar.

3. AUDIENCIA PÚBLICA, exigida por la Ley 25.675 General del Ambiente.

Una vez aprobados los Estudios de Impacto Ambiental de las actividades citadas del PROYECTO que puedan generar efectos negativos y significativos sobre el ambiente corresponde dar cumplimiento a la instancia obligatoria exigida por la Ley 25.675 General del Ambiente, y realizar la Audiencia Pública establecida en su artículo 20.

4. LLAMADO A LICITACIÓN.

Recién entonces se podrá aprobar el PROYECTO definitivo, confeccionar los pliegos y realizar el llamado a licitación.

En este sentido, el Consejo Directivo del Ente ya aprobó la constitución de una comisión redactora del proyecto de pliego de bases y condiciones, sus anexos y proyectos de contratos.

5. PARTICIPACIÓN PÚBLICA DESDE LAS ETAPAS INICIALES.

Estando ya definido provisoriamente el PROYECTO técnico a licitar por el Consejo Directivo, corresponde asegurar el cumplimiento de las instancias de participación pública desde las etapas iniciales, establecido en la Ley 27.566 que aprobó el ACUERDO REGIONAL SOBRE EL ACCESO A LA INFORMACIÓN, LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA Y EL ACCESO A LA JUSTICIA EN ASUNTOS AMBIENTALES EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE (Acuerdo de Escazú), y que también está prevista en la Cláusula Quinta del Proyecto de Convenio para la gestión ambiental de la Vía Navegable Troncal en el Río Paraná aprobado por el Consejo Directivo.

6. CONTROL HIDROLÓGICO

El Consejo Directivo tiene a consideración una propuesta para la ejecución del control hidrológico y ambiental establecido por el DNU 556/2021.



ING. HERNÁN DARÍO ORDUNA
VICEPRESIDENTE 1°

ENTE NACIONAL DE CONTROL Y GESTIÓN DE LA VÍA NAVEGABLE

Selección de documentación gráfica: Lic. en Cs. Políticas Juan Calvo

Control de documentación: Abog. Javier Orduna