

REVISIÓN DE LA DELEGACION DE BOLIVIA A LA INFORMACION COMPLEMENTARIA ENVIADA POR LA DELEGACION DE ARGENTINA EL 25 DE AGOSTO DE 2023

En referencia a la citada información:

1. Plano de referencia y determinación de la profundidad ejecutada

Para realizar cualquier trabajo de dragado se debe realizar un estudio o relevamiento antes y después del proceso, por lo cual se observa que no se fundamenta técnicamente la existencia de dragados o similares como parte del servicio.

En la información complementaria, se evade la respuesta argumentando que el método actual es el cambio de traza. Se entiende como una nueva metodología presentada, que amplía y se aparta bastante de los elementos convencionales de dragado, redragado, señalización y balizamiento, y hace referencia a una contraprestación de servicios bastante genérica, que no permite identificar rasgos claros de un servicio prestado. Lo que podría suponer una imposición a la propia actividad de la navegación que requiere mayor análisis.

Se aclara también que, no se tuvo ninguna información sobre los trabajos que arguyen ha realizado en gestiones anteriores, cabe aclarar que todas las reuniones de la Comisión del Acuerdo (CA) y del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH) tienen un punto en el cual las delegaciones comunican intervenciones que han realizado o que vienen realizando para mejorar las condiciones de navegabilidad, lo cual además, se puede evidenciar en las actas de las diferentes reuniones.

2. Batimetrías previas a la intervención y posterior a haber realizado los trabajos con fechas que permitan cotejar con las condiciones del nivel del río.

La información indica que los servicios de dragado para el mejoramiento en el tramo en cuestión ya no son realizados y fueron sustituidos por el método de cambio de traza. En este sentido, tampoco se pudo evidenciar elementos técnicos (Hoja Bordo, Planillas de Profundidades, Modelos Digitales de Elevaciones (MDE), Planos de Isobatas y otros) que permitan identificar los periodos de cambios de traza a la cual hace mención el documento presentado. Falta claridad respecto a lo que implica el cambio de traza y como deriva en pronósticos o simulaciones por donde se debería navegar, ni como se traduce eso en montos.

En esta ocasión, la información se encontraba disponible a través de los enlaces que ha proporcionado la Delegación argentina, aclarando que en la primera tanda de revisión no fue de similar forma. Vale la pena aclarar que, la fuente de información, no se comunicó a los países signatarios, hasta que se abordó la controversia.

3. Contrato de los servicios de dragado, certificados, las metas acordadas, garantías de cumplimiento en caso que existan.

Si bien se detallan algunas tareas de dragado entre 2010 y 2018, se reconoce que, debido a las características morfológicas del tramo, el dragado no resulta necesario, indicando que

sólo se requieren trabajos de mantenimiento de la vía, que no son sustanciales en la tarifa de referencia.

En este sentido, es necesario recordar, que en el Acta de la XLI Reunión del CIH, realizada entre los días 8 y 9 de noviembre de 2010, en Brasilia-Brasil, en el punto 5, se analizó el estado de situación de la navegación en el tramo Santa Fe – Confluencia.

- 4. Conocer el nivel de los servicios contratados, si se trata de uno o si es una campaña de dragado la comprometida. Detallando en este caso disponibilidad y compromiso que aseguren a futuro la navegabilidad.**

El Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra, señala en su Artículo 9, que se debe aplicar una tarifa por los servicios efectivamente prestados. Del análisis de la información presentada para este tramo, se concluye que no hay claridad sobre el tipo de servicio prestado, así como no se identifican los elementos técnicos sobre la necesidad de servicios para mantener una navegación segura.

Se aclara que, el Estado boliviano en cumplimiento del Acuerdo no depende de la aprobación o beneplácito del sector privado, como afirma la delegación argentina en su documento, sino que para la concreción del progreso de integración regional a fin de lograr la más amplia libertad de tránsito fluvial y la libre navegación respalda a los actores principales en la cadena logística a través de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Si bien el Estado argentino como soberano en la vía es quien establece los estándares y garantiza la seguridad en la misma, de conformidad con el Art. 5 del Acuerdo, no puede establecer ningún impuesto, gravamen o tributo sobre el transporte, sin previo acuerdo de los países signatarios.

- 5. Se requiere conocer si el mantenimiento será trimestral, semestral, o anual.**

No se identifican registros de trabajos realizados a detalle, ni la frecuencia específica, siendo que los concesionarios al momento de prestar sus servicios generan registros de los mismos y estudios previos como también posteriores. Un elemento importante para verificar lo efectivo de los referidos servicios es la disponibilidad oportuna de la información, elemento que no pudo verificarse cabalmente.

Asimismo, las mejoras que realizan los países signatarios en sus respectivas jurisdicciones, son para establecer condiciones necesarias para una navegación segura, lo que no implica que se debe establecer un cobro o tarifa por esos servicios, los mismos que son, como se manifestó anteriormente, reportados en las reuniones de la Comisión y quedan asentadas en las Actas.

- 6. Calado garantizado permanente o cuasi permanente, ancho de solera. Registro de los últimos 5 años.**

El Estado boliviano en ningún momento pretende desconocer la soberanía argentina, sin perjuicio de ello, la objeción planteada se basa en los estudios realizados por el Consorcio de Integración Hidroviaria (COINHI) cuyo informe final se presentó el año 2004, en donde

los calados que se manejan en la Hidrovía Paraguay–Paraná son en promedio entre 7 y 8 pies (aguas arriba) los cuales se aprecian suficientes para la navegación de las barcas que existen actualmente. Cabe resaltar que, el mencionado estudio fue realizado a solicitud del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Consecuentemente, se ratifica que para asegurar la navegabilidad no es necesario el dragado ni servicios complementarios.

7. Tiempo garantizado de navegación, en comparación con el mantenido a la fecha.

La información es insuficiente para poder comparar como mejora el tiempo efectivo de navegación con el nuevo enfoque de cambio de traza argumentado.

Si bien la Delegación argentina fija estándares de seguridad y navegación justificando la reubicación de la defensa de puente General Belgrano, no puede ser pasible cobro alguno, ya que los países signatarios están sujetos a adoptar las medidas necesarias para crear las condiciones que permitan optimizar las operaciones de transporte fluvial.

Todos los países signatarios en su respectiva jurisdicción, se encargan de crear las condiciones necesarias, facilidades y garantías para lograr una libertad de tránsito fluvial de transporte de personas y bienes, que generalmente se hacen conocer en las reuniones de la Comisión del Acuerdo asentadas en actas, la nueva metodología o enfoque presentado no define una línea clara de diferencia entre lo efectivamente prestado y las actividades regulares de facilitación de la navegación.

8. Perfil longitudinal del tramo Santa Fe-Confluencia

Se aclara que el requerimiento de información va dirigido a solicitar que se proporcione los datos crudos (datos de campo) con los que fue elaborado el perfil longitudinal, así como los niveles de reducción para los sondajes a fin de poder realizar una evaluación para verificar los niveles de calados óptimos del tramo en cuestión. Dicha información no fue identificada en la información complementaria remitida a los países.

9. Resultado de los modelos simulados de navegación en el tramo.

No se identifica información de simulaciones de navegación realizadas.

Asimismo, en su respuesta indica que realizan estudios o relevamientos en lugares puntuales los mismos también sirven para cualquier trabajo posterior, pero en el punto 1 indica que se realizan servicios continuos donde no se hacen trabajos puntuales lo cual se contradice en este punto.

Comentarios Adicionales

El citado peaje no cuenta con un estudio técnico, económico y normativo, debidamente detallado que justifique el cobro de peaje, no habiendo tampoco cumplido con el debido proceso para su implementación y genera preocupación porque repercutirá directamente en el incremento de los costos de exportación de carga (pérdida de competitividad de la

carga boliviana) e importación de carga (aumento de costos en productos que vienen del exterior, particularmente estratégicos como el combustible).

Del análisis sobre la información presentada, se identifican características discriminatorias, ya que consigna un monto en dólares para el transporte internacional y un monto en pesos argentinos para el cabotaje, lo que implica servicios diferenciados por el origen de la carga, en clara contravención a lo que establece el Art. 9 del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra.

Conclusiones

La información adicional presentada no ha logrado respaldar técnicamente la prestación efectiva de servicios en el tramo Santa Fe - Confluencia, por lo que no se justifica la implementación de una tasa retributiva en el marco del Artículo 9 del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra.

Los elementos informativos presentados y revisados se traducen en una contraprestación de servicios bastante amplia y genérica, que se aparta de los servicios convencionales de dragado, redragado, señalización y/o balizamiento, y no puede comprenderse con claridad la diferencia entre los elementos que hacen a un servicio efectivamente prestado o a los que se realizan regularmente en la jurisdicción propia de cada país. Genera preocupación que la medida, que ya se viene implementando, y por la información técnica revisada, supone un gravamen a la actividad de la navegación y que presentaría rasgos discriminatorios en cuanto a la tasa establecida respecto al origen de la carga.