

Análisis del Decreto PEN 949/2020

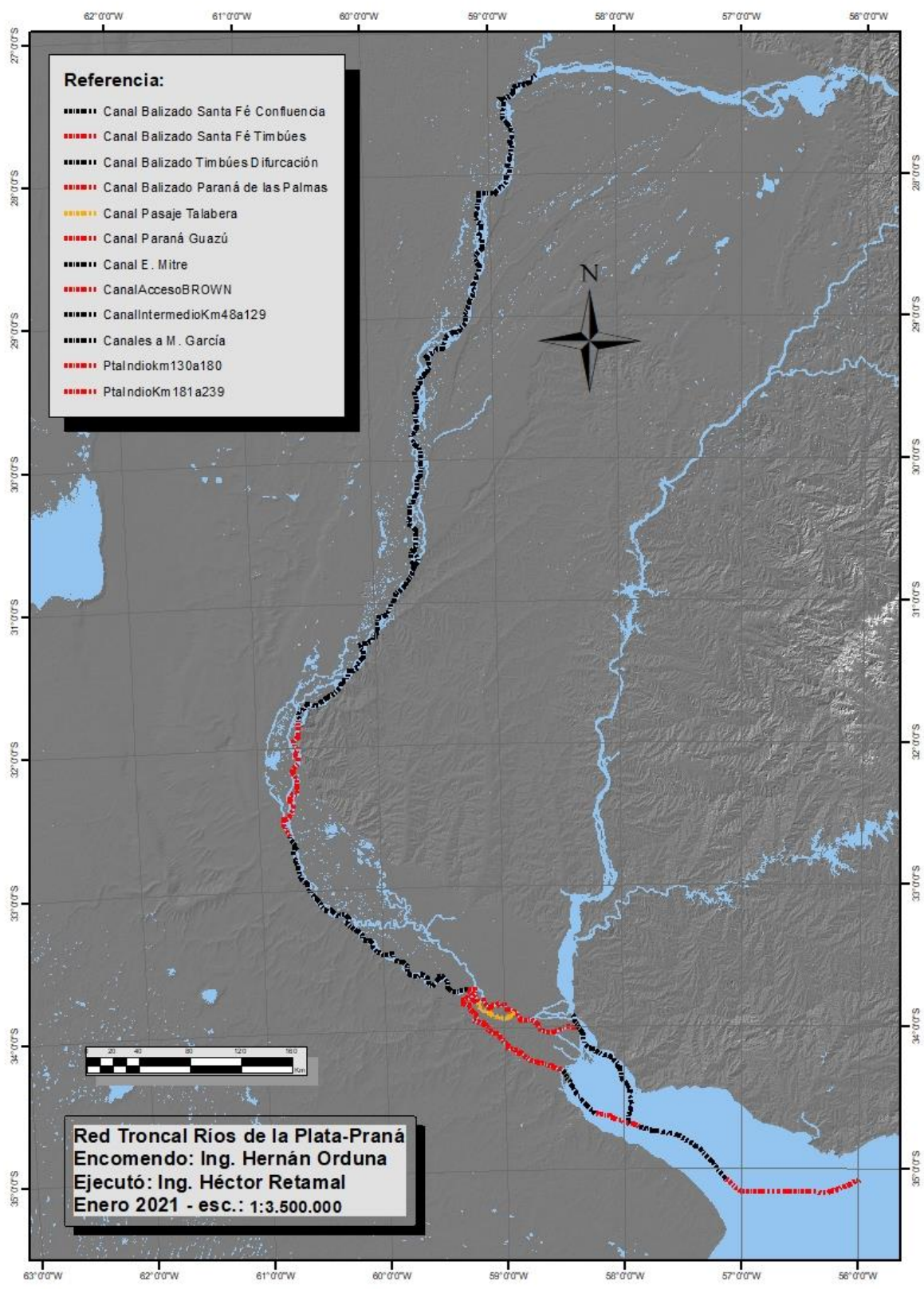
Decreto 949/2020.¹

El 26 de noviembre de 2020 el Poder Ejecutivo Nacional dictó el fatídico Decreto 949/2020 que contiene varios errores groseros y resoluciones contrarias al interés nacional. Ello motivó fuertes y numerosas críticas exigiendo su derogación, críticas que no fueron atendidas.

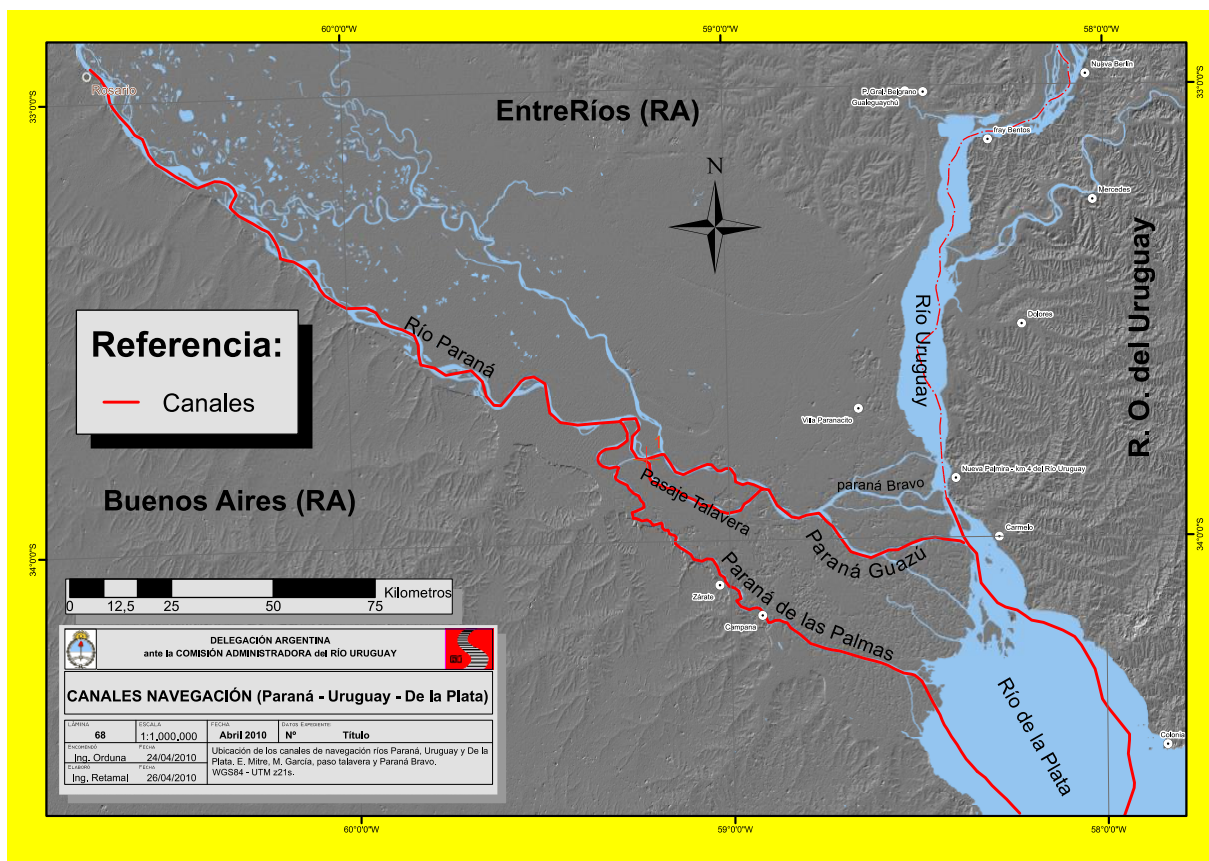
Fue derogado por el Gobierno del Presidente Milei mediante Decreto PEN 709/2024, publicado el 9 de agosto de 2024.

En la pieza gráfica que se incluye a continuación se representa la Vía Navegable Troncal que fuera concesionada, y los brazos de los Ríos Paraná de las Palmas y Paraná Guazú y Pasaje Talabera y, en el Río de la Plata, un tramo de los Canales a Martín García. También fue ejecutada por el Ing. Héctor Ricardo Retamal.

¹ Registrado en el sistema de Gestión Documental Electrónica como DCTO-2020-949-APN-PTE.



Y en la pieza gráfica a continuación, la LÁMINA DACARU N° 68, se puede observar, más detallada, los brazos de los Ríos Paraná de las Palmas y Paraná Guazú y Pasaje Talavera y, en el Río de la Plata, un tramo de los Canales a Martín García. También fue ejecutada por el Ing. Héctor Ricardo Retamal.



Río Paraná - Río Ibicuy, mejores condiciones, desaprovechadas.

El Río Ibicuy desemboca 7 km aguas abajo del puerto homónimo, en el Km. 211,5 del Río Paraná Guazú, y tiene profundidades naturales superiores a 15 m y con baja agradación de sedimentos en suspensión, ya que proviene de una cuenca con mucha menor cantidad de partículas en suspensión que la del Río Paraná.

En el año 2014, el entonces Subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación, Ing. Horacio Tettamanti, propuso al Gobierno de Entre Ríos ejecutar la conexión directa del Río Paraná Guazú, en el Km. 228, al Río Ibicuy, a través del ensanche y profundización del actual canal de lanchas, en la cercanía de Ibicuy, que comunica el Río Paraná Guazú, en el Km. 228, con el Río Ibicuy.

Su objetivo era establecer sobre éste un **nodo concentrador de barcasas y de completado de cargas** (provenientes de Entre Ríos, Chaco, Corrientes y Santa Fe).

El Gobierno de Entre Ríos decidió estudiar su ejecución, por estar localizado en jurisdicción de esta Provincia.

Tanto el Río Ibicuy en la zona citada como el Río Paraná Guazú, poseen zonas de profundidades naturales de 15 metros, lugar estratégico para que los buques que bajan de Rosario puedan completar bodega.

Actualmente, el transporte de mineral de hierro desde Brasil baja por el Río Paraguay y Paraná, ahora en barcasas paraguayas², pasando por el puerto de San Nicolás sin detenerse, y continúan bajando por otros Ríos interiores de Argentina: Paraná Guazú, Pasaje Talabera, nuevamente Paraná Guazú y Paraná Bravo, hasta desembocar en el puerto de Nueva Palmira sobre el Río Uruguay, y lo descargan en Nueva Palmira, nuevo puerto de concentración.

Increíblemente, Nueva Palmira es puerto concentrador (hub), hasta para Argentina.

Desde Nueva Palmira lo distribuyen al mundo.

El 7 de octubre de 2020, por ejemplo, ese mismo mineral de hierro lo transportaron ¡Río arriba!, de Nueva Palmira a San Nicolás, ¡en buques de ultramar!.

Esos convoyes de barcasas paraguayas de una longitud gigantesca y peligrosa - autorizada por el Gobierno de Macri-, no pueden fondearse en el Río Uruguay en espera para acceder a las terminales portuarias de Nueva Palmira, porque la corriente del Río Uruguay tiene la suficiente fuerza como para arrastrar y desamarrar las barcasas del convoy río abajo, desparramándolas por el Río de la Plata y convirtiéndolas en un gran riesgo para la navegación, como ya ha ocurrido.

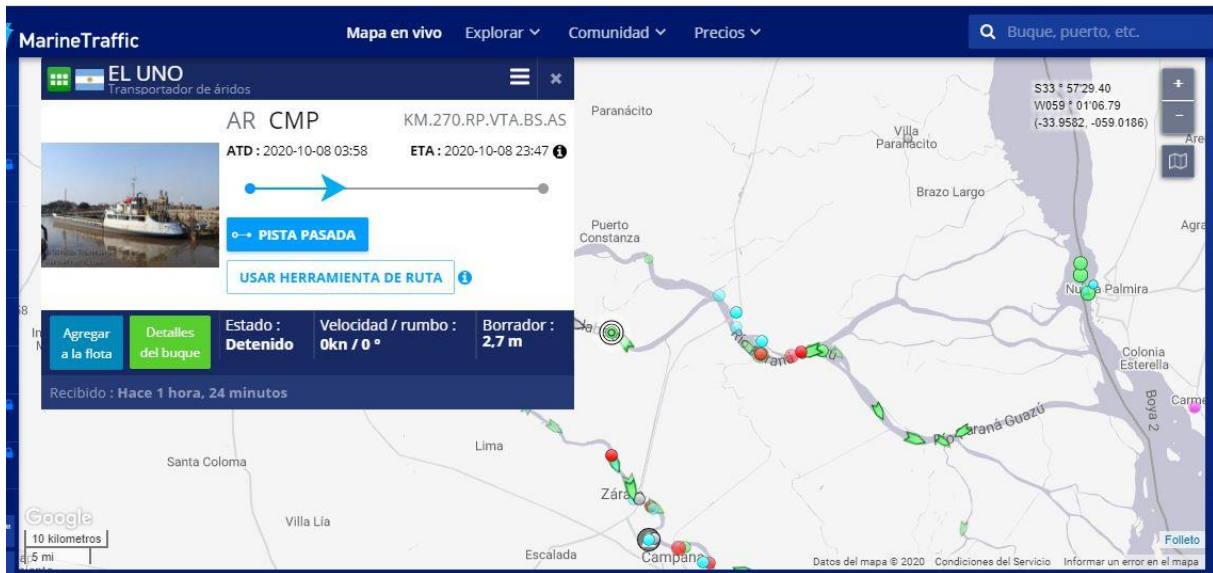
Por tal motivo utilizan los citados Ríos interiores de Argentina para fondear esos convoyes, en espera de disponer amarradero en las terminales de Nueva Palmira.

Y, a medida que se puede acceder a dichas terminales, se va desarmando paulatinamente en cantidades menores de barcasas para remolcarlas por empuje hacia las citadas terminales.

Los lugares utilizados para fondeo en espera de tales convoyes están en el Pasaje Talabera, localizado en territorio de la Provincia de Buenos Aires, y en la zona de la isla La Paloma, frente al puerto de Nueva Palmira, en territorio de la Provincia de Entre Ríos.

² Antes lo hacían en barcasas de la Flota argentina hasta San Nicolás para la (única) Planta Siderúrgica ex SOMISA.

El 7 de octubre, un convoy de barcazas de 283 metros de longitud, estaba amarrado en el Pasaje Talabera, en espera para ingresar a las terminales de Nueva Palmira. Observar la imagen siguiente.



Mapa en vivo del convoy citado tomado el 08/10/2020.

Y encima la Bolsa de Comercio de Rosario pretende que la República Argentina drague el Río Paraná Bravo para facilitar el acceso al puerto uruguayo de Nueva Palmira donde, reitero, nuestros competidores sacan su producción en detrimento de los productores nacionales.

Por el contrario los productores argentinos se verían muy beneficiados en la puesta en valor, tanto del Río Paraná Guazú en toda su extensión, como por la conexión de los Ríos Paraná Guazú, en el Km. 228, con el Río Ibicuy que, aguas abajo, desemboca en el citado Río Paraná Guazú, que desemboca directamente en el Río de la Plata y no se ve afectado por la merma de caudal del Río Paraná.

Con el objeto de aportar información sobre el texto del Decreto 949/2020 y precisar el estado de avance del Proyecto de Canal de Navegación Magdalena el 23 de diciembre de 2020 difundí un documento titulado "ANÁLISIS DEL DECRETO DEL PODER

EJECUTIVO NACIONAL 949/2020 Y EL CANAL DE NAVEGACIÓN MAGDALENA”³, en adelante el “*Análisis ...*”. Cfr. Página 15 y ss. del presente ANEXO 5.

A continuación me refiero a algunos de los aspectos importantes del Decreto 949/2020.

Trasunta la falta de una visión estratégica del transporte por agua y su conexión con los otros modos.

No trasunta una estrategia de abordaje económico y logístico que contemple adecuadamente la naturaleza geográfica en la Cuenca del Plata, su conexión con Malvinas y el Atlántico sur, y la adaptación de los buques y puertos a los ríos y no, erróneamente, pretender adaptar los ríos a aquéllos.

Todo lo restringe a profundizar la vía navegable solamente en el tramo que es de interés de las corporaciones agroexportadoras transnacionales y sus dependientes locales, refiriendo restrictivamente al resto de las vías navegables y de los actores sociales -igual que en el Decreto 863/93 de Menem-, como “*otras vías navegables*”.

Yerra en el contexto temporal e ignora la normativa vigente.

El CONSIDERANDO del Decreto 949/2020 ubica erróneamente el Decreto 863/1993 en el “*contexto*” de una norma que es posterior (!), la Ley 24.385 del 11 de noviembre de 1994, esto es del año siguiente al Decreto 863/1993.

Es más, de la simple lectura del Decreto 863/93 se observa que está basada en dos Leyes: la Ley 17.520 del año 1967, y la Ley 23.696 del año 1989 que habilitó la privatización del dragado y balizamiento de las vías navegables administradas por la República Argentina.

Y prosigue en el error al afirmar, en el mismo párrafo del CONSIDERANDO, que el citado Decreto 863/1993 “*facultó el dragado de la Hidrovía*”, cuando el Decreto cita expresamente que se trata de la **Vía Navegable Troncal de los Ríos Paraná y de la Plata “... utilizando la ruta por el CANAL INGENIERO EMILIO MITRE”** (cfr. artículo 1º del Decreto 863/1993).

³ “ANÁLISIS DEL DECRETO DEL PODER EJECUTIVO NACIONAL 949/2020 Y EL CANAL DE NAVEGACIÓN MAGDALENA” - 23 de diciembre de 2020 – Ing. Hernán Darío Orduna Ex Presidente de las Delegaciones argentinas ante la CARP, la CARU y la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo.

Como ya he explicado, la "Hidrovia" es otra cosa.

Omite citar que se establecieron, además de la tarifa de peaje, un aporte financiero (subsidio estatal anual de \$ 40.000.000 (\$ 1 = U\$D 1)) (cfr. artículo 12 del contrato de la Concesión) y el aporte de equipos del Estado (cfr. artículo 13 del contrato de la Concesión).

Nuevamente cita erróneamente, o confunde, la Vía Navegable Troncal al citar "*todos los cursos que conforman la Hidrovia, de conformidad con la legislación vigente.*". No sólo que **no es la "Hidrovia"**, sino que **la Vía Navegable troncal de los Ríos Paraná y de la Plata "... utilizando la ruta por el CANAL INGENIERO EMILIO MITRE" no tiene otros cursos** que los señalados en la normativa y actos administrativos relacionados con la obra concesionada.

Y se reitera el error al referir al nuevo "*llamado a licitación para la contratación de ... y tareas deredragado y mantenimiento de la vía navegable troncal de la Hidrovia.*" (la negrita me pertenece).

Aunque párrafo por medio después vuelve a denominar la "*vía navegable troncal*".

La citada Ley 27.419 no rige para las aguas de uso común del Río de la Plata.

El CONSIDERANDO del Decreto 949/2020 vincula la Ley 27.419 y la Hidrovia, lo que es correcto. Pero la propia Ley 27.419 establece:

"ARTÍCULO 1º.- El presente régimen tiene por objeto:

a) Fomentar la integración regional en las áreas de influencia de los ríos Paraguay y Paraná, conforme a lo establecido en el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay Paraná, así como del río Uruguay y los espacios marítimos;"

Esto es, **expresamente no cita las aguas de uso común del Río de la Plata**, donde está localizada una parte de la Vía Navegable Troncal.

Y es razonable pues en el Río de la Plata rige el TRATADO DEL RÍO DE LA PLATA Y SU FRENTE MARÍTIMO, porque las vías navegables en el Río de la Plata –en este caso la Vía Navegable Troncal-, están localizadas en aguas de Uso Común.

Razón por la cual la Ley 27.419 solamente rige para el tramo del Río Paraná que integra la Vía Navegable Troncal.

La citada Ley 20.094 no rige para las aguas de uso común del Río de la Plata.

El CONSIDERANDO del Decreto 949/2020 también menciona la Ley 20.094 refiriéndose a *“las aguas navegables de la Nación”*.

Y esa Ley tampoco es aplicable en las aguas de uso común del Río de la Plata, porque la Vía Navegable Troncal está localizada en ellas, donde rige el TRATADO DEL RÍO DE LA PLATA Y SU FRENTE MARÍTIMO.

Por ello cualquier modificación a la Vía Navegable Troncal en el Río de la Plata, vía navegable administrada por la República Argentina conforme el artículo 12 de dicho TRATADO, debe someterse al cumplimiento de los artículos 17 a 22 del mismo, como ya lo hizo la República Argentina, por citar un caso, en los años 2005/2006 con motivo del proyecto de profundización de la Vía Navegable Troncal a 36 pies al cero LIMB.

Incorporación de otra Ruta a la Vía Navegable Troncal.

En el artículo 1° del Decreto 949/2020 delegó en el MINISTERIO DE TRANSPORTE la facultad de efectuar el llamado y adjudicación de la Licitación Pública Nacional e Internacional, por el régimen de concesión de obra pública por peaje, en el marco de la Ley N° 17.520, para el dragado y señalización, y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal.⁴

Traza.

Definió que esa Vía Navegable Troncal está *“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 la altura del kilómetro 239,1 del canal Punta Indio, por la vía del Canal Ingeniero Emilio Mitre y el Río Paraná de las Palmas, Río Paraná Bravo, Río Paraná Guazú, Río Talavera, Río Paraná–Océano Atlántico, ...”*

O sea, incorpora a la Vía Navegable Troncal los *“Río Paraná Bravo, Río Paraná Guazú, Río Talavera, Río Paraná–Océano Atlántico,”*(sic)

⁴ Por la Resolución N° 8/2021 (RESOL-2021-8-APN-MTR) del MINISTERIO DE TRANSPORTE del 13 de enero de 2021 se creó la UNIDAD EJECUTORA ESPECIAL TEMPORARIA “HIDROVÍA” en el ámbito del MINISTERIO DE TRANSPORTE con el cometido de asistir y asesorar en todo lo vinculado al llamado y adjudicación de la Licitación Pública Nacional e Internacional dispuestos por el Decreto N° 949/20. Dicha Resolución fue derogada por la Resolución 153/2021 (RESOL-2021-153-APN-MTR) del 20/05/2021 que resolvió que la SUBSECRETARÍA DE PUERTOS, VÍAS NAVEGABLES Y MARINA MERCANTE sería el órgano continuador de la UNIDAD EJECUTORA ESPECIAL TEMPORARIA “HIDROVÍA”,

La Vía Navegable Troncal concesionada era la vía navegable del Río Paraná al Océano **por la ruta del Canal Ing. Emilio Mitre**, en el Río de la Plata hasta el Km. 239,1 de éste.

Con la incorporación citada ut supra cabe suponer que incorpora el dragado y señalización del Río Paraná al Océano **también por la ruta del RÍO PARANÁ GUAZÚ y los Canales a Martín García en el Río de la Plata** hasta el Km. 39 de éste, continuando luego hasta el Km. 239,1.

Hoy en día esa ruta del RÍO PARANÁ GUAZÚ y los Canales a Martín García en el Río de la Plata es utilizada por los buques de mayor eslora que tienen problemas para navegar en el tramo de curvas y contracurvas del Río Paraná de las Palmas y la ruta del Canal Ing. Emilio Mitre.

En el CONSIDERANDO no hay ninguna cita sobre esta incorporación ni, mucho menos, fundamentos.

¿Extensión de la Vía Navegable Troncal por el Río Paraná Bravo?

Cabe hacer notar que el Río Paraná Bravo es un Río interior de la Provincia de Entre Ríos, y por él se accede a un puerto de otro Estado, Nueva Palmira, en el Río Uruguay.

Extender la Vía Navegable Troncal desde el Río Paraná Guazú por el Río Paraná Bravo (para desembocar en el Km. 4 del Río Uruguay y de allí bajar al Km. 145 del Río de la Plata) aumentará la longitud total de la misma comparándola exclusivamente con la del Río Paraná Guazú que desemboca en el Río de la Plata en el Km. 122.

Por lo tanto no hay ninguna necesidad nacional de hacer esa extensión por el Río Paraná Bravo, y por una longitud mayor que la del Río Paraná Guazú.

Además, la extensión de la Vía Navegable Troncal al Río Paraná Bravo permitirá el acceso a las terminales portuarias de Nueva Palmira, REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, sobre el Río Uruguay, esto es, fuera del Río Paraná y del Río de la Plata.

Cabe preguntarse si la incorporación del Río Paraná Bravo fue para satisfacer la solicitud de la Bolsa de Comercio de Rosario y sus organizaciones acompañantes.

Llama la atención que el Decreto 949/2020 privilegie al puerto uruguayo de Nueva Palmira, por donde nuestros competidores sacan su producción en detrimento de los productores nacionales, que se verían muy beneficiados en la puesta en valor, tanto del Río Paraná Guazú en toda su extensión, como por la conexión de los Ríos Paraná Guazú, en el Km. 228, con el Río Ibicuy que, aguas abajo, desemboca en el citado Río Paraná Guazú, que desemboca

directamente en el Río de la Plata y no se ve afectado por la merma de caudal del Río Paraná.

Pero esto último no está incluido, inexplicablemente, en el Decreto PEN 949/2020.

Pero sí pareciera que, con el Decreto 949/2020, se facilita el contrabando.

Claramente, el Decreto 949/2020 es contrario al interés nacional.

Extensión de la Vía Navegable Troncal por el “Río Paraná- Océano Atlántico”.

No queda claro qué significa esa mención, actualmente la Vía Navegable Troncal tiene su traza desde el Río Paraná de las Palmas por la ruta del Canal Ing. Emilio Mitre ya en el Río de la Plata hasta el Km. 239,1 de éste. Y la traza por el Canal Ing. Emilio Mitre ya está citada antes en ese artículo 1º. Por lo tanto, ya que tiene que pasar por el Río de la Plata para llegar al Océano Atlántico, la otra ruta “disponible” es la del Río Paraná Guazú y de los Canales a Martín García, ya en el Río de la Plata.

Pero esta vía navegable, localizada entre el Km. 37 del Río de la Plata (Barra del Farallón) y el Km. 0 del Río Uruguay, está administrada por la Comisión Administradora del Río de la Plata y se rige por el TRATADO DEL RÍO DE LA PLATA Y SU FRENTE MARÍTIMO, norma de mayor rango por ser un tratado internacional, razón por la cual le torna inaplicable el Decreto nacional 949/2020.

Lo que resulta harto discutible es la fijación en el artículo 1º de la traza de la Vía Navegable Troncal “..., hasta la Zona de Aguas Profundas Naturales, en el Río de la Plata exterior, hasta la altura del kilómetro 239,1 del canal Punta Indio.”

El subrayado me pertenece.

¿por qué fijar una única entrada/salida sabiendo que existe una alternativa a esa traza del Canal Punta Indio que es la del Canal de Navegación Magdalena? ¿y sólo hasta el Km. 239? ¿Por qué condenar a la República Argentina a ser un alimentador del puerto de Montevideo? ¿No es contrario al interés nacional?

Esto hizo que arreciaran las críticas al Decreto 949/2020 exigiendo su derogación.

Por otra parte el Decreto 949/2020 establece que será “a riesgo empresario” y “sin aval del Estado”, igual que lo establecido en el Decreto 863/1993.

Sin embargo, vale recordar la opinión lapidaria de la Oficina Anticorrupción sobre qué sucedió realmente con el “a riesgo empresario” que terminó siendo “inexistente”; y

cómo el “*sin aval del Estado*” terminó con un subsidio estatal anual de U\$D 40.000.000 (U\$D = \$ 1).

Prórroga implícita de la concesión existente e inclusión en la Vía Navegable Troncal de tramos no concesionados.

El artículo 4° del Decreto 949/2020 prevé la prórroga de la Concesión del mantenimiento de dragado y señalización de la Vía Navegable Troncal que vencía el 30 de abril de 2021.

Elo era de esperar ya que no había tiempo material para licitar, adjudicar y transferir la obra, porque ni siquiera había:

- una definición del Proyecto a licitar,
- los necesarios estudios previos a realizar,
- en caso de pretender modificar en el Río de la Plata el proyecto aprobado por la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY en la CARP de profundizar a 36 pies al cero, de las presentaciones del Proyecto y los estudios en cumplimiento de los artículos 17 a 22 del TRATADO DEL RÍO DE LA PLATA Y SU FRENTE MARÍTIMO,

acciones todas que son previas a un eventual llamado a Licitación.

Para formarse una idea de los estudios que se deben realizar, basta tener en cuenta los numerosos estudios y trabajos de campo que se realizaron para la presentación en la CARP del proyecto de Canal de Navegación Magdalena.

Por otra parte, el citado artículo 4° incluye, dentro de la Vía Navegable Troncal entonces concesionada, los “*...Río Paraná Bravo, Río Paraná Guazú, Río Talavera ...*,” **que no estaban concesionados.**

En suma, la Vía Navegable Troncal permanecería en manos del Concesionario de entonces entre dos y tres años más hasta que se completen todas las acciones necesarias para que asuma un nuevo Concesionario, y le agregaba el dragado y señalización hasta el puerto uruguayo de Nueva Palmira (!).

¿Licitación del Canal de Navegación Magdalena?

En el artículo 2º del Decreto 949/2020 delega “*en el MINISTERIO DE TRANSPORTE la facultad de efectuar el llamado y adjudicación de la licitación para las tareas de dragado y redragado, mantenimiento y señalización, con relación a otros tramos de la vía navegable no comprendidos en el artículo 1º del presente decreto.*”.

Y establece que tal delegación se extendería por el plazo de DOS (2) años desde la publicación del Decreto 949/2020.

Dentro de los “*otros tramos de la vía navegable no comprendidos*” en la Vía Navegable Troncal se encuentra el proyectado Canal de Navegación Magdalena, que había sido aprobado por la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY en la CARP el 26 de enero de 2016. Y cuya documentación se había “extraviado” durante la Presidencia de Macri y recuperada por la DELEGACIÓN DE LA ARGENTINA ANTE LA CARP.

Este artículo 2º parecía que era una concesión ante las fuertes críticas por la falta de acción para realizar el Canal de Navegación Magdalena después de un año de gobierno.

Por tal razón en el “*Análisis ...*” informé que habiéndose completado el Proyecto del Canal de Navegación Magdalena, realizados todos los estudios correspondientes, obtenidas todas las aprobaciones de los ORGANISMOS ARGENTINOS COMPETENTES (la entonces SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES, DIRECCIÓN NACIONAL DE VÍAS NAVEGABLES, SERVICIO DE HIDROGRAFÍA NAVAL, PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, DELEGACIÓN DE LA ARGENTINA ANTE LA COMISIÓN ADMINISTRADORA DEL RÍO DE LA PLATA, la ex SECRETARÍA DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE DE LA NACIÓN y de la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, y contando el MINISTERIO DE TRANSPORTE y la SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES Y MARINA MERCANTE con copia de toda la documentación del Proyecto de Canal de Navegación Magdalena⁵, correspondía que la SUBSECRETARÍA DE PUERTOS, VÍAS NAVEGABLES Y MARINA MERCANTE:

- a) previo a aprobar el Proyecto Ejecutivo del Canal de Navegación Magdalena, **realice la Audiencia Pública** conforme lo establecido en el artículo 20 de la Ley N° 25.675, de la documentación aprobada en la COMISIÓN

⁵ Dicha documentación fue proporcionada por la Delegación de la Argentina ante la CARP al SUBSECRETARIO DE PUERTOS, VÍAS NAVEGABLES Y MARINA MERCANTE mediante NOTA DACARP N° 462/2020 del 10 de septiembre de 2020; y al MINISTRO DE TRANSPORTE de la Nación mediante NOTA DACARP N° 468/2020 del 30 de septiembre de 2020.

ADMINISTRADORA DEL RÍO DE LA PLATA que conforma el Proyecto de Canal de Navegación Magdalena, así como de los tres estudios adicionales citados ut supra;

- b) prosiga luego con el dictado de su aprobación como Proyecto Ejecutivo, de la documentación presentada aprobada en la COMISIÓN ADMINISTRADORA DEL RÍO DE LA PLATA, que conforma el Proyecto de Canal de Navegación Magdalena, así como de los tres estudios adicionales citados ut supra, y
- c) finalmente redacte y presente para su aprobación los pliegos para el llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional para el dragado de apertura, mantenimiento y señalización a Zona Beta del denominado "Canal de Navegación Magdalena", en el Río de la Plata, hasta la isobata que define los 14,33 metros de profundidad, que le fue delegada al MINISTERIO DE TRANSPORTE por el artículo 2º del citado Decreto 949/2020. Teniendo en cuenta la profundidad de 11 metros (36 pies) al cero para la Vía Navegable Troncal, aprobada por la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY en la CARP, resultando conveniente que la profundidad para el Canal Magdalena en una primera etapa sea de igual valor: 11 metros (36 pies) al cero LAT.⁶

Y se agregaba, a título de colaboración, que para avanzar en la redacción de los pliegos puede contar además con el proyecto de pliego de la licitación que fuera enviado en consulta al entonces Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, donde se formó el expediente CUDAP: EXPE-MRE: 0037375/2015, y en el que se expidieron, al 9 de diciembre de 2015, la DIRECCIÓN GENERAL DE CONSEJERÍA LEGAL y la DELEGACIÓN DE LA ARGENTINA ANTE LA COMISIÓN ADMINISTRADORA DEL RÍO DE LA PLATA sin observaciones que formular.

Informaba que la tarea de realizar la Audiencia Pública puede ejecutarse en un plazo de 30 a 45 días.

⁶ Nivel de Reducción: CERO LAT: (Lowest Astronomical Tide – Marea Astronómica más baja) de la Carta H-113 del Servicio de Hidrografía Naval y de los mareógrafos más cercanos a saber; Atalaya, del SHN, y Oyarvide. (Ver Tabla de Mareas Pub. H-601 del SHN)."

Consejo Federal Hidrovía y la participación de las Provincias.

Por su artículo 6° el Decreto 949/2020 establece que el CONSEJO FEDERAL HIDROVÍA (CFH) a crearse, brindará asesoramiento permanente en todo lo relativo a la concesión.

Esta decisión está en aparente contradicción con las declaraciones del Presidente cuando promovió, hace un año, su creación, *“La Hidrovía debe ser gobernada por las provincias que en verdad tienen y usan”*, sostuvo el jefe de Estado.⁷

El Decreto 949/2020 sustrae, pues, a las Provincias de la conducción del proceso licitatorio y de la subsiguiente Concesión; y las coloca en igualdad de condiciones con organizaciones no gubernamentales.(Cfr. segundo párrafo del citado artículo 6° que establece quiénes integran el CONSEJO FEDERAL HIDROVÍA).

No impide que el Concesionario cobre la tarifa de peaje y se pague a sí mismo, y no constituye el Órgano de Control Independiente.

En su parte resolutive el Decreto 949/2020 omite toda decisión relacionada con que el Concesionario “cobra y se paga” y no constituye el Órgano de Control Independiente que ya había sido reclamado 17 años antes por la Oficina Anticorrupción.

La continuidad de esta situación anómala de larga data fue denunciada enérgicamente en forma pública.

Continuidad del Contrato de Concesión, desde la terminación del plazo contractual y por el término de NOVENTA (90) días.

En base al Decreto 949/2020, el 28 de abril de 2021 el MINISTERIO DE TRANSPORTE, *“ante la insuficiencia de los recursos del ESTADO NACIONAL para asumir la ejecución por sí de los trabajos”*, instruyó al concesionario de entonces la continuidad del Contrato de Concesión, desde la terminación del plazo contractual y por el término de NOVENTA (90) días.⁸

⁷ Reproducido el 12/12/2019. Descargado el 23/12/2020 a las 10:48. <https://www.chacodiapordia.com/2019/12/12/hidrovia-el-presidente-fernandez-adelanto-que-la-administraran-las-provincias/>

⁸ Resolución 129/2021 (RESOL-2021-129-APN-MTR) del MINISTERIO DE TRANSPORTE.