

# INFORME DE LA SECRETARÍA EJECUTIVA DEL CIH

julio 16

# 2018

## INTERGUBERNAMENTAL

*Abstracto: en este trabajo se presenta una reseña sobre el origen de la estructura jurídica que fundamentó la creación del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay Paraná (CIH) y del Acuerdo de Transporte Fluvial sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná, el que constituye la esencia y sobre el cual se desarrolla la acción de dicho organismo. En este informe, cuya finalidad esencial es la divulgación, se destaca el funcionamiento de la Hidrovía, sus características morfológicas, se reseñan los principales aspectos del transporte fluvial en la actualidad, se ilustra dicho transporte con cifras sobre movimiento y cargas. Finalmente, se efectúan algunas consideraciones sobre el desarrollo y potencialidad de la Hidrovía. Esta presentación responde a la finalidad de difundir el enorme valor estratégico de la vía fluvial compartida mediante un acuerdo internacional por los cinco países que la integran (Bolivia, Brasil, Paraguay, Uruguay y Argentina). El documento, que esencialmente compila y ordena información histórica y actual sobre la Hidrovía Paraguay Paraná, ha sido elaborado por la Secretaría Ejecutiva del CIH y no compromete en modo alguno ni necesariamente refleja la opinión de cada uno de los cinco países que integran el organismo. Para su elaboración se han consultado fuentes y datos que proporcionan organismos gubernamentales, académicos, cámaras e instituciones y personas físicas y jurídicas relacionadas a la temática; los que también quedan exentos de toda responsabilidad o juicio de valor que pueda merecer este trabajo.*

UNA  
MIRADA  
ACTUAL



### ❖ Introducción

Un nuevo impulso de la política situó a la Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP) en el debate y acciones de los gobiernos de la región y en particular de miembros del CIH para mejorar la matriz de transporte y logística regional.

Los gobiernos han colocado al desarrollo de la Hidrovía en un lugar prioritario de sus agendas. En ese contexto, resulta clave la voluntad política para dinamizar y consolidar el proceso de institucionalidad del **Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH)** y su Sede.

El CIH **está integrado por la Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay**. En la práctica, es el órgano político del Tratado de la Cuenca del Plata que interviene en el funcionamiento del Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía o “Acuerdo de Santa

Cruz de la Sierra” , firmado en Las Leñas (Mendoza) el 26 de junio de 1992. Este organismo formula propuestas y coordina las políticas relativas a la facilitación de la navegación en la HPP.

La labor del CIH y su Secretaría Ejecutiva apunta a articular y diseñar una agenda de trabajo a mediano y largo plazo que resulte realista, posible y creíble. Que sea congruente con el objetivo de fomentar y consolidar la navegación fluvial en la Hidrovía Paraguay Paraná. Visualizar ese cometido y aportar soluciones y acuerdos a la cuestión de la navegación fluvial regional consistentes con esa finalidad son los mejores argumentos para disponer de un órgano regional especializado, con personal idóneo y capacidad para la gestión.

A partir del relanzamiento del CIH y de la Comisión del Acuerdo (órgano técnico del Acuerdo), hecho ocurrido a mediados del año 2015 tras un *impasse* de más de tres años, se han resuelto y otras veces encaminado, temas que hacen a la seguridad de la navegación, a la colaboración entre organismos de seguridad (fluido contacto entre Aduanas y Prefecturas de los cinco Estados Partes), a medidas para ayudar a combatir ilícitos, al cuidado del medio ambiente, a un mejor funcionamiento inter-institucional, a la capacitación y formación del personal embarcado, a la evaluación de las obras necesarias para mantener el dragado y balizamiento en las mejores condiciones, a la agilización y facilitación documental, al permanente diálogo con el sector privado,

etc.

Lo señalado no es poco, aunque falte mucho camino por recorrer para lograr una mayor convergencia y modernización de la normativa regional que facilite el transporte fluvial. Por eso, es prioritario aprovechar este tiempo de convergencia y la oportunidad para consolidar el proceso de institucionalización del CIH y su Secretaría Ejecutiva (SE).

En la actualidad la Secretaría Ejecutiva del está a cargo de un funcionario del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la Argentina (quien fue



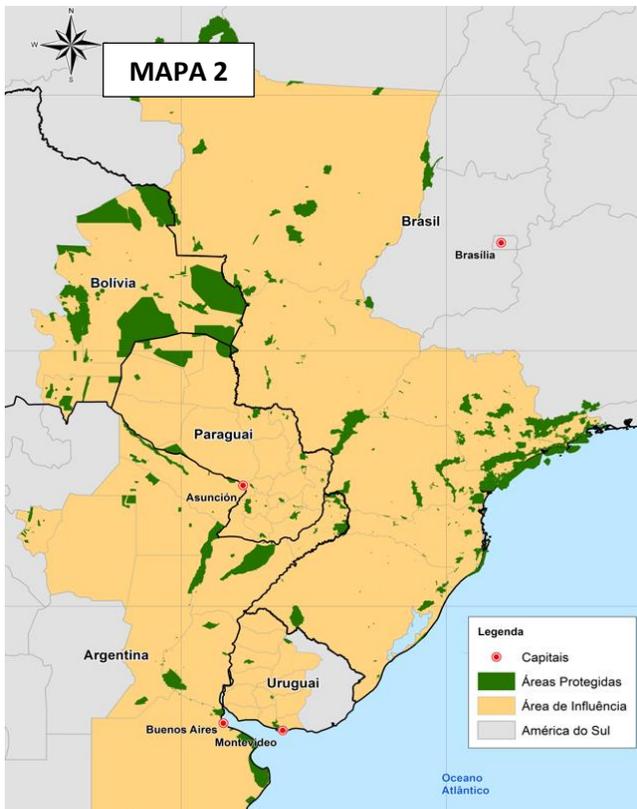
designado formalmente el 4 de septiembre de 2015). El funcionamiento de la Secretaría Ejecutiva se desarrolló de manera provisional desde sus orígenes. La reciente firma del Acuerdo de Sede (febrero 2018 en Paraguay y finalmente junio 2018 en La Paz, Bolivia) permitirá establecer las condiciones necesarias para su funcionamiento permanente y definitivo en la ciudad de Buenos Aires, tal como lo estableció su Estatuto fundacional.

El Acuerdo por la HPP involucra una vía navegable de 3.442 km. que une a los 5 países desde Puerto Cáceres (Brasil) hasta Nueva Palmira (Uruguay), pasando por Puerto Busch (Bolivia), Asunción (Paraguay) y los puertos del río Paraná (Rosario, Zarate), Buenos Aires, Dock Sud y La Plata (Argentina), hasta el acceso marítimo de Recalada.

La HPP es uno de los más importantes y extensos ejes de integración política, económica y social de América del Sur. Tiene sus inicios en el municipio de Cáceres, en el Mato Grosso y termina en Nueva Palmira, Uruguay. Su área de influencia es de aproximadamente 5 millones de km<sup>2</sup>, e incluye una población de cerca de 70 millones de habitantes, dividiéndose en 5 truchos:

- Trucho 1: Río Paraguay (sólo Brasil) – Cáceres a Corumbá: 680 km.
- Trucho 2: Río Paraguay – de Corumbá a Asunción: 1.132 km.
- Trucho 3: Ríos Paraguay / Paraná - de Asunción a Santa Fe: 1.040 km.
- Trucho 4: Río Paraná / Río de la Plata – de Santa Fe a Nueva Palmira: 590 km.
- Trucho 5: Río Paraná – de Foz de Iguazú a Corrientes: 680 km.

#### ❖ Importancia estratégica de la Hidrovía Paraguay Paraná



La Hidrovía Paraguay Paraná (HPP) es el sistema fluvial formado por los ríos Paraguay y Paraná desde el Puerto de Cáceres (Km. 3442), en la República Federativa Del Brasil, al Puerto de Nueva Palmira (Km. 140), en la República Oriental Del Uruguay, incluyendo los brazos de desembocadura del río Paraná y el Canal Tamengo, afluente del río Paraguay, compartido por el Estado Plurinacional de Bolivia y la República Federativa del Brasil.

Tal como se observa en los mapas 2 y 3, la Cuenca del Plata, con un área de influencia directa de aproximadamente 3 millones de km<sup>2</sup>, es una de las mayores del mundo. Por su parte, los ríos Paraguay y Paraná, que reciben las aguas de esta inmensa cuenca, constituyen un tramo sucesivo que conecta el interior de América del Sur con los puertos de ultramar situados en el tramo inferior del Río de la Plata.

La superficie total del área de influencia<sup>1</sup> directa de la Hidrovía es de aproximadamente 1,75 millones de km<sup>2</sup>, con una población de alrededor de 20 millones de habitantes. Este territorio ofrece grandes potencialidades para el desarrollo integral de la región, en donde se produce principalmente soja y sus derivados, algodón, girasol, trigo, lino, mineral de hierro, manganeso y otros productos industriales y agroindustriales.

Por su morfología, los ríos que forman la Hidrovía constituyen una vía navegable natural que, a diferencia de la mayoría de los grandes valles del mundo, se suceden con una inclinación mínima que no requiere de la construcción de sistemas de esclusas para posibilitar el transporte fluvial.

Por eso, la importancia de la Hidrovía radica en su calidad como medio de transporte, factor de desarrollo económico e impulsor de la integración regional. En el cuadro y mapa siguientes pueden verse los tramos y las profundidades medias de todo el trecho fluvial.

**CUADRO 1: TRAMOS Y EXTENSIÓN DE LA HIDROVÍA**

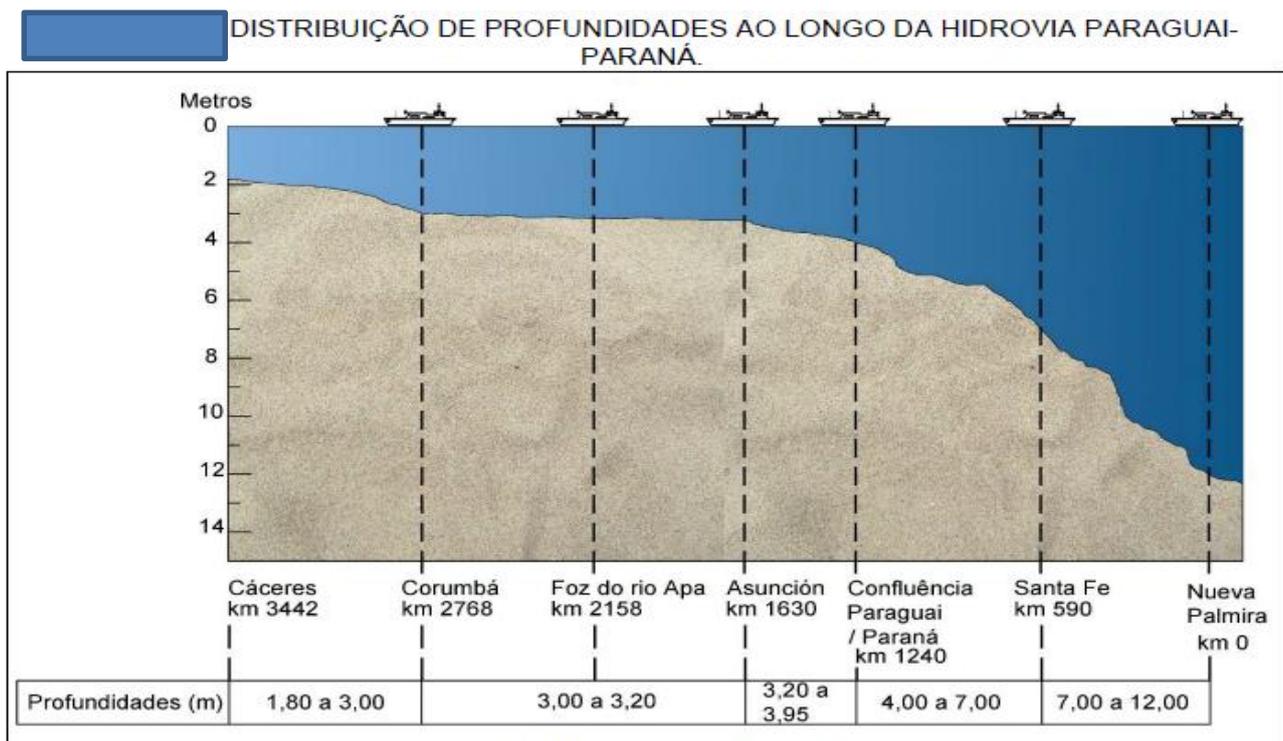
TRECHO	EXTENSIÓN (en km)	Profundidad mínima del canal navegable (m)	Capacidad media del trecho (t)
CÁCERES A CORUMBÁ	670	1,8	9
CORUMBÁ A ASUNCIÓN	1132	3,00 a 3,20	24

<sup>1</sup> Argentina: 1.99 millones de km<sup>2</sup>; Bolivia: 1.02; Brasil: 1.35; Paraguay: 0.40; Uruguay: 0.18. Fuente: UFPR/ITTI.

ASUNCIÓN A SANTA FE	390	3,20 a 3,95 (Asunción a Confluencia)	30
	650	4,00 a 7,00 (Confluencia a Santa Fe)	
SANTA FE A NUEVA PALMIRA	590	7,00 a 10,00 (Santa Fe a San Martín)	37,5
		10,00 a 12,00 (San Martín a Nueva Palmira)	
FOZ DE IGUAZU A CORRIENTES	680	2,50 a 3,00	9

2

**GRÁFICO 2: TRAMOS Y EXTENSIÓN DE LA HIDROVÍA**



FONTE: Elaborado por UFPR/ITTI.

<sup>2</sup> Las condiciones generales de navegación: para definir las profundidades del canal navegable en cada uno de los tramos de la HPP, el principal factor considerado es el régimen hidrológico de los ríos Paraguay y Paraná, evaluando los períodos de inundaciones y sequías por medio del análisis de las series históricas de salida y nivel de agua de las estaciones fluviométricas disponibles. Fuente: UFPR/ITTI.

Esa importancia se destaca en primer lugar como medio de transporte. En general, los costos de transporte y de logística representan un elevado porcentaje del precio final de los bienes y actualmente, la incidencia de los fletes en el valor CIF de las importaciones alcanza promedios de más de 40%. Existen sobradas ventajas económicas, operativas y de reducido impacto ambiental que ofrece el transporte fluvial, el cual también promueve la intermodalidad.

En segundo lugar, es un significativo factor de desarrollo económico debido a que ofrece una mayor y mejor conectividad entre las poblaciones ubicadas en el área de influencia. Esta conexión a través de una navegabilidad segura y confiable durante todo el año puede permitir alcanzar logros en otros campos no relacionados con el comercio y la navegación, como por ejemplo la educación, la salud, la tecnología y un mejor aprovechamiento sinérgico de las potencialidades productivas de la región.

Como ejemplo de ello baste citar que la Hidrovía Paraguay-Paraná cuenta con la impresionante cifra de 105 terminales portuarias hasta el Gran Rosario en Santa Fe, Argentina, tal como se observa en el cuadro 2 que sigue.

<b>CUADRO 2 Infraestructura portuaria de la Hidrovía Paraná- Paraguay y Alto Paraná desde Puerto Cáceres y hasta el Gran Rosario.</b>	
<b>ZONA</b>	<b>NUMERO DE TERMINALES PORTUARIAS</b>
<b>Terminales Portuarias en las secciones 1 y 2 de la Hidrovía Paraná- Paraguay (Tramo Puerto Cáceres- Confluencia).</b>	<b>51</b>
En territorio de Bolivia	4
En territorio de Brasil	7
En territorio de Paraguay	39
En territorio argentino	1
<b>Terminales Portuarias localizadas sobre el Alto Paraná (Tramo Itaipú- Puerto Iguazú- Confluencia)</b>	<b>16</b>
En territorio de Paraguay	10
En territorio argentino	6
<b>Terminales portuarias localizadas sobre el Río Paraná (tramo Confluencia- Diamante)</b>	<b>9</b>
En territorio argentino	9
<b>Terminales portuarias localizadas en el Gran Rosario</b>	<b>29</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>105</b>
Fuente: Bolsa de Comercio de Rosario, Paraguay fluvial. Com,	

3

<sup>3</sup> Fuente: Bolsa de Comercio de Rosario (BCR).

## ❖ Marco institucional: origen y perspectivas

El Proyecto de la Hidrovía Paraguay-Paraná se estableció en 1969 en Brasilia, dentro del Tratado de la Cuenca del Plata, firmado por los cinco países. Mediante este Tratado se acordó promover programas, estudios y obras en áreas de interés común y la adopción de medidas de fomento a la navegación fluvial.

En 1987, en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, los Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata aprueban la resolución N°210 declarando de interés prioritario el desarrollo del sistema Paraguay-Paraná.

En 1988, los Ministros de Transporte y Obras Públicas de los países miembros, se reúnen en Campo Grande, Brasil, donde tiene lugar el “Primer Encuentro Internacional para el Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná” con el objeto de identificar las opciones más adecuadas para el mencionado desarrollo de la Hidrovía, como corredor de transporte regional y como columna vertebral de una futura integración.

En 1989, en la XIX Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata, el Programa HPP es incorporado al sistema del Tratado de la Cuenca del Plata, por Resolución N°239. Se estableció a fin de individualizar las acciones necesarias para mejorar la navegación en los tramos sucesivos de los ríos Paraguay y Paraná y surgió ante la necesidad de mejorar el sistema de transporte de la región debido al incremento del comercio regional, ampliado luego con la creación del MERCOSUR.

Una mejor utilización y desarrollo integral de la Hidrovía permitirá obtener beneficios tales como: reducir los costos del transporte, logrando productos regionales más competitivos en el mercado mundial; mejorar el comercio del MERCOSUR, impulsando así las economías nacionales y regionales; aumentar los ingresos en la región, mediante el incremento del comercio y las oportunidades de recaudación por peajes; promover el desarrollo industrial, a través de la generación de nuevos polos en torno a las terminales portuarias; monitorear las condiciones ambientales en la totalidad de la vía fluvial, especialmente en zonas vulnerables a inundaciones y contaminación; mejorar la información a las embarcaciones, proveyendo productos y servicios informáticos a los operadores de centros de coordinación, para su utilización por parte de las empresas navieras, operadores de terminales y otras agencias autorizadas, etc.

Para alcanzar dichos objetivos, fue concebido un programa para actuar en dos aspectos principales relacionados con el transporte fluvial: los operacionales (transporte) y los vinculados con el

mejoramiento o adecuación de la infraestructura (vía fluvial y terminales). Para facilitar y promover la navegabilidad, o sea el aspecto operativo, el principal instrumento jurídico es el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira), cuya estructura se ilustra a continuación.

### CUADRO 3

#### **Estructura organizativa del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná<sup>4</sup>**



Los miembros del CIH relanzaron el funcionamiento pleno del organismo en el año 2015. La Argentina, en su carácter de país depositario de la sede tal como lo estableció el Estatuto fundacional del Comité, propuso e impulsó el traspaso de la gestión de la Secretaría Ejecutiva (hasta ese momento en el Ministerio de Transporte) al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto. Se retomaron las reuniones y se designó a un funcionario diplomático para ejercer el cargo de Secretario Ejecutivo del CIH<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> La Comisión de Coordinación Técnica (CCT) no está en funciones. En la XLIV Reunión de la Comisión del Acuerdo se decidió su reactivación (se reunió por última vez el 21 de septiembre de 2009) y se acordó coordinar la convocatoria a fin de que se desarrolle de forma previa a la XLV reunión del CIH.

<sup>5</sup> Embajador Luis Pablo Niscovolos.

El CIH es apuntalado por su Secretaría Ejecutiva y por la Comisión del Acuerdo (CA), organismo técnico que lleva adelante la agenda regular<sup>6</sup>. Ambas instancias promueven el avance de las negociaciones y la búsqueda de consensos para mejorar la utilización de la Hidrovía.

Desde su creación, la labor del CIH y de sus órganos subsidiarios se concentró en coordinar acciones (algunas sobre objetivos estructurales y otras apuntando a la coyuntura de la navegación) para el aprovechamiento de los recursos fluviales, tanto los propios como los compartidos. Entre esas acciones, el trabajo se orientó a armonizar legislaciones, regular con miras a facilitar el tránsito fluvial de manera ágil, evaluar y proponer la ejecución de obras, asegurar el continuo dragado, balizamiento y señalización, promover la capacitación y formación del personal naval, coordinar acciones de las aduanas y de las prefecturas nacionales. También y no menos importante, mejorar la los estándares de equipamiento de la flotas, adoptar estándares internacionales en materia de tratamiento de residuos líquidos y sólidos, entre otros objetivos.

Desde los reinicios de la actividad del CIH se han realizado siete reuniones de la Comisión del Acuerdo (CA) y tres del CIH. Las reuniones de la CA fueron en Asunción (Par), La Paz (Bol), Montevideo (Uru), Buenos Aires (Arg), Asunción (Par), Cochabamba (Bol) y la última nuevamente en Asunción (Par) en abril del corriente; y las del CIH fueron en Buenos Aires, Santa Cruz de la Sierra y, la última, en diciembre de 2016, en Brasilia. En el año 2018 y hasta la actualidad se mantiene el ritmo regular de reuniones de la Comisión del Acuerdo y del CIH.

Con esos objetivos y calendario en funcionamiento puede afirmarse que se están desarrollando y encontrando soluciones -de manera gradual y sistemática- a los temas relativos al transporte fluvial en la Hidrovía.

La Secretaría Ejecutiva trabajó en coordinación con los Estados Miembros y promovió la dinámica de estas reuniones para trabajar sobre una agenda realista, creíble y con plazos para alcanzar los objetivos en cada uno de los temas de la agenda.

No hay dudas que los temas relativos a la estructura, calidad y mejor uso de las facilidades del sistema de transporte fluvial son un engranaje fundamental de la logística y del desempeño del comercio exterior de los cinco países. Esto se ha puesto de relieve de una manera nítida en las agendas gubernamentales y es un hecho que hay que subrayar.

---

<sup>6</sup> Tiene su Sede permanente en Asunción, en el Ministerio de Relaciones Exteriores de la República del Paraguay.

Son agendas nutridas, a veces complejas, algunas de largo tratamiento, las que reflejan la naturaleza estructural o coyuntural de cada tema y que involucran a los gobiernos y al sector privado ligado a la actividad fluvio-marítima y naval. Una agenda equilibrada no puede perder de vista esa interrelación, la que puede ayudar a avanzar y resolver los temas concretos que se presentan cotidianamente.

Tanto en el CIH como en la Comisión del Acuerdo, se han alcanzado significativos avances en este tiempo y la resolución de temas que hacen a la navegación fluvial, a su seguridad, a colaborar con los organismos de seguridad en sus políticas para el control de ilícitos, al cuidado del medio ambiente, a un mejor funcionamiento inter-institucional (en particular un fluido contacto entre Aduanas y Prefecturas de los cinco países), a la capacitación y formación del personal de navegación, a la evaluación de las obras necesarias para mantener el dragado y balizamiento en las mejores condiciones, etc.

Al mismo tiempo, la agenda institucional está enfocada a definir a la mayor brevedad posible la nueva Sede del Organismo. En junio de 2018 concluyó el proceso de rúbrica del Acuerdo de Sede de la Secretaría Ejecutiva del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay - Paraná (CIH), designándose a la ciudad de Buenos Aires como sede permanente.

También se firmó la prórroga indefinida del Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía (Octavo Protocolo), otorgando continuidad y previsibilidad jurídica al tratado, factor clave para la atracción de inversiones en el sector fluvial y la integración regional, en beneficio de los cinco países que la integran: Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay.

De esta forma, culmina un proceso de 26 años de fortalecimiento institucional del sistema de la Hidrovía, verdadera autopista fluvial que, a lo largo de 3.500 kilómetros de vías navegables, ofrece un medio de transporte alternativo, altamente eficiente y sumamente competitivo, clave para optimizar la logística nacional y regional, reduciendo el costo de los fletes, potenciando el valor de nuestras exportaciones y ayudando a preservar el medio ambiente.

### ❖ **La Hidrovia y la perspectiva comercial y ambiental**

La Hidrovia Paraguay-Paraná es sin duda uno de los instrumentos de conectividad con mayor potencial para dinamizar el comercio (por ejemplo al reducir costos económicos del transporte,

disminuir la brecha entre distancia económica y distancia geográfica y mejorar el desempeño medio ambiental) del Mercosur. No obstante, para mejorar ese potencial debe todavía desarrollar una mejor complementación con otros medios de transporte, en especial el de ultramar y el ferroviario y carretero, en base a la gestión más eficiente del transporte fluvial, de la infraestructura de los puertos, del acceso a los puertos y de una armonización regulatoria que facilite y agilice el tránsito fluvial sin por ello perder de vista la seguridad en la navegación.

El área de influencia de la Hidrovía Paraguay-Paraná constituye una región de gran valor estratégico. Sus potencialidades económicas, variedad morfológica y climática, riqueza en materia de biodiversidad, calidad de los suelos, recursos hídricos, capacidad en materia de infraestructura portuaria, potencialidad productiva, disponibilidad energética, diversidad cultural y, finalmente, su situación de privilegio en la América del Sur, la convierten en una región con un enorme potencial de desarrollo sustentable.

Desde el punto de vista ambiental y energético, el transporte fluvial requiere un menor consumo de energía por carga (eficiencia energética) y, en el caso particular de la Hidrovía Paraguay-Paraná, un mínimo de intervenciones en el río (dragado de mantenimiento), debido a sus condiciones naturales de navegabilidad.

Según estudios realizados por la CAF<sup>7</sup> el modo hidroviario de transporte resulta el más eficiente frente a modos terrestres, por ejemplo, en costo tonelada/kilometro:

- Una barcaza puede transportar 1.600 toneladas de carga, mientras que se requerirían 40 vagones de ferrocarril u 80 camiones para la misma carga.
- Transportando 1 tonelada de carga, por cada litro de diesel se recorren 251 km. en barcaza, 101 km. en ferrocarril, o 29km. en camión.
- Aplicando 1 HP, se transportan 22,2 toneladas de carga por Hidrovía, frente a 7,4 por ferrocarril o solo 1 ton. por carretera.
- Para transportar 1 tonelada de carga por 1.000 km., una barcaza consume 3,74 litros de diesel, frente a 8,26 litros que consume el ferrocarril y 32,25 litros el camión.

La Hidrovía constituye un vector fundamental del transporte al mundo y del comercio de productos agrícolas originarios de su zona de influencia. En la actualidad el transporte y comercio se basa en productos como la soja y sus derivados, seguidos por el hierro y los combustibles. El tráfico de

---

7 "Hidrovías para el desarrollo y la integración sudamericana", (2016 - CAF)

bajada (Norte Sur) es mucho mayor que el de subida, a razón de cuatro veces más. Según fuentes consultadas<sup>8</sup>: Paraguay exporta el 85% de su producción por la HPP, Brasil el 6% y Argentina solamente un 1%. Y para el tráfico de mayor importancia de subida es el de combustibles (80% del total). Agrega que el volumen proyectado por Paraguay para el año 2030 es de más de 20 millones, sin contar lo proyectado para Brasil y Bolivia<sup>9</sup>.

Estudios realizados por ANTAQ, UFPR e ITTI<sup>10</sup> identificaron los flujos comerciales y la participación de los Estados Partes a través de la HPP en el año 2015 y los resultados fueron los siguientes:

#### ➤ ARGENTINA:

- Volumen total transportado en la HPP: 64.6 millones de toneladas (84.95% exportaciones; 15.05% importaciones)
- Principal ruta / Socio comercial: Asia, Europa y Brasil
- Productos comercializados destacados – Exportación: residuos de aceite de soja, maíz y aceite de soja. Importación: aceites de petróleo (combustibles) y fertilizantes.
- Representación de la HPP en el transporte de carga en el país: 54.6%

#### ➤ BOLIVIA:

- Volumen total transportado en la HPP: 1 millón de toneladas (97% exportaciones; 3% importaciones)
- Principal ruta / Socio comercial: América Central y Asia.
- Productos comercializados destacados – Exportación: aceite de soja y residuos de aceite de soja. Importación: Aceites de petróleo (combustibles).
- Representación de la HPP en el transporte de carga en el país: 12.9%

#### ➤ BRASIL:

- Volumen total transportado en la HPP: 4.47 millones de toneladas (100% exportaciones)
- Principal ruta / Socio comercial: Argentina
- Productos comercializados destacados – Exportación: mineral de hierro (98.8%)

---

<sup>8</sup> Juan Carlos Muñoz Menna.

<sup>9</sup> Al acumular los tráficos proyectados por la Hidrovía para el año 2030 para Paraguay, Brasil y Bolivia, los diversos productos alcanzan 56.500.000 toneladas. (Fuente: J. C. Muñoz Menna, CAFyM)

<sup>10</sup> "Hidrovía do Rio Paraguai – EVTEA – Estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental" : ANTAQ – Agencia Nacional de Transportes Aquaviários / UFPR – Universidade Federal do Paraná / ITTI – Intelligence Tech & Trade Initiative (Brasil), 2018.

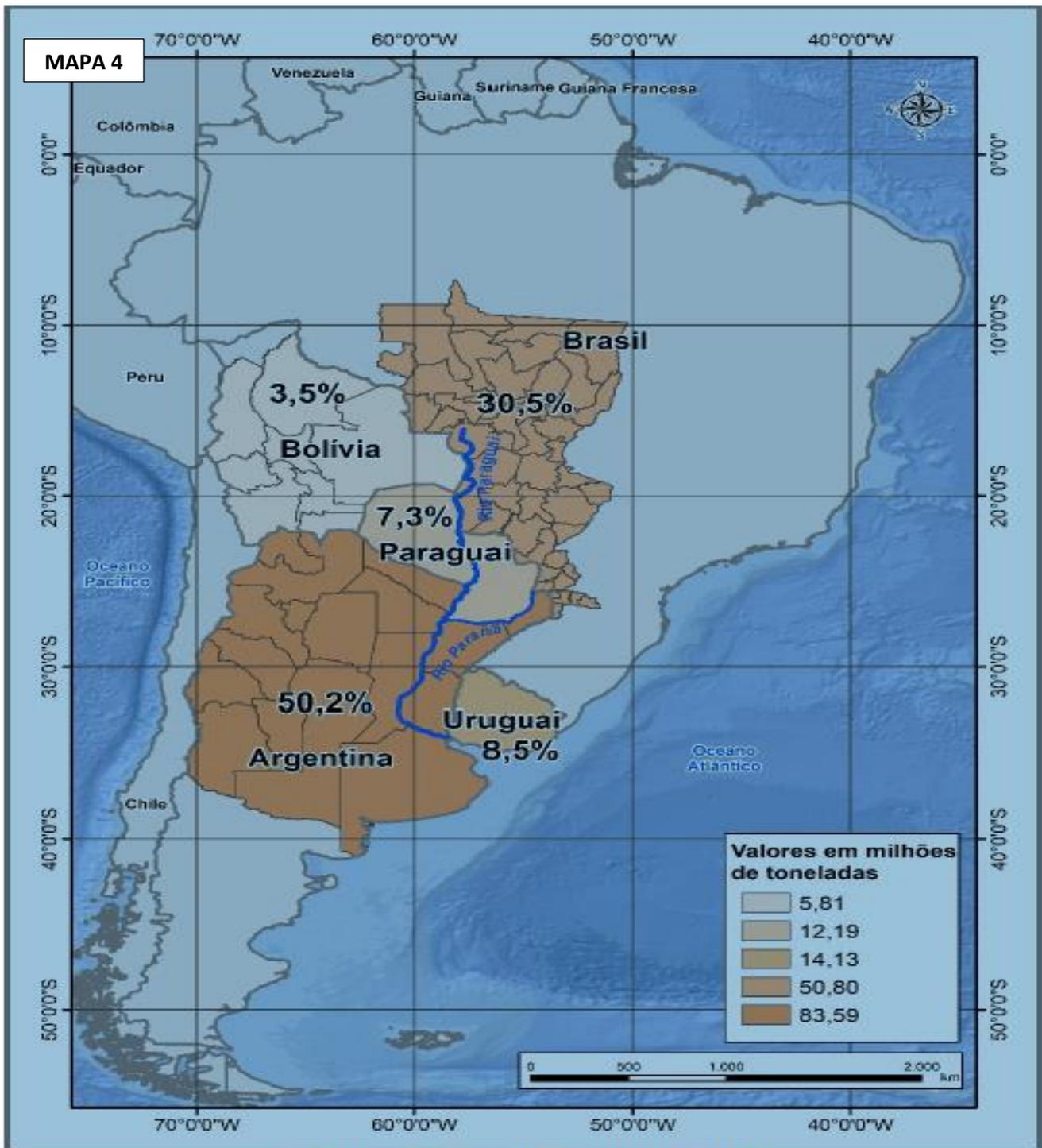
- Representación de la HPP en el transporte de carga en el país: 0.6%

#### ➤ PARAGUAY:

- Volumen total transportado en la HPP: 12.97 millones de toneladas (81.2% exportaciones; 18.8% importaciones)
- Principal ruta / Socio comercial: Europa y América del Sur.
- Productos comercializados destacados – Exportación: soja y residuos de aceite de soja, maíz y trigo. Importación: Combustibles y fertilizantes.
- Representación de la HPP en el transporte de carga en el país: 76.8%

#### ➤ URUGUAY:

- Volumen total transportado en la HPP: 52.36 millones de toneladas (100% exportaciones)
- Principal ruta / Socio comercial: Paraguay.
- Productos comercializados destacados – Exportación: fertilizantes y cimientos hidráulicos.
- Representación de la HPP en el transporte de carga en el país: 0.4%



FONTE: Elaborado por UFPR/ITTI.

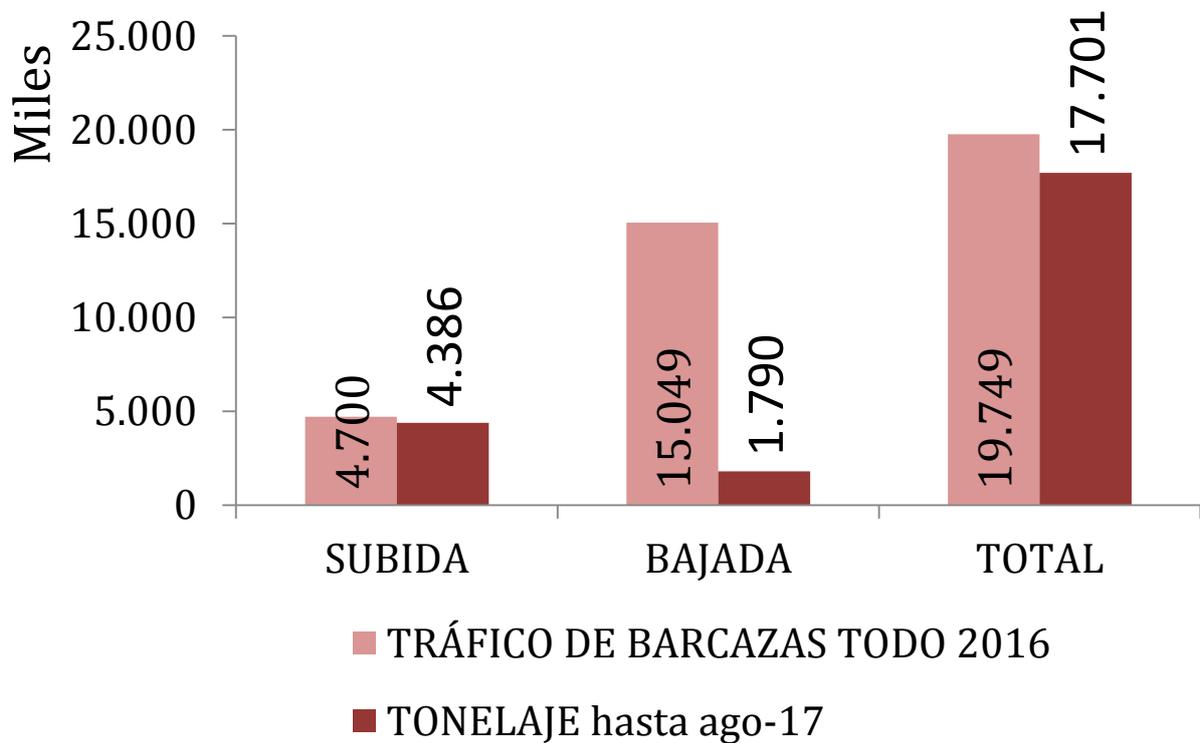
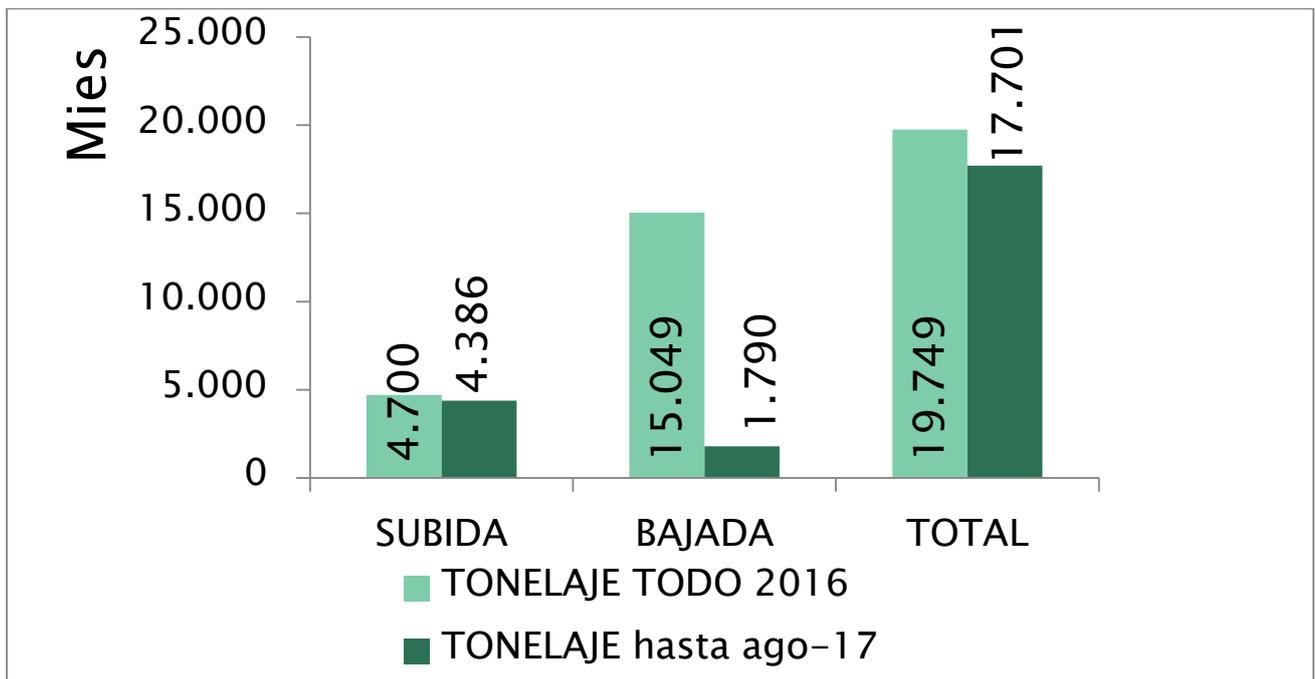
11

A continuación, se detallan algunos datos sobre el comercio en la Hidrovía Paraguay Paraná:

<sup>11</sup> Valores en millones de toneladas (porcentaje correspondiente a cada país). Fuente: UFPR/ITTI

- Paraguay dispone del 75% de la flota, la Argentina, 14%; Brasil, 5%; Bolivia, 4%; y Uruguay menos del 1%. Paraguay tiene entre 2800 y 3000 barcazas y casi 300 remolcadores.
- Tiene más de 200 puertos y amarraderos en su recorrido.
- Apenas el 3% del comercio argentino se transporta por la Hidrovía, en cambio en Paraguay el 85% del comercio va por vía fluvial.
- Los aumentos de carga transportada fueron desde 700 mil toneladas en los años 90 a más de 18 millones anuales.
- El tamaño de la flota aumentó considerablemente, de 200 barcazas a más de 2.200 actualmente. Se suman 40 equipos porta-contenedores (doble desde 2008 y con mayor escala) para movilizar flujo superior a 120 mil TEUS por año.
- Inversiones en remolcadores y barcazas: U\$S 2,5 B. Aumenta si sumamos puertos y astilleros.
- Paraguay dispone del 75% de la flota, la Argentina, 14%; Brasil, 5%; Bolivia, 4%; y Uruguay menos del 1%. Paraguay tiene entre 2800 y 3000 barcazas y casi 300 remolcadores.
- Proyección: Para 2018 es posible que se puedan alcanzar las 21/22 millones de toneladas en el tramo Corumbá (Brasil) - Puerto de Santa Fe.
- En el 2016 el 68% de la carga marítima boliviana fue transportada por puertos chilenos (3,6 millones de tn. de carga, principalmente minerales de hierro, soja y derivados)

❖ **GRAFÍCOS 2 Y 3: Flujo comercial: tonelaje y tráfico**



❖ ¿Cuáles son las cargas que se transportan anualmente por la Hidrovía Paraná-Paraguay?

- Desde Corumbá (Brasil) hasta el Puerto de Santa Fe en movimiento de cargas en el 2015 fue de 21,5 millones de toneladas (40% aumento en 5 años).

<b>CUADRO 3 Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraná-Paraguay desde el Puerto de Santa Fe hasta Puerto Cáceres (Brasil). Año 2015. En tn)</b>		
<b>PRODUCTO</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Soja y derivados	7.757.154	7.721.289
Otros granos	2.756.674	4.214.646
Mineral de hierro	6.625.000	4.126.000
Cargas líquidas	3.456.864	4.064.111
Cargas varias	1.306.260	1.460.559
<b>Total</b>	<b>21.901.952</b>	<b>21.586.605</b>

Fuente: Hidrovía SA / Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación

12

- Desde Corumbá (Brasil) hasta el Puerto de Santa Fe se hacen cerca de 13.000 viajes por año en trenes de barcazas.

<b>CUADRO 4 Viajes generados por la Hidrovía Paraná- Paraguay Tramo Santa Fe al norte</b>						
<b>Producto</b>	<b>Viajes totales</b>					
	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Soja y derivados	4.357	4.521	2.969	5.708	5.033	5.056
Otros granos	984	965	1.669	1.382	1.705	2.639
Mineral de hierro	2.541	3.194	2.951	3.343	3.490	2.240
Cargas líquidas	1.595	1.396	1.092	1.480	1.823	2.036
Cargas varias	531	822	630	1.124	1.021	1.067
<b>Total</b>	<b>10.008</b>	<b>10.898</b>	<b>9.311</b>	<b>13.037</b>	<b>13.072</b>	<b>13.038</b>
<b>Incremento entre 2010 y 2015 en %</b>						<b>30%</b>
<b>Incremento en viajes entre 2010 y 2015</b>						<b>3.000</b>

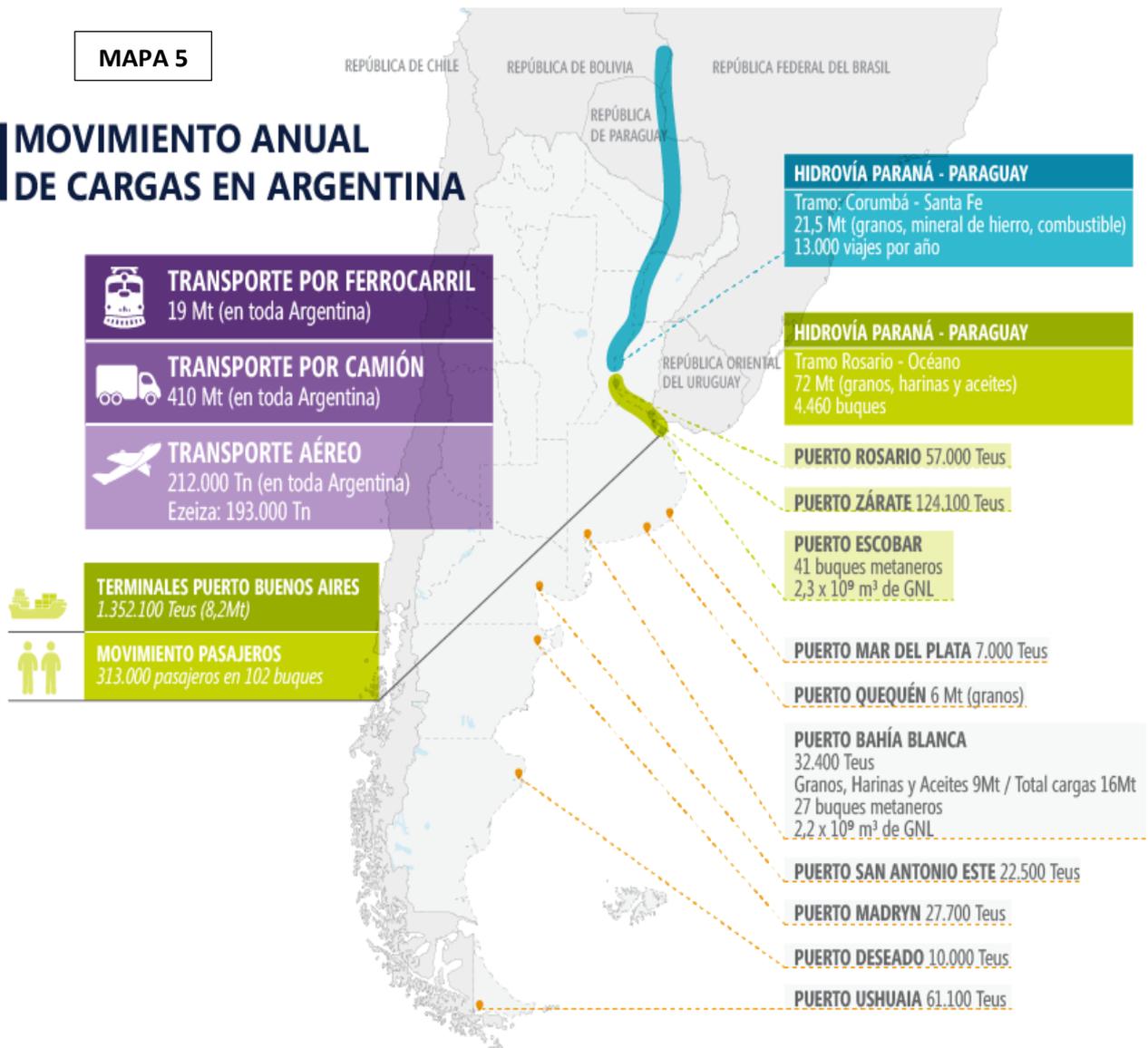
Fuente: Hidrovía SA / Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación

13

<sup>12</sup> Fuente: Bolsa de Comercio de Rosario (BCR)

MAPA 5

## MOVIMIENTO ANUAL DE CARGAS EN ARGENTINA



14

### ❖ El CIH hoy: sus responsabilidades y estado de la agenda de trabajo

El Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay – Paraná (CIH) es el órgano máximo del Acuerdo de la Hidrovía y el que establece las normas y coordina las políticas de sus cinco Estados Parte.

Desde sus inicios, se ha reunido en 45 oportunidades.

<sup>13</sup> Fuente: Bolsa de Comercio de Rosario (BCR)

<sup>14</sup> Fuente: Bolsa de Comercio de Rosario (BCR)

La compleja variedad de temas que el CIH desarrolla, su naturaleza técnica, la necesidad de contar con presencia de diferentes organismos nacionales y, ocasionalmente representantes del sector privado torna difícil poder sintetizar un listado exhaustivo de temas que se tratan. Se trata de una agenda de "geometría variable" , donde las prioridades van cambiando en el tiempo.

Con el correr de los años, la dinámica y el volumen del organismo, así como la frecuencia de sus reuniones fue variando. Se mantuvo no obstante un ritmo relativamente activo en la labor de la Comisión del Acuerdo, órgano técnico que aborda la agenda regular de trabajo, dominada por la "coyuntura" fluvial y menos por los temas estructurales, como había sucedido con el CIH en sus primeros años de gestión.

En ese escenario, la distinta velocidad de evolución y perfeccionamiento regulatorio de los países en los temas de navegación fluvial también influyó para que el ritmo no fuera constante. En otras palabras, resultó y sigue resultando complejo "nivelar el campo de juego" regulatorio. Esto es evidente por ejemplo, en cuestiones relacionadas con la formación y capacitación del personal embarcado y el evidente desnivel de formación entre los países, en los distintos niveles impositivos que gravan las actividades navieras, los diferentes niveles de los aranceles de importación de insumos y bienes finales, el valor del combustible y sus gravámenes, entre otros indicadores.

Las políticas de fomento e incentivo a la industria naval y a las actividades fluviales no están exentas de diferencias notorias entre los países, lo cual también hace difícil que el propio CIH y sus órganos técnicos puedan incursionar con éxito en esos temas de agenda, que están más relacionados con la política industrial y comercial y, en algunos casos, sujetos a compromisos en el MERCOSUR.

El formal restablecimiento de la institucionalidad del CIH, en consonancia con el nombramiento de un Secretario Ejecutivo con rango diplomático superior, ha sido el punto de partida del renacer en la arena institucional del Comité. Esa acción se ve reflejada en la continua participación en foros regionales explicando la problemática y los avances de la denominada "autopista" fluvial del MERCOSUR.

Es importante apuntalar de manera definitiva ese proceso. Hay que promover la fluidez de las reuniones del CIH y consolidar a su Secretaría Ejecutiva como el ámbito de trabajo, articulación y coordinación interinstitucional para mejorar la comunicación y gestión entre las Delegaciones.

De lo contrario, se estarían desaprovechando oportunidades para contribuir a mejorar la infraestructura de transporte intermodal, la real integración política y comercial de la región y su inserción comercial en otros mercados.

La variedad de temas que el CIH desarrolla, su naturaleza técnica, la necesidad de contar con presencia de diferentes organismos nacionales y, ocasionalmente representantes del sector privado torna difícil poder sintetizar un listado de prioridades.

Se procura alcanzar un delicado equilibrio en la dinámica de las reuniones y en la fijación de políticas regulatorias. No es sencillo articular los intereses de cinco países donde intervienen numerosos organismos regionales en el diseño y aplicación de políticas sobre transporte fluvial y comercio. Por ello, para mantener en marcha los mecanismos institucionales hay que desarrollar y encontrar soluciones de manera gradual y sistemática para los asuntos vinculados con la Hidrovía. Es necesario dar continuidad a esos compromisos con objetivos cumplibles.

Son complejos los desafíos para aumentar su eficiencia, respetar los compromisos internacionales y también aplicar, cuando corresponda, las legislaciones nacionales. Pero se trata justamente de ir sorteando en forma pragmática y permanente esos desafíos.

En ese sentido, diversas entidades y representantes del sector naviero y fluvial destacan la potencialidad de la Hidrovía como un eje de infraestructura de transporte de indudable valor estratégico. Según un informe técnico de la UNR<sup>15</sup>, realizar las correspondientes mejoras en la infraestructura hidroviaria conllevaría a obtener los siguientes resultados:

- El mercado se vuelve más atractivo para la inversión con la incorporación de nuevos *players* (terminales especializadas, almacenajes, industrias)
- Se captan nuevas cargas típicamente transportadas por otros modos.
- Crecen las flotas de barcasas, remolcadores, lanchas autopropulsadas y buques que la navegan, de forma variada en cada país debido a las diversas políticas.
- Aumenta la mano de obra para el sector en cantidad, calidad y capacitación.
- Se establece una visión de marketing sobre este modo de transporte y se crean plataformas de información sobre empresas, mercaderías, servicios, frecuencias, estadísticas, etc.
- La integración de la infraestructura regional ha sido siempre un tema de gran relevancia.

---

<sup>15</sup> Programa de infraestructura regional para la integración – Universidad Nacional de Rosario (UNR)

- Elevado crecimiento económico experimentado por los países sudamericanos en gran medida consecuencia del auge de las exportaciones hacia los países más desarrollados y especialmente a China.
- Situación nueva: la saturación e insuficiencia de los canales de transporte y comercialización existentes.
- La creciente demanda de alimentos y materias primas, acompañada de precios también en alza, impulso la explotación de nuevas áreas al interior de los países, obligando a los productores a volcar la mirada hacia otros medios de transporte, entre ellos el transporte fluvial.
- Países miembros: Mejorar productividad. Diversificar su economía, agregando cada vez más valor agregado a la producción, mejor y mayor inserción en los mercados internacionales.
- En esa cadena de valor, uno de los eslabones más importantes lo constituye el costo de transporte y logística.
- El uso ambientalmente adecuado y condiciones sostenibles de las cuencas hidrográficas de la región y de sus ríos contribuirá de manera significativa a reducir los costos.
- Más allá de mejorar la competitividad, las hidrovías también constituyen un elemento natural importante para promover la integración económica y desarrollo social de sus áreas de influencia.
- Uso de los ríos como elemento de efectivo apoyo impulsor al desarrollo económico y social de la región.
- Esfuerzos: desafíos tales como la formulación de políticas públicas, fortalecimiento de la institucionalidad, el mejoramiento de la navegabilidad, la construcción de puertos y de infraestructura logística y el impulso a la conformación de nodos multimodales.

Desde la CEPAL se señala: “la Hidrovía actual se queda pequeña. Se necesita urgentemente una ampliación de su capacidad física, una mejora de sus condiciones operativas – frente a las demandas de los buques que son mayores y más numerosos – y una renovación del esquema de asociación público-privada de su operación, que está próximo a vencer” <sup>16</sup>.

En suma, se trata de mejorar y potenciar un sistema logístico que es sostenible, tanto desde el punto de vista ambiental, como social y económico. El primero en relación entre el consumo de combustible y la capacidad de carga, que si se acompañara de mejoras tecnológicas y mecánicas en

---

<sup>16</sup> Ricardo Sánchez, *ibid.*

la navegación, convertirían al transporte fluvial en el modo de transporte más amistoso para el medio ambiente.

La potenciación de las actividades productivas generan empleo y condiciones de bienestar superiores a las actuales. La suma de impactos directos, indirectos e inducidos de la ampliación la convierten en la inversión de mayor rentabilidad que se pueda conocer, al menos dentro del campo de los proyectos de infraestructuras para el transporte.

El desarrollo requiere decisiones, requiere acción pronta y efectiva. La ampliación de la Hidrovía y la mejora de sus condiciones operativas y económicas son imprescindibles, pero también lo es su articulación con el sistema logístico regional, en el marco de unas políticas de logística más modernas y sostenibles. En efecto, es en el entramado del hinterland adonde los atrasos suelen ser mayores.

La misma fuente señala que en el caso argentino, (que representa el 80% del área de influencia) se expandió a un total de 16,8 millones de hectáreas, con una producción de 35,5 millones de toneladas en 1990, a 38,9 millones de hectáreas con 121,9 millones de toneladas producidas en el año 2016. Este crecimiento posibilitó extender la frontera productiva del NEA y NOA Argentino, junto a Bolivia, Paraguay y parte de Brasil, permitiendo la especialización y desarrollo del principal complejo de transformación y exportación de soja del mundo en la interfase fluvio-marítima del Gran Rosario, núcleo de la Región Centro de la Argentina.

En la actualidad se mueven a nivel nacional más de 320 millones de toneladas anuales de cargas. La partición modal se ha sesgado hacia el transporte carretero en casi un 90%, donde el transporte ferroviario ha reducido su participación a un tercio de lo que movilizaba hace treinta años y el transporte fluvial no ha desarrollado más de 20% de su potencial. Y dice que “nuestro actual desafío al contar con una Hidrovía natural, es pasar del actual sistema logístico comercial, al de un sistema sustentable en términos de: integración logística, intermodalidad, sustentabilidad ambiental y desarrollo de beneficios macroeconómicos y sociales” .

La experiencia internacional demuestra que el desarrollo de hidrovías eficientes contribuye al mejoramiento de la competitividad, a la generación de economías de escala, a la reducción de costos logísticos, a una mejor inserción en el comercio internacional y al desarrollo de nuevos polos de actividad económica.

Desde la implementación de la Hidrovía se pueden visualizar importantes cambios en toda la región de influencia relacionados con la infraestructura de transporte (reducción en los precios del transporte de cargas) que han tenido un efecto significativo en la expansión de la producción de los cultivos exportables, tanto en la superficie cultivada, cuando en el volumen producido y exportado, como en la introducción de nuevas actividades económicas con la instalación de plantas de agregación de valor. Existe un consenso generalizado de que la puesta en marcha de la Hidrovía ha sido una decisión correcta con una implementación eficaz, que ha logrado impulsar el desarrollo del



país y ha apoyado a los demás Estados Parte de la HPP.

Analizado un grupo de cultivos especialmente dedicados al comercio exterior (soja, maíz, trigo, cebada, girasol, sorgo y maní) resulta notorio que al aumentar la capacidad de transporte a lo largo de la vía se han ido incorporando mayores superficies sembradas y se han aplicado nuevas tecnologías que permitieron una línea ascendente de la producción solo interrumpida por la crisis global del 2008/2009:

- Las áreas cultivadas evolucionaron desde 16.8 millones de hectáreas en 1990/91 a 24 millones en 2000//01, a 31.5 millones en 2010/11 y a 36 millones en 2015/2016.

- Los volúmenes producidos lo hicieron desde 36.5 millones de toneladas en 1990/91, 65 millones en 2000/01, 98 millones en 2010/11

y 122 millones en 2015/16.

Otro efecto significativo es el cambio en el perfil productivo del área de la Hidrovía como producto de la especialización en actividades de mayor eficiencia relativa (principalmente el complejo sojero) que ha permitido el desarrollo del mercado sojero en las Repúblicas de Paraguay y Bolivia y parte del Estado de Mato Grosso do Sul (Brasil), quienes también exportan a través de la Hidrovía, que

totalizan en conjunto un área de 32 millones de hectáreas cultivadas de soja con una producción de 96 millones de toneladas.

Igualmente se verifica como positivo el cambio en la estructura económica (ingresos de nuevas empresas y actividades económicas como instalaciones industriales, logísticas, puertos y terminales especializadas, etc.) a lo largo de la Hidrovía, que han permitido la producción y exportación de harinas y aceites vegetales en volúmenes muy significativos, que colocan a la Argentina como uno de los principales proveedores de estos productos en el mundo.

### ❖ **Conclusión: ¿Una sede definitiva para el CIH?**

El escenario comercial promisorio descrito en este informe refuerza la necesidad de la internalización – en sus respectivas legislaciones nacionales - (por parte de los países miembros del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná) del recientemente celebrado Acuerdo de Sede para el organismo, que se venía postergando desde el inicio del Acuerdo de Transporte Fluvial (1992).

Como se ha explicitado en este trabajo, los Estados Partes han colocado esta cuestión en un lugar prioritario de la agenda multilateral. La flamante firma del Acuerdo de Sede significó una acertada decisión y oportunidad para los integrantes del CIH a fin de avanzar en la formulación de políticas permanentes en la materia.

No se pueden resolver los problemas crónicos de infraestructura y transporte unos pocos años, ya que son aspectos complejos que hacen a la eficiencia, a la competitividad, a la seguridad, al empleo, el cuidado del medio ambiente y a la calidad logística.

Para potenciar la utilización de la Hidrovía es necesario generar condiciones a nivel regional para aumentar su nivel de utilización por parte de la carga regional. Hay que reducir tiempos, costos, trámites excesivos y ganar en seguridad, siendo ellos temas que competen a los gobiernos y a los actores privados.

La vía fluvial tiene todo para ser competitiva, eficiente y segura. Sería bueno apuntar hacia eso y evitar que sea un ámbito de disputas intersectoriales o de falta de interés permanente entre los países.

Los trabajos actuales (y su dinamismo) están en una buena dirección desde el punto de vista institucional y gubernamental. Los resultados positivos de la labor del CIH animan a ser optimistas.

En definitiva, el camino no está exento de dificultades, pero hay avances porque la Hidrovia está en foco de los gobiernos.

