

LX Reunión de la Comisión del Acuerdo de la Hidrovía Paraguay-Paraná  
(Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira)

## MEMORANDUM

**DE:** Delegación Técnica de Uruguay

**REFERENCIA:** comentarios preliminares al Informe Técnico Ampliatorio de la Administración General de Puertos (AGP) de la República Argentina, que consta como anexo del Acta de la XLIX Reunión Ordinaria del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH), llevada a cabo el 30 de agosto de 2023 en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra.

**FECHA y LUGAR:** Buenos Aires, 26 de septiembre de 2023

Mediante el presente memo se pretende realizar algunas consideraciones al extenso y detallado Informe Técnico Ampliatorio (ITA) remitido oportunamente por la AGP como respuesta a las apreciaciones realizadas y comentarios vertidos en la pasada LIX Reunión de la Comisión del Acuerdo de la Hidrovía Paraguay-Paraná, celebrada el 23 de junio en la Embajada de Uruguay en Buenos Aires, República Argentina.

A criterio de esta Delegación, el mencionado informe de 386 páginas (incluyendo cuatro anexos que presentan tablas, gráficos, fotos y documentos), enuncia y afirma un cambio de paradigma en relación a la principal erogación que –se argumenta– se estaría realizando para mejorar y asegurar la navegación en el tramo Santa Fe – Confluencia, que dejaría de ser la actividad de dragado como componente principal, dando paso a otros elementos innovadores.

En este sentido, obsérvese que en la página 2 del ITA se afirma que *“si se hubiera analizado la composición de la tarifa actual, se hubiera observado que la incidencia del dragado no es significativa dentro de los costos que la componen y representa el 1% de los mismos”*.

Por otra parte, un pasaje de la página 374 del referido informe reza: *“La abundante actividad hidrosedimentológica y la constante evolución morfológica de cauces y bancos, hacen que las profundidades naturales del río cambien continuamente de posición, resultando en algunos casos conveniente desplazar la ruta y/o traza en lugar de ejecutar tareas de dragado que no acompañen la tendencia natural del río. Esto exige establecer la solución de menor intervención en el curso y resolver parcialmente el problema, con el desplazamiento de la traza y pronta movilización de señales, a una nueva traza ajustada del canal dentro del mismo cauce, o a otro cauce o brazo del mismo río.*

*Las tareas de dragado requeridas, desde Santa Fe (km 584) hasta Confluencia (km 1238), se realizarán siempre y cuando no fuera posible evitarlas mediante una readecuación de la traza del canal o cambios parciales de la ruta que pudieran efectuarse, con el objetivo de favorecer e intentar lograr su auto regulación.*

*Por lo anterior, se informa que en los pasados 13 meses de concesión, se realizaron 22 ajustes, de los cuales 18 fueron en la zona de Santa Fe al norte. Para ejecutar los ajustes de traza se requirió la modificación de 25 señales, **no siendo necesaria ninguna intervención de dragado**” (el destacado es nuestro).*

Pues bien, en virtud de los fragmentos del ITA citados *ut supra*, esta Delegación considera vano consultar o solicitar los planos de referencia y determinación de la profundidad ejecutada, o las batimetrías previas a la intervención y posterior a haber realizado los trabajos con fechas que permitan cotejar con las condiciones del nivel del río, o los contratos de los servicios de dragado, los certificados de pago, sus metas acordadas y garantías de cumplimiento, el nivel de los servicios contratados, o los períodos en que se ejecuta el dragado de mantenimiento.

El ITA se encarga de enunciar, con meridiana claridad, el cambio de paradigma respecto a cuál es ahora la inversión y condiciones de la actividad o servicio a considerar, que ya no es el dragado sino los costos de los cambios de traza, del mantenimiento y relocalización de la señalización, de los sistemas de control de navegación, de liquidación y de tráfico, y los costos de convenios con instituciones universitarias y/u otros organismos estatales.

En otro orden, el Anexo II del ITA, denominado “Tráfico y Costos Operativos Santa Fe – Confluencia”, es particularmente esclarecedor y específico respecto a qué factores fueron considerados para llegar al valor que es definido para la tarifa de peaje. Allí se explicitan (pág. 162) los costos e inversiones de dos alternativas que se consideraron para asegurar la navegabilidad de la Vía Navegable Troncal (VNT):

- La alternativa **a)**, consistente en maximizar las ayudas a la navegación y minimizar las actividades de dragado. Implica señalar los canales ajustándolos con los movimientos de los cauces, lo cual hace que sea menos intenso el dragado. El costo de esta alternativa se estima en U\$S 14:569.000 anuales;
- La alternativa **b)**, consistente en mantener los canales con una intensa actividad de dragado, lo cual hace bajar drásticamente el costo de balizamiento (estrategia presentada por CEPAL). El costo de esta alternativa se estima en U\$S 14:704.000 anuales.

Se observa que ambas estrategias representan costos similares, y se menciona que en la práctica será una mezcla de las dos alternativas la que asegure la navegabilidad de la VNT en cada momento, tomando a efectos de la determinación de la tarifa el menor costo de las dos, esto es, U\$S 14:569.000 anuales.

A este costo, que representa el mayor de los que fueron considerados (estimado en 78% del total, como se observa en el desglose debajo), se le agregan cuatro ítems más, a saber: Sistema de liquidación y tráfico, Servicio de modernización tecnológica, Convenio PNA y Convenio Facultad de Ciencias Económicas, amén de costos indirectos sin detallar, y un coeficiente del 15% como margen de seguridad.

El detalle de lo señalado es:

Dragado mínimo, cambio de traza y señalización	14.569.000	U\$S/Año	78%
Sistema de liquidación y tráfico	520.344	U\$S/Año	3%
Servicio de modernización tecnológica	988.235	U\$S/Año	5%
Convenio PNA	598.600	U\$S/Año	3%
Convenio Facultad Ciencia Económicas	484.496	U\$S/Año	3%
Costos indirectos	1.455.200	U\$S/Año	8%
Sub-total	<b>18.615.875</b>	U\$S/Año	100%
Margen seguridad	1,15		
Total =	<b>21.408.256</b>	U\$S/Año	

Paralelamente, basándose en datos estadísticos (pág. 170), se llega a considerar un volumen medio anual de tráfico en la VNT de 14:498.758 Toneladas de Registro Neto (TRN).

Al realizar la división de U\$S 21:408.256 sobre 14:498.758 TRN, se llega al valor de 1,47 U\$S / TRN propuesto.

Este razonamiento, si bien preciso desde una óptica lógico-matemática, es por lo menos refutable desde el punto de vista de las hipótesis expuestas, y cuestionable en cuanto a las definiciones consideradas. Es, a todas luces, muy sensible a cualquier variación en el numerador y/o en el denominador.

Asimismo, es dable señalar que, a criterio de esta Delegación, algunos de los costos detallados en el desglose y que hacen a la cifra final del numerador, no parecen coincidir con lo que estipula el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra en su artículo 9, esto es: "*tasa retributiva de los servicios efectivamente prestados a los mismos*" (los países signatarios), sino que, desde una perspectiva jurídica, parecen asimilarse más a la noción de *gravamen*.

Finalmente, del ITA remitido y sus cuatro anexos, esta Delegación no advierte razonamiento técnico o de costos que fundamente el establecimiento de una tarifa de U\$S (dólares) 1,47 / TRN para el transporte internacional, y de \$ (pesos) 1,47 / TRN para el transporte de cabotaje.

Este vacío en el ITA no permite adentrarse en los considerandos fundantes de tal diferenciación, no obstante lo cual, esta Delegación se permite observar, con la información agregada, la inconsistencia de la medida adoptada con el artículo 6 del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra.