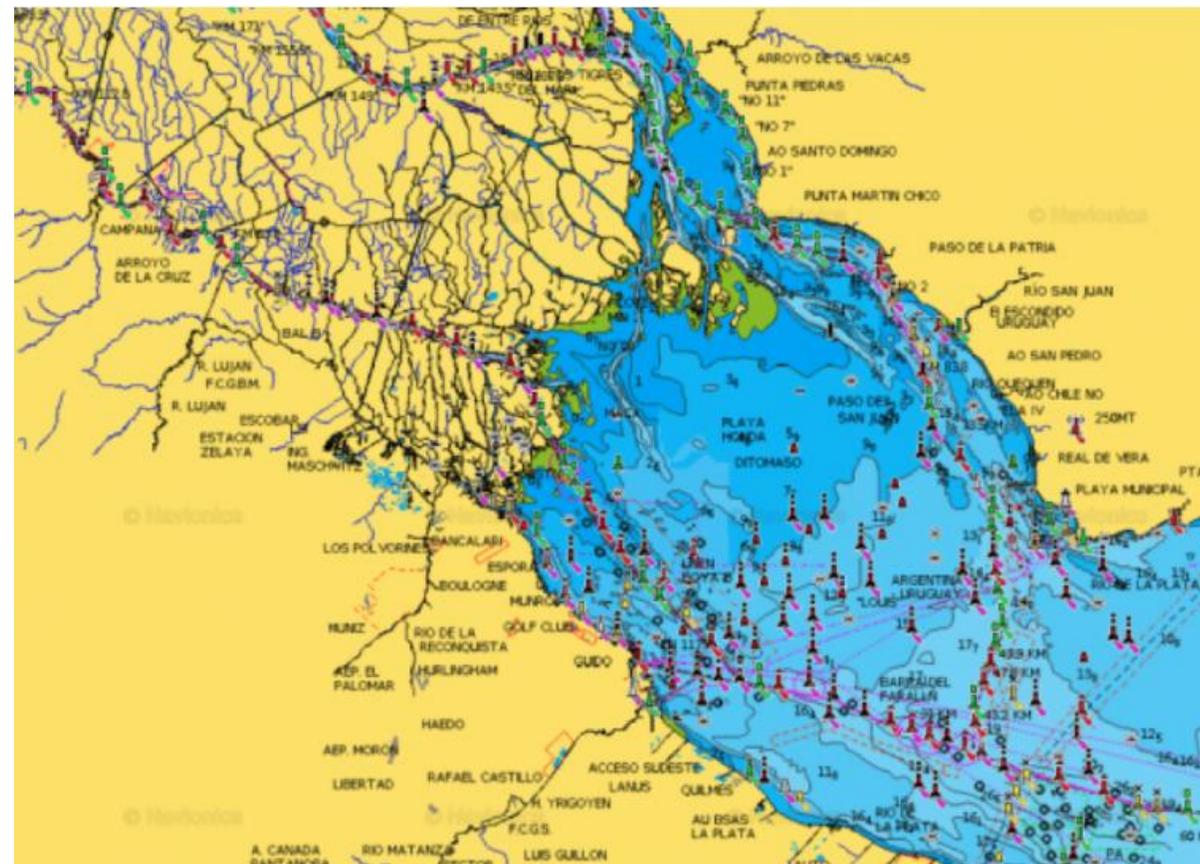


# Los retos de las vías navegables

José A. Barbero

Buenos Aires, 27 de Julio de 2021



- En los últimos meses las vías navegables fluviales han tenido un alto nivel de exposición pública, que contrasta con la escasa atención que el tema generaba años atrás.
- Para gran parte del público se trata de cuestiones poco conocidas, de las que no cuenta con mayor información.
- Esta presentación procura brindar una síntesis que ilustre el tema en forma sencilla, evitando los tecnicismos
- Para ello se revisa someramente cómo funcionan las vías navegables y qué uso tienen, cuál es su relevancia para el futuro del país, y cuáles son los principales retos en la agenda de las políticas públicas.
- Finalmente se presenta una apreciación personal que aspira a contribuir al debate.

- **Cómo funcionan las vías navegables fluviales**

- La red y los sistemas de navegación
- Los usuarios y los flujos de transporte
- Cómo se ha gestionado la navegabilidad de la red

- Qué está en juego para nuestro país
- Los grandes temas en discusión
- Una apreciación personal

# La VTN incluye parte de la HPP, y agrega parte de los canales del Río de la Plata

## La Hidrovía en Tramos

Tramo Puerto Cáceres  
Corumba /Puerto Aguirre  
(es donde asoma Bolivia  
al Río Paraguay)  
Total 672 KM

Tramo Corumba - Río APA  
Total 603 KM

Tramo Río APA - Asunción  
Total 537 KM

Tramo Asunción - Confluencia  
Total 390 KM

Tramo Confluencia - Santa Fe  
Total 650 KM

Tramo Santa Fe- Nueva Palmira  
Total 590 KM

Longitud Total de la Hidrovía  
3.442 KM



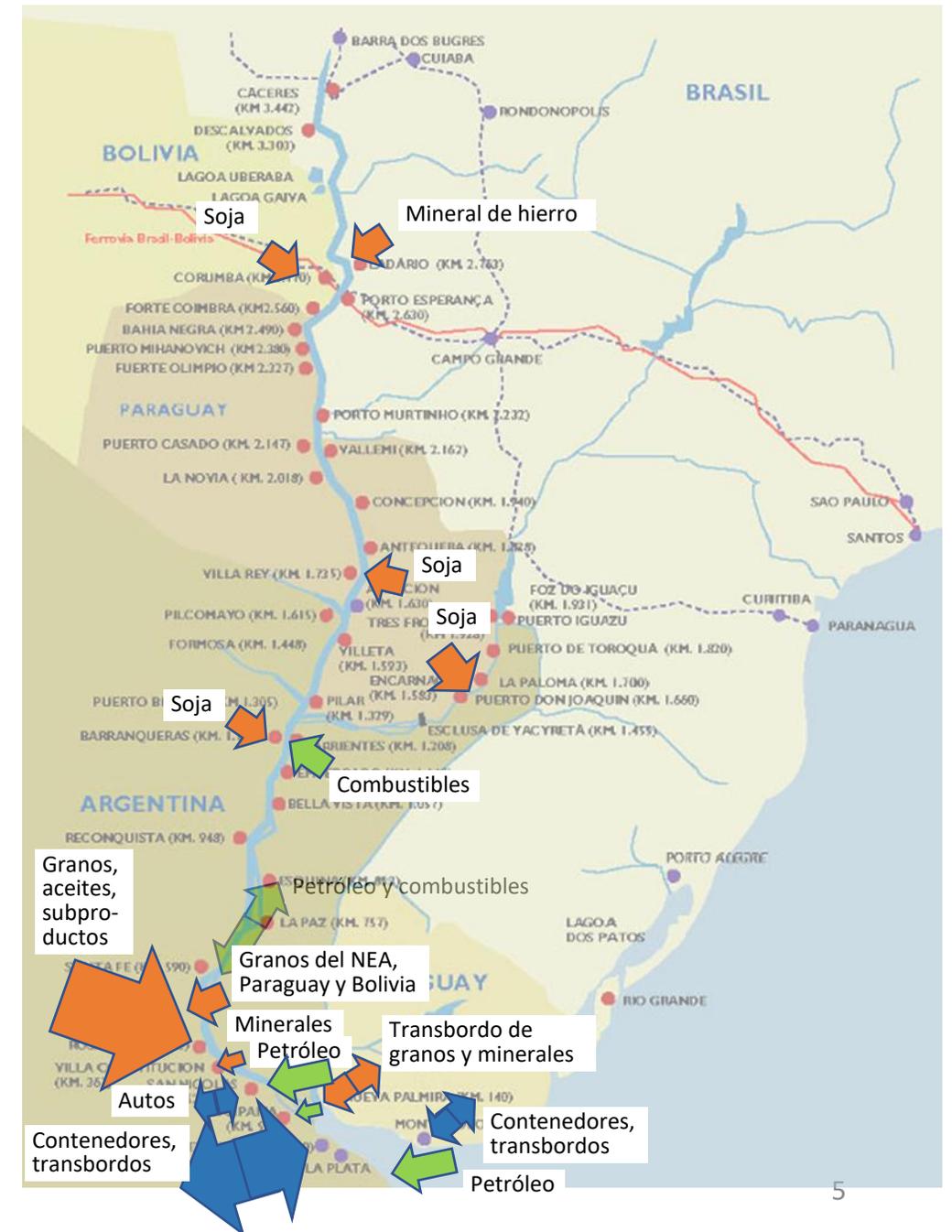
- La **Hidrovía Paraguay-Paraná**: surge como un programa del Tratado de la Cuenca del Plata
- Cuenta con un comité de gobierno (CIH, desde 1989) y un acuerdo de navegación desde 1992 (aprobado por Ley en 1994). La dirección del CIH la tiene la Argentina
- Es un programa de integración fluvial
- No incluye el Río de la Plata ni el Alto Paraná, y sólo un tramo muy reducido del río Uruguay.



- En 1995 el Gobierno Nacional concesionó la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del dragado y señalización de la **Vía Navegable Troncal**, de Santa Fe al Océano, mediante cobro de peaje y un subsidio estatal. Nunca se conformó el ente de control.
- Posteriormente se eliminó el subsidio y se incrementaron los peajes y la profundidad.
- En 2010 se extendió la concesión hasta 2021 y se contrató el dragado hasta Confluencia

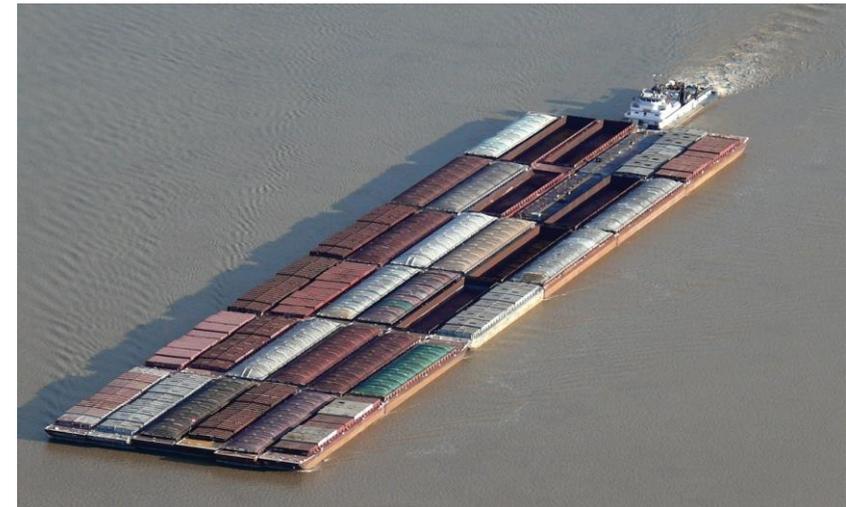
# Qué cargas utilizan la red fluvial

- **Exportaciones de graneles** (granos, aceites, harinas proteicas) desde el polo oleaginoso de Rosario
- **Importaciones y exportaciones** de cargas generales (contenedores) desde terminales de la RMBA (Pto. Nuevo, Dock Sud, Zárate).
  - Algunos desde otros puertos, con transbordo
- **Petróleo y combustibles** líquidos (Dock Sud, Buenos Aires, Campana, La Plata, San Lorenzo, Barranqueras)
- **Tráficos de Paraguay, Brasil y Bolivia**, hacia puertos argentinos y para el transbordo en terminales argentinas y uruguayas
- Otros tráficos de **cabotaje** fluvial y fluviomarítimo: contenedores, fertilizantes
- Exportaciones e importaciones de **automóviles** (Zárate, Rosario), e importaciones de **gas licuado** (Escobar)



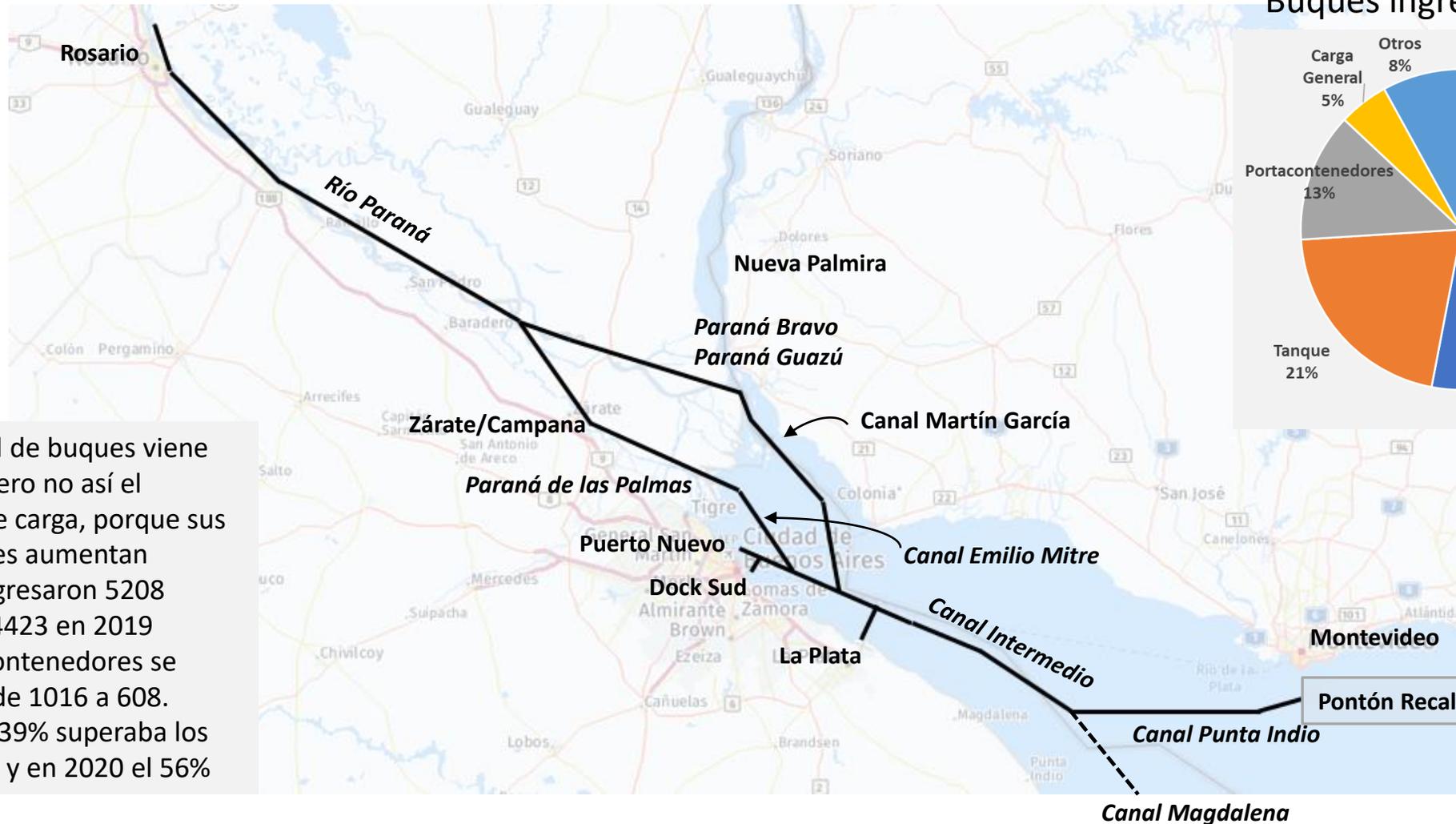
# Los sistemas de navegación

- Respecto a la navegación, las vías fluviales tienen **dos roles**:
  - Actúan como un **estuario**, permitiendo la penetración de buques de ultramar en el continente
  - Permiten la navegación puramente **fluvial** (convoyes de empuje)
- Son dos modalidades de navegación diferentes, con distintos requerimientos (profundidad, ancho de los canales, etc.)
- El tramo inferior del Río Paraná permiten ambas modalidades y el transbordo de cargas
- No es el caso del Río de la Plata: los convoyes de empuje no pueden navegar en aguas abiertas
- Las mejoras en los tramos inferiores impactan fuertemente sobre el potencial de la navegación en los tramos superiores

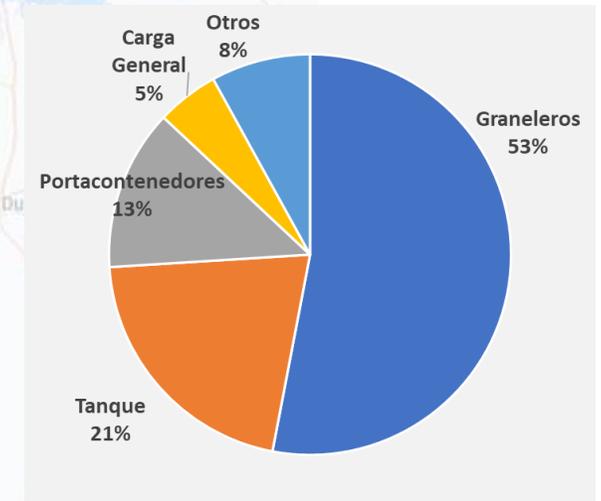


# El tramo inferior de la Vía Troncal Navegable

*Esquema simplificado*



Buques ingresados en 2020



- La cantidad de buques viene cayendo, pero no así el volumen de carga, porque sus dimensiones aumentan
- En 2011 ingresaron 5208 buques, y 4423 en 2019
- Los portacontenedores se redujeron de 1016 a 608.
- En 2016 el 39% superaba los 7000 TEUs, y en 2020 el 56%

# Cómo se ha operado este sistema de navegación

- Hasta los años 80: la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, con sus distritos. Prestaba servicio con equipos y personal propio.
  - No era una empresa pública, sino una dependencia de la administración
  - Contratava obras en algunos casos (ej., para construir el Canal Emilio Mitre)
- En 1995 fue dado en concesión por 10 años un segmento de las vías fluviales, denominado Vía Troncal Navegable de Santa Fe al Océano (plazo extendido en 1997)
  - Una APP, con peaje a las embarcaciones mayores (por TRN) por tramo, que establecía obligaciones en materia de navegabilidad, llevando la profundidad a 32 pies (aumentado a 34' en 2006)
  - Fue adjudicada al oferente que demandaba menor valor peaje (Hidrovia S.A.)
  - Originalmente tenía un aporte gubernamental, que fue eliminado en 2002
- En 2010 fue renegociado el contrato, extendiendo plazos (hasta 2021) y contratando dragado y balizamiento hasta Corrientes (sin peaje). En 2014 se incrementó el valor de los peajes de USD \$2,25 a \$3,06 por un índice que combina el Tonelaje de Registro Neto y el calado del buque (no es por tonelada transportada).
  - Los buques de cabotaje pagan los mismos valores, pero en pesos

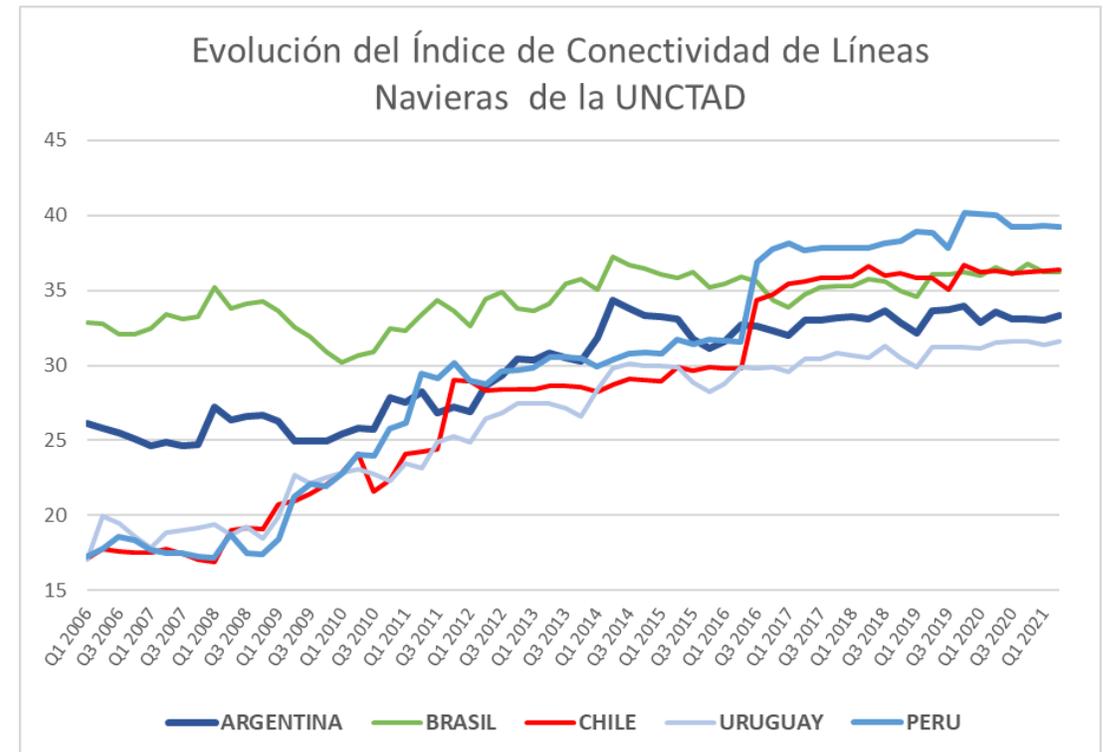
# Una evaluación de la gestión

- La concesión tuvo como resultado una **mejora sustancial** en las condiciones de navegación
  - En 1994 la profundidad hasta la zona de Rosario era de 22 a 25 pies (según la altura del río) y la señalización era defectuosa (sólo navegación diurna); en 2020 ofrecía 34 pies y un balizamiento de calidad
- Estuvo acompañada de una reforma en la legislación sobre **puertos** que habilitó el desarrollo de terminales privadas y reordenó la gestión de los puertos públicos, que se modernizaron
- El **tráfico** pasó de 638 miles de TEU en 1995 a 1,8 millones en el año 2018, y de 40 a 70 millones de toneladas de granos, subproductos y aceites vegetales en el área de Rosario
  - Puerto Buenos Aires tuvo una mejora sustancial en su desempeño para mover contenedores
  - Se desarrollaron más de 30 **terminales** y plantas industriales aledañas a Rosario sobre el río Paraná, de firmas argentinas, norteamericanas, chinas y europeas. Se estima que por cada 2 pies de profundidad adicionales en la VTN la producción agrícola crece un 5,9%. También se desarrollaron terminales para otras cargas (como Zárate)
- **Reducción de fletes.** El crecimiento del agro de los últimos 20 años no hubiera sido posible sin la logística que permitieron estas reformas: no solo redujeron fletes y tiempos, sino que dieron certeza al acceso de los buques. El mejor acceso náutico fue clave en las mejoras del Puerto de Buenos Aires.
- El diseño original de la concesión preveía un **ente de control**, que no fue constituido en ese momento ni en la renegociación de 2010. La **fiscalización**, que se centra en las actividades de dragado y balizamiento, quedó en manos de la Subsecretaría del área, con apoyo de la PNA
- La concesión introdujo nuevas **tecnologías y capacitación** de RRHH, sin conflictos gremiales

- Cómo funcionan las vías navegables fluviales
- **Qué está en juego para nuestro país**
  - La relevancia de la accesibilidad náutica para la Argentina
  - Costos logísticos, competitividad y desarrollo
  - Las tendencias y los posibles escenarios
- Los grandes temas en discusión
- Una apreciación personal

# La conectividad marítima de Argentina no favorece el intercambio comercial

- La conectividad marítima de un país depende de la posición de sus puertos en las rutas y de los servicios que los atienden
- El *Shipping Lines Connectivity Index* de la UNCTAD mide la integración de un país (o un puerto) a las redes de buques de línea
  - Considera el número de barcos, la capacidad ofrecida, la dimensión máxima de los buques, la frecuencia de los servicios y el número de firmas operando.
  - El país está estancado; otros países de la región han ido mejorando
- Nuestro intercambio de bienes es actualmente muy reducido: Argentina está en el puesto 120 sobre 169 países (DHL Global Connectedness Index)



# El desempeño logístico constituye un factor clave para la inserción internacional

- La economía moderna se organiza mediante **cadena de suministro**; la logística (que incluye el transporte, el almacenamiento y su gestión) es un factor clave para su funcionamiento
- Los **puertos, su eficiencia, conectividad y acceso náutico**, son componentes críticos en la logística de las exportaciones, determinando un mayor o menor acceso a los mercados
- Varias estimaciones empíricas lo respaldan:
  - si la calidad de los servicios logísticos de un país mejorara en una unidad en una escala de 1 a 5, sus exportaciones se incrementarían en alrededor del 7% (en valor)
  - En los bienes manufacturados el impacto es mayor (hasta 18%), y aún más en los bienes intensivos en tecnología
  - El nivel de conectividad marítima de un país posee un efecto en los costos de transporte mayor que la distancia geográfica y la infraestructura portuaria
- La transmisión de los beneficios en la cadena de valor ante mejoras en los costos, tiempos y confiabilidad de la logística dependerá de la estructura de los mercados
- Las mejoras en la logística contribuyen al incremento del comercio internacional y al crecimiento económico, impactando en el empleo, el ingreso y las inversiones.

# El transporte marítimo muestra tendencias que alterarán el futuro

- **Aumento en la dimensión de los buques**
  - La tendencia es más pronunciada en los portacontenedores (En 1996: 6000 TEU; en 2021 de 23.900 TEU) que requieren ampliaciones en canales, puertos y otras infraestructuras.
  - No se espera un crecimiento tan pronunciado en los buques graneleros (los despachos no son tan grandes ni hay tantos puertos que puedan recibirlos).
- **Concentración de la actividad naviera en los servicios de línea**
  - Las tres principales navieras que operan en las terminales de la RMBA concentran el 71% del tráfico de contenedores (83% en el mundo); solo 5 líneas tiene *megabuques*.
- **Integración vertical creciente en los servicios logísticos**
  - Tendencia a la integración entre navieras y operadores portuarios; grandes corporaciones van absorbiendo las funciones de *freight forwarders*, de servicios de remolque y de practicaje, de almacenamiento, de los agentes de aduana, etc.
- **Incidencia de la agenda ambiental y del cambio climático**
  - Adaptación a cambios en las condiciones hídricas e
  - Políticas de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero; tendencia al cambio de combustibles de las embarcaciones (gas, hidrógeno)

# Las demandas esperadas en las exportaciones argentinas: graneles secos y contenedores

Complejo Exportador	2018	2030	CAGR %	Graneles secos	Graneles líquidos	Contenedores	Cont. refrigerados	Otros
Agroindustria	39,1	59,3	3,5	●	◐	◑	◑	○
Automotor	8,0	18,3	7,1	○	○	◑	○	◑
Energía	5,0	13,0	8,3	○	◑	◑	○	◑
Minería	3,4	10,1	9,5	◐	◐	◑	○	○
Químicos/plásticos	3,3	4,7	3,0	◑	◐	◑	○	○
Metales	2,0	3,1	3,7	◐	○	◐	○	○
Metalmecánicos	1,5	2,1	2,8	○	○	◑	○	○
Farmacéuticos	0,9	2,4	8,5	○	○	◑	○	◐
Textiles	0,6	0,8	2,4	○	○	◑	○	○
<b>Total de Exportaciones</b>	<b>63,8</b>	<b>113,8</b>	<b>5,0</b>					

- Proyección de la posible expansión de las exportaciones por complejo, especificando el tipo de bodega predominante que se espera en cada caso.
- **Los graneles secos seguirán siendo muy relevantes, pero el mayor crecimiento tendrá lugar en los contenedores**

Valores en miles de millones de US\$ - Basado en Rapetti, 2020.

Propensión muy alta, alta, media, baja, mínima: ● ◑ ◐ ◒ ○

- Cómo funcionan las vías navegables fluviales
- Qué está en juego en nuestro país
- **Los grandes temas en discusión**
  - La traza y la profundidad de la vía navegable en los ríos de la Plata y Paraná
  - El modelo de gestión para el dragado y balizamiento
  - El futuro del puerto de Buenos Aires
- Una apreciación personal

# Se discute la traza, la profundidad y otros aspectos técnicos, económicos y ambientales de la vía navegable

## **El ingreso (y el egreso) al Río de la Plata desde el Océano**

- Actualmente es por el Canal Punta Indio; se propone profundizarlo y extenderlo
- Se ha dispuesto un canal de ingreso/egreso alternativo, el **Canal Magdalena**, y se está avanzando con ambos
- No hay estudios económicos que avalen la conveniencia de contar con dos ingresos náuticos (podrían reducir riesgos tipo "Ever Given")
- Son el segmento más externo del sistema de navegación; el determinante de la profundidad para acceder a los puertos estará en los canales de aguas arriba

## **La traza de la vía navegable troncal**

- La utilización del Canal Martín García y del Río Paraná Bravo/Guazú, que actualmente operan como un "par vial".
- El uso del canal Buenos Aires
- El 84 % de los buques graneleros sube por el Canal Martín García, y el 85% baja por el Canal Emilio Mitre
- Cambios en la vía principal en el delta del Paraná, promoviendo el Paraná Guazú (en vez del Paraná Bravo) y otros brazos aguas arriba

## **La profundidad y otros elementos**

- Ante los cambios en los buques, la necesidad de una profundización paulatina
- De los 34 pies actuales a 36, 38 o 40 pies
- ¿Profundidad similar en todos los tramos?
- Ancho de solera del canal (doble vía) y nuevas zonas de pase y espera de buques, para evitar demoras y congestión

## **La estructura tarifaria**

- La definición de las secciones y de la fórmula de cálculo
- La equidad en el cobro a distintos tipos de buque
- Evitar los subsidios cruzados

# Pero la principal discusión es acerca del modelo de gestión para el dragado y balizamiento

- Al Estado se le presentan, básicamente, tres **alternativas** de gestión:
  - i. A través de una **entidad estatal** que tome la gestión en forma directa, con sus equipos, personal, etc., cobrando el peaje a los usuarios o subsidiando (tipo DNCPyVN)
  - ii. A través de una **empresa pública** que cobre el peaje a los usuarios y que contrate a otras firmas privadas para que realicen los trabajos de dragado y balizamiento
  - iii. Mediante una **concesión** a la firma que ofrezca el menor peaje para llevar a cabo los trabajos (o estándares) establecidos, como se hizo en los últimos 25 años
- Algunos **criterios** para decidir la más conveniente:
  - La eficacia del modelo para asegurar la navegabilidad
  - La eficiencia con que lo haga, que se reflejará en el valor del peaje
  - La disponibilidad y el costo del capital necesario para mejorar la vía navegable
  - La distribución de los riesgos (de demanda, del comportamiento hídrico, de tipo de cambio, institucionales, de gestión de recursos, etc.)
  - La capacidad de innovación y desarrollo de capital humano

# El futuro del Puerto de Buenos Aires es un tema que debería tener más presencia

- El puerto de Buenos Aires (centrado en buques portacontenedores y cruceros) enfrenta la posibilidad de operar con buques mayores, que están creciendo (en el mundo ya superan los 20.000 TEU)
  - En la Costa Este de Sudamérica se prevén buques de 18.000 TEU antes del fin de la década,
- Las líneas navieras (que transportan contenedores) organizan sus rutas con servicios directos en algunos casos y considerando transbordos en otros
  - Los buques mayores operan en los servicios directos en los principales puertos; los restantes puertos son atendidos por buques menores (*feeders*), requiriendo transbordo
- Buenos Aires está vinculado mediante rutas directas con varios puertos relevantes para nuestro comercio: es importante no perderlas
  - Existe el riesgo de que las rutas directas no hagan escala en las terminales de la RMBA por insuficiencia en el acceso náutico, y que sólo operen servicios alimentadores de otros puertos
  - La mayor profundidad de los puertos de Brasil (los están llevando a 15 metros) junto con la terminación del acuerdo bilateral de transporte marítimo, pueden incrementar ese riesgo.
  - Muchos tráficos ya incluyen un transbordo; sumar otro significa una pérdida importante de competitividad
  - Los costos del flete de contenedores dependen poco de la distancia, y mucho de la existencia de conexiones directas. Los transbordos implican incrementos de tiempo y precio, aumentando los costos logísticos.

- Cómo funcionan las vías navegables fluviales
- Qué está en juego en nuestro país
- Los grandes temas en discusión
- **Una apreciación personal**
  - Una mirada diferente en diversos aspectos
  - Qué precisa la Argentina de sus puertos y vías navegables
  - La organización institucional: la planificación e implementación
  - La licencia ambiental de los proyectos
  - Un escenario de bajante extraordinaria
  - La soberanía en los ríos
  - Reflexión final

# Una mirada diferente en diversos aspectos

TEMA	Comentarios frecuentes	Mi perspectiva
<b>La función del dragado/balizamiento y el control de las cargas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Por la HPP circula carga de contrabando y drogas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El control de las embarcaciones está a cargo de la Prefectura Naval (que registra datos y movimientos) y el de las cargas, responsabilidad de la Aduana.</li> </ul>
<b>El significado de una concesión</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El sistema ha sido privatizado y el Estado queda al margen: el privado define las tareas y establece las tarifas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El accionar del privado está establecido en el contrato; las obras a realizar (o estándares a cumplir) y los precios a cobrar los establece el Estado. Ante incumplimientos, puede rescindir.</li> <li>• La concesión es muy diferente a la privatización: no hay transferencia de activos</li> <li>• La existencia de un ente de control es central: es inexplicable que no haya sido creado en 25 años.</li> </ul>
<b>La relación con Uruguay y sus puertos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Debemos solicitar permiso a Uruguay para el ingreso de buques a nuestros ríos,</li> <li>• Montevideo es una competencia para las terminales argentinas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los buques que entran al RP lo hacen por Pontón Recalada, base de la PNA, no requieren permiso del Uruguay</li> <li>• En 2019 Montevideo movió un 6% de los contenedores con O/D en la Argentina. Hay disputa por los de Paraguay y por los graneles de Brasil, Paraguay y Bolivia.</li> <li>• Desafío a futuro: prevé ofrecer 45 pies (14 m) próximamente</li> </ul>

TEMA	Comentarios frecuentes	Mi perspectiva
<b>El vínculo entre la navegación marítima y la fluvial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Actualmente no puede articularse el cabotaje marítimo con el fluvial, por dificultades para ingresar a los ríos desde el Atlántico Sur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hay tráfico permanente de buques tanque y portacontenedores procedente de puertos marítimos argentinos</li> <li>El Canal Magdalena permitiría reducir las distancias para tráficos del sur, aunque en forma marginal en las rutas hacia/desde puertos patagónicos</li> </ul>
<b>Las cargas para las que la navegación fluvial es relevante</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>“La Hidrovía” es crítica para la exportación de granos y sus derivados (centrados en las terminales cercanas a Rosario)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es cierto que es clave para los granos y el polo de Rosario, pero también lo es para otras terminales del Paraná Inferior y el Río de la Plata, y para otros tipos de carga.</li> <li>La utilizan importaciones y exportaciones de valor agregado (portacontenedores, cruceros, autos, gas, etc.).</li> <li>Los buques que atienden estas cargas son los que más están aumentando su porte.</li> </ul>
<b>La ausencia de análisis económico</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>No se hacen referencias a análisis económicos de las estrategias o los proyectos, que deberían estar presente en la toma de decisiones, no solo por ser una buena práctica de gobierno, sino también porque lo demanda el SNIP cuando se utilizan recursos públicos.</li> </ul>

# Qué precisa la Argentina de sus puertos y vías navegables

- Argentina necesita **expandir sus exportaciones** para crecer, generando divisas para evitar la restricción externa que estrangula el crecimiento económico
  - Existe un amplio consenso en este sentido
  - Tenemos **dos “misiones exportadoras”** principales: una vinculada a los agrograneles, y otra a las cargas generales, que en su mayoría se transportan en contenedores
- La **eficiencia de la logística** es uno de los aspectos clave, y dentro de ella la conectividad marítima, condicionada por los accesos náuticos a los puertos
  - Por eso las vías navegables son una infraestructura crítica: condicionan las dimensiones de los buques, y el tiempo de acceso y egreso
- El objetivo de la política pública en relación a sus vías fluviales debe ser **asegurar la navegabilidad**
  - Atendiendo a las demandas de los usuarios (cargadores y transportistas, de cabotaje e internacionales) en condiciones que acrecienten la **competitividad de la economía**
  - Atendiendo a la **sostenibilidad** ambiental, social y económico-financiera de los trabajos
- Debe evitarse utilizar los puertos o las vías navegables como **fuentes de recaudación**: inevitablemente ese costo pasa a los productores y a los consumidores.

# La organización institucional y la planificación

- Puertos y vías navegables requieren una **estrategia integrada**
  - Ha habido antecedentes (por ejemplo, en 2008/2010)
- Quién debe establecerla?
  - El **Ministerio** de Transporte, articulando sus **Secretarías**. Eso contribuye a que haya una política pública de transporte, con una **visión integrada y multimodal**
  - No es conveniente que las empresas del Estado fijen la política pública
- Para ello la administración requiere **profesionalización** y recursos
  - El área marítimo-portuaria ha sido especialmente débil en las últimas décadas
  - El Subsecretario fue designado a los 7 meses de asumido el Gobierno, no obstante la gravedad y urgencia de los temas en cartera
- La **articulación federal** en referencia a los puertos y las vías navegables
  - El rol de las provincias no se limita a su cercanía a las vías navegables, sino también a la importancia que tienen para ellas como usuarias (**generadoras de carga**)
  - Los puertos y las vías navegables deben articularse con los **accesos terrestres** y la organización general de la logística de cargas, incluyendo particularmente la conexión de puertos y ferrocarriles, atendiendo al potencial de las economías regionales

# La licencia ambiental y su gestión institucional

- Profundizar los ríos puede acelerar la velocidad y el caudal de agua, generando erosión costera y afectando la biodiversidad y algunas actividades (como la pesca)
- El proyecto de mejora de la VTN requiere una licencia ambiental, apoyada en una evaluación de impacto (EIA). De acuerdo con recientes fallos de la CSJ, la EIA debe abarcar todo el proyecto (no puede segmentarse)
  - La tendencia es que el proyecto de apoye en una **evaluación ambiental estratégica**, y que se consideren objetivamente los impactos acumulativos y sinérgicos
- La licencia ambiental la otorgan las provincias; cuando el proyecto - o su impacto - es **interjurisdiccional**, es preciso articular todas las jurisdicciones intervinientes.
- La implementación de este procedimiento requiere de un convenio ad hoc, que organice las actividades de evaluación y las de seguimiento
  - El proceso puede ser muy **extenso y complejo** (atento a la cantidad de actores), y su resultado está sujeto al consenso entre todas las jurisdicciones intervinientes

# Un escenario de bajantes extraordinarias

- El río Paraná se encuentra en su nivel más bajo en los últimos 77 años; el río Paraguay también experimenta bajantes extraordinarias
- Más allá del impacto que tienen el **ENOS** (El Niño-Oscilación del Sur) sobre las precipitaciones en las áreas subtropicales de Suramérica, pueden esperarse crecientes y bajantes extraordinarias vinculadas con el **cambio climático**
- El impacto de la bajante sobre la navegación es evidente; para continuarla (aunque limitando la carga de los buques) se realizaron tareas de **re-dragado**, que han sido suspendidas por objeciones ambientales
- Las perspectivas de corto plazo no son alentadoras
- Esta restricción obliga a repensar nuestro sistema de navegación y de elaborar **planes de contingencia**

# La soberanía de las aguas

- La libre navegación de los ríos fue establecida a mediados del siglo XIX
- La concesión del dragado y balizamiento a una firma privada **no presenta riesgos de soberanía**: el Estado retiene el control y puede rescindir el contrato
  - Aeropuertos, terminales portuarias y carreteras están concesionadas por la Nación y por Provincias, sin riesgo de soberanía
  - El Estado ha revertido diversas concesiones; el contrato establece dónde litigar
  - El control por parte del Estado requiere de una entidad con voluntad política y capacidades suficientes
  - Es prudente disponer de una cierta capacidad operativa de reserva
- La **contratación de otro estado soberano** si puede presentar riesgos
  - Ante un diferendo, puede actuar de diversas maneras en perjuicio de la Argentina (condicionar exportaciones, detener la financiación de proyectos, etc.)

# Una reflexión final

- Hemos perdido el tiempo: es una lección de la que aprender
- El concesionamiento ha sido una buena experiencia, que puede mejorarse
  - Es posible alinear interés público y privado, buscando soluciones eficaces y eficientes.
- Nos debemos una estrategia integral
  - Puertos y vías navegables deben ser objeto de una estrategia común, elaborada con criterios profesionales, consultando a los actores involucrados y vinculada con otras políticas y planes de transporte.
  - Las decisiones de política pública deben sustentarse en estudios técnicos, económicos y ambientales, no en declamaciones.
- Este es un tema para el Consejo Económico-Social
  - Las decisiones que se tomen deben basarse en el **consenso** entre las fuerzas políticas, para asegurar su continuidad en el tiempo.
- **El mejor camino es la concesión a un operador privado, mediante un proceso competitivo y transparente**
  - Puede ser más eficaz para asegurar la navegabilidad, más eficiente para hacerlo con menores costos, y reducir los riesgos al Estado. Este puede establecer en el pliego las pautas técnicas, económicas y ambientales a observar, y generar una entidad que fiscalice su cumplimiento.

# Fin de la presentación

