

PRESENTACION
DIEGO AZQUETA SECCO, PRESIDENTE DE LA C.P.T.C.P.
XLIX REUNION DEL CIH
Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 30 de agosto de 2023

Muchas gracias, Sr. Vice Canciller, Presidente Pro tempore y a las Delegaciones por la oportunidad, por reunirse en Santa Cruz de la Sierra, por reunirse a revisar estos temas que son tan importantes en la Hidrovía y por permitirnos participar a los privados y particularmente a la CPTCP. Cómo siempre, les agradecemos todo su esfuerzo para mejorar la eficiencia operativa de la Hidrovía, para tocar todos estos temas, que conforman la extensa agenda que tienen prevista hoy en esta reunión.

El llamado de la CPTCP es a apoyar el Acuerdo y la Integración, para así apoyar el desarrollo de los países firmantes. Creemos que, hay un enorme vínculo entre la integración, el desarrollo comercial, la eficiencia operativa del transporte y el desarrollo humano de los países.

Creemos que, a 31 años de la firma del Acuerdo de Transporte Fluvial, debemos reforzar estos valores, para cada uno de los 5 países firmantes. Entendemos que cada uno de los países genera un valor muy significativo en diferentes formas y que tienen que seguir generándolo y desarrollándolo.

Estas reuniones y todo el trabajo que uds. como Delegaciones realizan es clave para este desarrollo.

En el día de ayer nos reunimos con otras instituciones privadas, para referirnos sobre todo, de algunos de los temas que uds. van a estar tocando hoy, particularmente se definió que el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná, establece un marco normativo común que favorece el desarrollo, la modernización y la mejora de la eficiencia operativa de las operaciones fluviales, facilitando el acceso a las condiciones competitivas de los mercados regionales de ultramar y bajo los principios de libertad de navegación, igualdad de tratamiento y libre tránsito.

Queremos resaltar que es clave reconocer que la acción de cada uno de los miembros afecta a los demás, por eso todas las acciones deberán ser tomadas en el marco de la multilateralidad. Más aún teniendo en cuenta que 2 de sus miembros son países mediterráneos y que por eso tienen derecho al acceso al mar, a los océanos, consagrados por la Convención del Mar.

Estas instituciones que nos reunimos ayer apoyan la búsqueda de la eficiencia operativa en el marco del Acuerdo, incluyendo obras, si así fuera necesario. Sin embargo, resulta inconveniente la provisión del servicio tradicional de balizamiento, con boyas estáticas, cómo está siendo ejecutado en este momento. Porque eso, no sólo no favorece a la navegación, sino que, incluso

puede llegar a entorpecerla, en función del permanente cambio de la traza de la navegación, particularmente en el tramo Puerto Santa Fé – Confluencia.

Ya hemos levantado este tema en diversas circunstancias e incluso hemos enviado la información pertinente a la Secretaría Ejecutiva del CIH, para que la misma fuera distribuida a las Delegaciones.

El peaje presentado por la República Argentina para el tramo “Puerto de Santa Fe – Confluencia”, creemos que afecta a los usuarios de la región, que encarece el transporte porque no genera una contraprestación semejante. Creemos entonces muy conveniente que se trate su aprobación o no dentro de la Comisión del Acuerdo y luego, cómo ahora, dentro del CIH.

La intención de todas las instituciones es defender el Acuerdo, porque, cómo dije antes, refleja y produce beneficios específicos y detallados para cada uno de los países.

Un ejemplo que creo que es bien importante sobre el diálogo técnico que la CPTCP viene recomendando y apoyando, un diálogo combinado entre las autoridades, las delegaciones frente al CIH y la participación de los privados, es lo que ha ocurrido en el Puente General Belgrano, en donde se ha logrado a través del trabajo de las autoridades de Argentina reposicionar la Defensa No. 5. También hemos logrado acordar con las autoridades, particularmente con la Prefectura Naval Argentina, la seguridad del cambio del sistema de fraccionamiento. Hoy está en vigencia un permiso para fraccionar con 12 barcasas tipo Mississippi, cruzando aguas abajo el Puente Gral. Belgrano, limitando el fraccionamiento a dos secciones frente a cuatro secciones requeridas anteriormente.

Esto entonces, genera un importante ahorro en tiempo y costo de estas operaciones. Esto se ha hecho, con un diálogo técnico, incluyendo una simulación de la operación de convoyes cruzando el Puente General Belgrano, que hemos facilitado a las autoridades, que justifican que el cruce con un convoy completo se puede realizar en forma segura, y recomendamos ir de a pasos, mejorando esta navegación y este fraccionamiento del puente.

Estos son ejemplos de cómo el sector público y el sector privado trabajando juntos pueden encontrar una mejor solución a los problemas y a las dificultades que por ahí nos enfrenta esta Hidrovía. Estos ríos tan maravillosos que tenemos cuentan con muy pocas limitaciones, pero todavía tenemos mucho trabajo para realizar en conjunto, para poder mejorar y facilitar la navegación y eventualmente reducir los costos de llevar las mercaderías de los diferentes países a los otros, y en este sentido, cómo decía anteriormente, que los cinco países se sigan beneficiando.

Desde la CPTCP estamos muy contentos que se lleve adelante esta Reunión del CIH, que se lleve adelante la discusión de todos los temas de la Agenda original y que, de esa manera vamos a poder tener algún avance en estas

“HIDROVIA ES INTEGRACION”



conversaciones que es el ámbito correcto donde se tienen que llevar las discusiones vinculadas a la eficiencia operativa en la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Muchísimas gracias a todos.

A handwritten signature in black ink, which appears to read "Diego Azqueta Secco", is positioned above the printed name.

Diego Azqueta Secco
Presidente
CPTCP