

PROPUESTA DE LAS ORGANIZACIONES SOCIALES Y ECOLOGISTAS

El presente documento contiene una serie de propuestas dirigidas a las Comisiones: Ambiental, de Planificación Estratégica y Económica, y de Obras e Infraestructura del CFH, para su consideración en dichos ámbitos de trabajo. Las mismas refieren a cuestiones fundamentales que deben ser atendidas en procesos de planificación de infraestructuras asociadas a los modelos extractivistas, en este caso la ampliación de la vía de transporte fluvial de commodities más extensa e importante de nuestro país.

Las propuestas se basan en un análisis de las notables falencias en tales cuestiones durante los 25 años de concesión de obras de dragado y balizamiento del tramo argentino del río Paraná y río de la Plata (Confluencia-Océano), que culmina el próximo 30 de abril: déficit en la publicidad de la información ambiental; planificación, ejecución y monitoreo de Estudios y Evaluaciones de Impacto Ambiental acotados y sesgados; ausencia de canales de participación ciudadana; y mecanismos de monitoreo y control de la concesión insuficientes.

PROPUESTAS

a) ACCESO A LA INFORMACIÓN

El derecho que tiene todo habitante al acceso a la información pública, y específicamente en lo que atañe a la información pública de carácter ambiental, implica una prerrogativa cuya garantía de ejercicio debe ser protegida de manera particular, más si fuera cercenado de alguna forma. Este derecho, como sabemos, no es un derecho nuevo en su esencia, sino que responde a los principios básicos de toda sociedad democrática y participa de los principios de publicidad de los actos de gobierno y transparencia en el accionar administrativo de toda forma republicana de gobierno, en tanto implica la posibilidad de conocer y monitorear, a partir de la participación ciudadana, el accionar gubernamental.

Además, el deber de veracidad es una consecuencia de aquellos principios ya que no podría aceptarse que el Estado suministre falsa información, la oculte o la niegue. Por lo tanto, es una consecuencia del principio de buena fe, consagrado en los tratados internacionales (artículo 31 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados), y se vincula con las obligaciones asumidas en la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción.

En nuestro ordenamiento jurídico, tanto el acceso a la información como la educación ambiental forman parte del derecho al ambiente sano y así lo ha receptado la manda constitucional del artículo 41, la ley 25.675 general del ambiente¹ y la específica norma de presupuestos mínimos, ley 25.831, a la que se suma la ley nacional 27.275 que tiene por objeto garantizar el efectivo ejercicio del derecho de acceso a la información pública, promover la participación ciudadana y la transparencia de la gestión pública. Esto significa que, independientemente de cualquier otra norma local que especifique procedimientos o formas distintas a las establecidas en las normas nacionales de presupuestos mínimos no cabe sino aplicar la de mayor jerarquía.

De este modo, será información ambiental *“...toda aquella información en cualquier forma de expresión o soporte relacionada con el ambiente, los recursos naturales o culturales y el desarrollo sustentable. En particular: a) El estado del ambiente o alguno de sus componentes naturales o culturales, incluidas sus interacciones recíprocas, así como las actividades y obras que los afecten o puedan afectarlos significativamente; b) Las políticas, planes, programas y acciones referidas a la gestión del ambiente.”* El acceso será libre y gratuito para toda persona física o jurídica, a excepción de aquellos gastos vinculados con los recursos utilizados para la entrega de la información solicitada. No es preciso demostrar un interés determinado para solicitarla y tanto las autoridades competentes de los organismos públicos como los titulares de las empresas prestadoras de servicios públicos, sean públicas, privadas o mixtas, están obligados a facilitar la información ambiental requerida.

Más aún, serán aplicables las pautas, conceptos y principios establecidos en el **Acuerdo de Escazú** que comenzará a regir temporalmente en el mismo momento en que se esté desarrollando el proceso de licitación de la Hidrovía. Puntualmente son relevantes para este

¹ ARTÍCULO 16. Las personas físicas y jurídicas, públicas o privadas, deberán proporcionar la información que esté relacionada con la calidad ambiental y referida a las actividades que desarrollan. Todo habitante podrá obtener de las autoridades la información ambiental que administren y que no se encuentre contemplada legalmente como reservada. ARTÍCULO 17. La autoridad de aplicación deberá desarrollar un sistema nacional integrado de información que administre los datos significativos y relevantes del ambiente, y evalúe la información ambiental disponible; asimismo, deberá proyectar y mantener un sistema de toma de datos sobre los parámetros ambientales básicos, estableciendo los mecanismos necesarios para la instrumentación efectiva a través del Consejo Federal de Medio Ambiente (COFEMA). ARTÍCULO 18. Las autoridades serán responsables de informar sobre el estado del ambiente y los posibles efectos que sobre él puedan provocar las actividades antrópicas actuales y proyectadas. El Poder Ejecutivo, a través de los organismos competentes, elaborará un informe anual sobre la situación ambiental del país que presentará al Congreso de la Nación. El referido informe contendrá un análisis y evaluación sobre el estado de la sustentabilidad ambiental en lo ecológico, económico, social y cultural de todo el territorio nacional.

caso los siguientes principios: de buena fe, transparencia, rendición de cuentas y de máxima publicidad.

Por su parte, La **Corte Interamericana de Derechos Humanos** considera que el derecho al acceso a la información pública es un derecho humano contemplado en el artículo 13 de la Convención Americana de Derechos Humanos (también conocido como Pacto de San José de Costa Rica), cuando al estipular los derechos a buscar y recibir informaciones *“protege el derecho que tiene toda persona a solicitar el acceso a la información bajo el control del Estado, con las salvedades permitidas bajo el régimen de restricciones de la Convención”*

PROPUESTAS

1. se informe de manera oportuna, veraz y completa sobre todos los procedimientos de planificación, proyección, ejecución y control de obras e infraestructura en general, previstos para la futura administración de la Hidrovía Paraná-Paraguay; luego del vencimiento del contrato de concesión vigente;
2. se garantice el pleno acceso a la información pública relativa a los efectos o impactos ambientales registrados y potenciales de la Hidrovía Paraná-Paraguay y todos los proyectos y obras asociadas a ella, principalmente a saber: estudios de prefactibilidad, estudios de impacto ambiental, estudios de impactos acumulativos, planes de gestión y procedimientos de seguimiento y evaluación de los mismos, tanto en el orden nacional como provincial;
3. se publique y mantenga actualizado un sitio web que permita acceder a toda la información de relevancia, expresada de forma clara y concisa, a los fines de promover la participación y garantizar la transparencia en las acciones del Estado y las empresas contratistas;
4. se establezcan mecanismos de revisión de transparencia independientes para esta nueva concesión en particular, conforme lo establece el artículo 5, punto 18, del Acuerdo de Escazú que determina: *“Cada Parte establecerá o designará uno o más órganos o instituciones imparciales y con autonomía e independencia, con el objeto de promover la transparencia en el acceso a la información ambiental, fiscalizar el cumplimiento de las normas, así como vigilar, evaluar y garantizar el derecho de acceso a la información. Cada Parte podrá incluir o fortalecer, según corresponda, las potestades sancionatorias de los órganos o instituciones mencionadas en el marco de sus competencias”*.

b) IMPACTOS AMBIENTALES Y SOCIO-TERRITORIALES

La Hidrovía Paraná-Paraguay, como todo proyecto de gran escala, ha causado en el pasado y previsiblemente generará en el futuro impactos socioambientales significativos en los ríos y humedales y, en consecuencia, en los territorios donde se producen los bienes transportados a través de esta vía navegable. Estos impactos pueden ser directos o indirectos, puntuales, difusos y/o acumulativos.

Los estudios de factibilidad de la Hidrovía realizados durante la década de 1990 tuvieron una fuerte impronta economicista, desestimando en gran medida los impactos socio-ambientales y costos de mitigación vinculados a la obra. Hoy se vuelve necesario jerarquizar la dimensión socio-ambiental de proyectos de esta envergadura, analizando los impactos acumulativos y sinérgicos. Sólo de esta manera será posible realizar una evaluación realmente integral de los beneficios y perjuicios asociados a la iniciativa en la medida que se consideren debidamente las tres dimensiones del desarrollo sustentable (económica, social y ambiental).

Por un lado, la Hidrovía atraviesa y a la vez interactúa con sistemas de humedales de diversas características. Las obras y el mayor flujo de transporte fluvial previsto, podrían generar impactos directos sobre esos sistemas y sus unidades, particularmente en los bordes de la llanura aluvial del Paraguay inferior, la del Paraná Medio y en el Delta del Paraná. Existe un enorme potencial de alteración de las características hidrológicas y de la conectividad del sistema, del hábitat de organismos invertebrados, de las comunidades de peces, fauna y vegetación asociados a estos ambientes y de la calidad del agua y sedimentos².

Por otra parte, siendo que la Hidrovía es la infraestructura que hace posible el desarrollo de la producción y comercialización de commodities en Argentina -en particular las agrícolas-, la ampliación de la misma favorecerá un incremento en la capacidad de transporte y asociado a ello, en la producción y extracción de materias primas; en el caso de las agrícolas, aumentos en los volúmenes producidos podrían implicar avances en la frontera agrícola y una expansión de los complejos agroindustriales y exportadores. Por lo tanto, proyectar la ampliación de la vía navegable implica evaluar las diversas y complejas consecuencias que acarreará tanto en los sistemas fluviales como en los territorios bajo

² [Wetlands International. 2019. Una mirada sobre los impactos de la Hidrovía en los humedales del Corredor Fluvial Paraguay-Paraná. Programa Corredor Azul. Fundación Humedales / Wetlands International. Buenos Aires, Argentina.](#)

explotación e industrialización agrícola, como también minera e hidrocarburífera, entre otras.

Los trabajos efectuados en el río, a lo largo de 25 años³, para volver más accesible y eficiente el canal navegable, y expandir el comercio interno y externo del país, han velado meramente por esta mirada: los beneficios económicos derivados de la instauración de este sistema de transporte fluvial. Mantener y transformar al río en un canal navegable, ha generado una vasta y diversa cuantía de impactos en la flora y fauna, y en los ecosistemas acuáticos y aledaños que las contienen. Se han perdido, degradado y fragmentado hábitats a causa de la irrupción de los trabajos de dragado, rectificación de meandros y ensanches del canal mediante la eliminación de llanuras de inundación, bancos de arena, islas y vegetación ribereña; repercutiendo ello, directamente en los procesos hidromorfológicos naturales del río, en el equilibrio de los sedimentos y en los ciclos de los nutrientes que conforman su masa y de los que se beneficia gran diversidad de fauna ictícola y bentónica, afectando la calidad del agua y causando pérdida de biodiversidad.

Mejorar y ampliar progresivamente este sistema de navegación trae y traerá aparejada una mayor circulación de embarcaciones, lo cual también produce impactos y repercute negativamente en el ambiente. El ingreso y mayor cantidad de embarcaciones navegando el río, propicia la introducción de especies no nativas que perjudican notoriamente la biodiversidad, no sólo regional sino de manera mundial. En el río Paraná se puede mencionar como ejemplo paradigmático la introducción del mejillón dorado, el cual afectó la biota y ecosistemas nativos y a infraestructuras como generadores de energía, sistemas de desagües, entre otras. A su vez, este aumento de circulación genera mayores ruidos, turbulencias y olas en el río, causando estrés y cambios en las capacidades sensoriales y auditivas de los peces, una mayor mortandad de peces por el arrastre de las hélices de las embarcaciones y un mayor número de peces afectados por ellas, mayor mortalidad y exposición de los huevos y larvas de peces, afectando su ciclo de crecimiento, y grandes cambios en las márgenes del río, modificando totalmente las características de los hábitats de invertebrados y flora ribereña. Por último, también debe tenerse presente la mayor cantidad de residuos que ingresan al río a bordo de los buques y los volúmenes de combustible que estos emplean en su navegación, lo que incrementa la contaminación de las aguas y las posibilidades de derrames.

Al mismo tiempo, el modelo de agroexportación al que está asociado la hidrovía hace ya casi tres décadas, también ha generado y acumulado numerosos impactos

³ [Hidrovía Paraná-Paraguay: Aspectos básicos, su historia y actualidad. Fundación CAUCE. Cultura Ambiental - Causa Ecologista. Paraná. 2020.](#)

socioambientales⁴. Estudios científicos recientes realizados en nuestro país señalan que el uso intensivo del suelo dedicado a las actividades agrícolas de escala industrial conlleva la pérdida sustancial de funciones ecosistémicas reduciendo las capacidades de dichos ecosistemas para la regulación climática, la polinización y la regulación de inundaciones. Según estos estudios, la expansión del actual modelo agrícola ha favorecido incrementos en la salinización de las capas freáticas, aumento en la velocidad de los vientos y tormentas de polvo, aumentos severos y frecuentes de las inundaciones, y pérdidas en la funcionalidad del suelo.

Asimismo, la amplia utilización de herbicidas que deviene de tal modelo y se encuentra asociada al aumento de los niveles de nitrógeno y fósforo en varias cuencas fluviales de Sudamérica, se vincula directamente con la destrucción de la biodiversidad acuática y a la contaminación del suelo. El uso intensivo de herbicidas que son arrojados -a través de las fumigaciones- sobre los cultivos y también sobre áreas pobladas, ha verificado en Argentina impactos en la salud humana y afecta principalmente a poblaciones campesinas y de mayor pobreza. Esta degradación, erosión y contaminación repercute en la capacidad productiva de los territorios rurales y a la vez ocasionan el desplazamiento de otros modelos de producción, de menor escala, generando consecuencias negativas extensamente documentadas en la calidad de vida de comunidades campesinas, tradicionales e indígenas.

Las áreas urbanas que albergan los complejos agroindustriales y exportadores también sufren las consecuencias de este modelo, como es el caso del cordón industrial del Gran Rosario. Esta área conformada por varias localidades, se considera el centro de acopio y procesamiento sojero más importante a nivel mundial. Organizaciones locales y pobladores denunciaron reiteradamente la pérdida de zonas residenciales y altos niveles de contaminación; ya en 2007 un estudio financiado por el CFI calificó a la zona como de alta vulnerabilidad ambiental, producto de la instalación y operaciones de los enclaves industriales y portuarios.

En síntesis, existen numerosas evidencias acumuladas de los impactos ambientales y territoriales directos e indirectos de la Hidrovía. Dada la diversidad, complejidad y magnitud de dichos impactos y las de aquellos que podrían agregarse por la ampliación de la hidrovía, se requieren y son necesarios estudios y evaluaciones rigurosas integrales y de carácter interdisciplinar, en base a las cuales planificar la próxima política de transporte fluvial en nuestros ríos.

⁴ [Rausch, Gisela y Ariel Ocantos \(2019\) Una revisión de los estudios de impacto ambiental de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Taller Ecologista. Rosario.](#)

PROPUESTAS

1. En cuanto a evaluación de impactos:

- a) se elabore una Evaluación Ambiental Estratégica del conjunto de proyectos de obras y actividades, que permita analizar la relación de este mega proyecto con aspectos ambientales, territoriales y socioeconómicos dentro de su área de influencia directa e indirecta por ser infraestructura asociada a diferentes territorios de nuestro país;
- b) se analicen los impactos teniendo en cuenta otros proyectos existentes o programados en el sistema bajo estudio, para poder identificar impactos acumulativos o sinergias;
- c) se considere al cambio climático como una variable prioritaria en los planes de desarrollo de obras de infraestructura vinculadas a la Hidrovía a nivel regional;
- d) se establezcan procedimientos de evaluación de impactos y planes de gestión que consideren la integralidad de la Hidrovía, lo cual implica el análisis y estudio de impactos del conjunto de todas las obras y actividades propias de la misma, así como las asociadas;
- e) se realicen las evaluaciones y estudios de impactos ambientales con carácter científico, combinando muestreos y mediciones en campo con estudios en laboratorio (micro o meso-cosmos) y modelos estadísticos/matemáticos que permitan hacer predicciones confiables; no limitándose a recopilaciones bibliográficas o descripciones ambientales que no consideren específicamente la obra a ser evaluada y sean de carácter general;
- f) se considere la idoneidad científica e independencia de los profesionales que realicen los estudios de impactos ambientales de las obras y proyectos, y que se incluyan instancias de participación social tanto de organizaciones como de personas y grupos que puedan verse afectados por los proyectos de ampliación de la Hidrovía;
- g) se evite la fragmentación de hábitats y alteración de la conectividad del sistema de humedales asociados a los ríos que puedan ser inducidas por rectificaciones, canalizaciones y otro tipo de obras;
- h) se promueva la consideración del *enfoque ecosistémico* en los procedimientos de evaluación ambiental, de acuerdo con las recomendaciones de la Convención de Ramsar;
- i) se incluya en las evaluaciones criterios para determinar la afectación de la calidad o provisión de los servicios ecosistémicos que brindan a la sociedad los humedales de la cuenca y otros ambientes naturales;

- j) se contemple en el desarrollo de actividades y obras la escala de paisaje para facilitar un análisis integral de los impactos que considere sobre el río, sus costas, barrancas y sus humedales asociados;
- k) se establezca un mecanismo de evaluación continua de los impactos ambientales que incluya el estado de la calidad del agua, de las costas y de los humedales asociados;
- l) se articulen las distintas etapas de proyectos con las medidas de mitigación de los impactos del mismo;
- m) se analicen alternativas de relocalización de puertos y de plantas de trituración de soja incluyendo pautas de prevención de impactos para puertos que se espera que aumenten su capacidad operativa en relación con nuevas obras previstas;
- n) se consideren medidas específicas de mitigación, con consideración especial de la infraestructura vial y ferroviaria de acceso a los puertos;
- o) se minimicen las externalidades contemplando el grado de sensibilidad y/o vulnerabilidad de los actores sociales más afectados por la Hidrovía, incluyendo acciones de restauración y/o compensación;
- p) se constituya un fondo económico para el estudio, monitoreo, control, mitigación y reparación de impactos ambientales y socio-territoriales que provoque la Hidrovía en el ecosistema del Río Paraná y afluentes. Tal fondo deberá ser financiado a partir de un porcentaje (%) de los peajes cobrados, gestionado por un ente estatal y ejecutado por actores del sistema científico, académico y por organizaciones de la sociedad civil.

2. En cuanto a la planificación de obras y de la navegación:

- a) evitar o minimizar los impactos de las obras de dragado:
 - I. se evite tanto como sea posible, la rectificación del *thalweg* y/o meandros, así como la degradación o eliminación de islas y bancos de arena. Así se evita la simplificación morfológica e hidrológica del sistema;
 - II. se planifiquen adecuadamente los trabajos de dragado, teniendo presentes los ciclos reproductivos de peces (generalmente, de octubre a enero);
 - III. se planifiquen desde un punto de vista ambiental los lugares de vaciamiento de las dragas, de forma de minimizar el impacto sobre el ambiente y, principalmente sobre los peces juveniles que emplean la cota de conexión del río con la llanura aluvial para su ciclo inicial de crecimiento y sobre la comunidad bentónica;
 - IV. se analicen alternativas de vaciado de dragas prohibiendo el vertido de los refulados en los humedales adyacentes al canal, asegurando una adecuada disposición de los mismos en los sitios previstos en los correspondientes estudios de impacto ambiental, llevando un detallado balance de masas de remociones y las disposiciones del material dragado;

V. se implemente un análisis de riesgo de contaminación ambiental ante la movilización del material del dragado, principalmente en las zonas de puertos donde predominan sedimentos finos.

b) implementar medidas para la conservación de humedales, riberas y sus bienes:

- I. se establezcan nuevas áreas protegidas como medida compensatoria y de mitigación contra los impactos ambientales, y se fortalezca y asegure la adecuada gestión de las ya existentes;
- II. se instauren medidas de mitigación y compensación respecto a los desmoronamientos de barrancas ocasionados por el movimiento de suelos que provocan los trabajos de dragado y la erosión de las costas ribereñas originada en el oleaje producido por la gran circulación de embarcaciones, lo cual daña los ecosistemas y muchas veces representa una pérdida de terrenos para las comunidades costeras;
- III. se realice una planificación y ordenamiento territorial considerando el impacto de los puertos y otras obras de infraestructura sobre áreas de alto valor para la pesca artesanal para mitigar debidamente los impactos que allí se generan a los fines de preservar este vital recurso;
- IV. se evite la introducción de especies invasoras llegadas como “polizones” y las especies incrustantes en barcos transatlánticos a partir del adecuado control de los Sistemas de Gestión de Agua de Lastre (Convenio BWM 2004).

c) evitar o minimizar los impactos de la navegación:

- I. se garantice que los residuos sólidos generados a bordo, así como las aguas sucias, reciban el tratamiento adecuado y/o se depositen en los puertos en contenedores dispuestos para tal fin, siguiendo normativas vigentes de navegación;
- II. se regule la velocidad máxima de las embarcaciones, así como las distancias mínimas a las márgenes, para evitar crear olas innecesariamente grandes o que éstas lleguen con demasiada energía a las márgenes del río. Mantener hábitats estructuralmente complejos en la zona litoral puede ayudar a mitigar los efectos de las olas. Raíces de árboles nativos como sauce y aliso, macrófitas como canutillos, etc, reducen la susceptibilidad a la erosión de las márgenes, disipando así la energía cinética de la perturbación hidrodinámica.

c) PARTICIPACIÓN CIUDADANA

El derecho a la participación, como posibilidad de la ciudadanía de proporcionar insumos significativos oportunos e informados y de influenciar en las decisiones políticas, estrategias y planes en diversos niveles así como en proyectos que tienen impactos ambientales que le preocupan y ocupan, emana de la Constitución Nacional cuando en el artículo 41 establece: *“...tienen el deber de preservarlo.”* e indica que *“Las autoridades proveerán a la protección de este derecho, a la utilización racional de los recursos naturales, a la preservación del patrimonio natural y cultural y de la diversidad biológica, y a la información y educación ambientales.”*

También en la ley general del ambiente se especifica que cada *“...persona tiene derecho a ser consultada y a opinar en procedimientos administrativos que se relacionen con la preservación y protección del ambiente, que sean de incidencia general o particular, y de alcance general.”* (artículo 19) y que *“Las autoridades deberán institucionalizar procedimientos de consultas o audiencias públicas como instancias obligatorias para la autorización de aquellas actividades que puedan generar efectos negativos y significativos sobre el ambiente.”* (artículo 20), señalando también que *“La participación ciudadana deberá asegurarse, principalmente, en los procedimientos de evaluación de impacto ambiental y en los planes y programas de ordenamiento ambiental del territorio, en particular, en las etapas de planificación y evaluación de resultados.”* (artículo 21).

Esta herramienta de la democracia ambiental se constituye en un medio preventivo por excelencia que presupone el correcto y oportuno acceso a la información (completa y previa), para que la ciudadanía sea quien pondere y valore impactos y consecuencias, y también pueda proponer, confrontar y discutir ideas y alternativas.

Aquí el Acuerdo de Escazú ha unificado criterios hacia un estándar internacional, estableciendo que *“Cada Parte deberá asegurar el derecho de participación del público y, para ello, se compromete a implementar una participación abierta e inclusiva en los procesos de toma de decisiones ambientales, sobre la base de los marcos normativos interno e internacional”* (artículo 7, punto 1); y que *“Cada Parte adoptará medidas para asegurar que la participación del público sea posible desde etapas iniciales del proceso de toma de decisiones, de manera que las observaciones del público sean debidamente consideradas y contribuyan en dichos procesos. A tal efecto, cada Parte proporcionará al público, de manera clara, oportuna y comprensible, la información necesaria para hacer efectivo su derecho a participar en el proceso de toma de decisiones.”* (artículo 7, punto 4). También es preciso tener en cuenta que se deben garantizar las condiciones para que la

participación pública respete y se adecue a las características sociales, económicas, culturales, geográficas y de género del público (artículo 7.10)

PROPUESTAS

1. se definan y concreten instancias de consulta pública presenciales y/o, -preferentemente- virtuales (para asegurar mayor participación), según lo dispone el marco legal vigente y las mejores prácticas en la materia existentes a nivel nacional y regional, donde se invite a participar a toda aquella persona, profesional, académico/a o institución pública o privada interesada, logrando pluralidad de actores a fin de obtener una visión integral respecto de los procesos y decisiones a tomar en el desarrollo de la Hidrovía Paraná-Paraguay;
2. se entregue con suficiente antelación la información pública ambiental correspondiente al motivo o causa de la consulta o audiencia pública que se celebre, y que ésta sea completa y esté ampliamente disponible tanto en formato papel como virtual;
3. se desarrollen audiencias o consultas públicas siempre de manera previa a la decisión de autorización de una obra o proyecto, tomando realmente en consideración la opinión u objeción de los participantes, que sea sin limitación en la participación y sean espacios accesibles, apropiados, equitativos, transparentes, basados en el compromiso y la apertura hacia el diálogo y que garanticen los derechos humanos y los relativos a la democracia ambiental;
4. se desarrollen estas instancias tanto para las etapas previas como la del procedimiento de evaluación de impacto ambiental y su control y monitoreo a través del plan de gestión;
5. se incluya dentro de la estructura del CFH a toda aquella organización de la sociedad civil que presente su intención de participar en el mismo, a fin de generar y fortalecer la perspectiva integral que debe primar en el programa de la Hidrovía y todos los aspectos que se relacionan al mismo. Entre ellas, solicitamos la inclusión de las organizaciones que hayan manifestado su interés en participar.

d) MONITOREO Y CONTROL

El Decreto 863/93 de llamado a licitación pública nacional e internacional para el sistema de navegación troncal preveía en su artículo 12, la constitución de un órgano de control de las actividades de la empresa concesionaria, tales como la presentación e implementación de planes de gestión ambiental, campañas de muestreo y calidad de agua, entre otras. Dicho órgano de control, cuyas funciones serían específicamente las de “...supervisión e

inspección técnica y ambiental y auditoría económica-administrativa, contable y legal de las obras..” contratadas, nunca se constituyó, recayendo estas funciones y atribuciones de supervisión y control en el área de Puertos y Vías Navegables, la cual en todo el período de la concesión (25 años) no contó con las capacidades técnicas y administrativas que tal figura conlleva, sirviéndose de la información aportada por la propia concesionaria y de informes puntuales de consultorías externas. Así, la concesión que finaliza en abril de 2021 careció de la fiscalización y control adecuado para esta infraestructura.

PROPUESTAS

1. se constituya un efectivo Órgano de Control de la concesión, superador del previsto en la licitación de 1993-1995 y solicitado en reiteradas oportunidades por la Auditoría General de la Nación (AGN) a fin de velar por el interés público;
2. se asegure en el órgano de control una representación y participación plural de la ciudadanía, y no sólo de los usuarios de la Hidrovía comercial, debiendo a su vez instaurarse como un órgano que promueva instancias de monitoreo comunitario y/o veedurías de los avances de obra y de la aplicación de los planes de gestión ambiental. Este proceso de veeduría debería contar con representación de las comunidades y de las organizaciones de la sociedad civil, a fin de que se configure un real control por oposición de intereses que permita la confrontación y discusión de ideas y alternativas;
3. se realicen monitoreos permanentes de los impactos con mayor intensidad en los puntos críticos donde se realizan los dragados, así como en las áreas portuarias para evaluar la calidad del agua, sedimentos y comunidades biológicas;
4. se diseñe e implemente un sistema de monitoreo continuo e integral de los impactos ambientales producto del mantenimiento y uso de la HPP (obras de dragado, balizamiento, tráfico de embarcaciones, etc.) por parte de dicho órgano, con participación de instituciones, expertos independientes y organizaciones de la sociedad civil. Dicho monitoreo debe estar referido a mediciones sistemáticas de variables biológicas (biodiversidad y riqueza de las comunidades claves del sistema y/o potencialmente impactadas por la obra), físicas (principalmente sedimentos en suspensión y granulometrías de fondo, cambios morfológicos, procesos erosivos sobre las márgenes) y químicas (detección de sustancias contaminantes que provengan de cualquier derrame procedente de un buque por cualquier causa, sea escape, evacuación, rebose, fuga, achique, emisión o vaciamiento) que permitan una correcta evaluación de la evolución del sistema. La secuencia de los muestreos

naturalmente dependerá de la comunidad bajo estudio y de la dinámica temporal del impacto de interés;

5. se diseñe una respuesta oportuna y coordinada a la emergencia de derrames de aceite, combustible, cargas, o de cualquier sustancia potencialmente dañina para el ambiente, según magnitud, lugar, tiempo y otras circunstancias. Para ello, se deberá contar con una planificación significativa y capacitación del personal para disponer de planes de contingencia para contener y limpiar derrames de cualquier tamaño, asegurándose que los servicios de emergencia sepan cómo actuar rápidamente, mitigando el impacto al ambiente;
6. se incorpore al Consejo Federal de la Hidrovía como miembros permanentes al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Nación y a organismos sociales, territoriales y de ambiente de todas las provincias que son influenciadas por el tráfico de materias primas y mercaderías procesadas.

Solicitamos que se atiendan las propuestas arriba mencionadas a los fines de transparentar el proceso licitatorio, teniendo en cuenta la sustentabilidad socioambiental del proyecto de infraestructura fluvial. Creemos que esta instancia otorga, también, la posibilidad de discutir la matriz socioeconómica que la Hidrovía estructura y a la que responde y apelamos al debate sobre una política de transporte (fluvial) de largo plazo que incorpore la dimensión ambiental en todas sus etapas.

Adhieren a esta presentación:

Casa Río
Asociación Cultural de la Costa
"CUENCA DEL RÍO PARANÁ"
FOMEA - Foro Medio Ambiental San Nicolás
350.org
MundoSur
Sociedade FÉ E VIDA
Guillermo Martin
Generaciones Futuras
Fundación Ambiente y Recursos Naturales (FARN)
Fcjs
Taller de Comunicación Ambiental (Rosario)
Instituto GAIA

ASAMBLEA CIUDADANA CONCORDIA

Multisectorial Humedales de Rosario

Asociación Patrimonio Natural

FUNDACIÓN AMIGOS DE LA TIERRA ARGENTINA

TALLER FLOTANTE

Fundación Arbolar Espacio Vivo

Asociación Unión de Talleres 11 de Septiembre

Biblioteca Popular de las orillas Colastiné Sur

Docentes Por la libertad de los ríos

AGMER Seccional Paraná "Susana Peta Acevedo"

Asamblea Ciudadana Ambiental, Concepción del Uruguay

Grupo Defensas de la Costa - Santa Fe

Alianza x el Clima

Kula Earth

Asamblea Paraná sin Agrotóxicos

Asociación Pescadores Deportivos del litoral

Asociación civil peña el cañazo

Ríos Sanos

José Martín Martínez

Orilleras, Victoria

Programa de Extensión por una Nueva Economía Humana y Sustentable de la Carrera de Comunicación de la UNER

Asamblea Ciudadana Vecinalista Paraná

Asociación Civil Peña El Cañazo

Fundación ECOURBANO

Tierra viva

Fundación plurales

Río Feminista

Conciencia Ecológica

Humedales en Red

Red del río Luján

Asociación Civil por la Justicia Ambiental AJAM

Isla Verde

Acción Ambiental

Nativo

Asociación Civil Capibara. Naturaleza, Derecho y Sociedad

UPVA - Unidos por la vida y el medio Ambiente

Fondo de Mujeres del Sur

Autoconvocadxs por los Humedales

Asociación Civil Baigorria Verde