

Buenos Aires 22 de marzo de 2021

PROYECTO DE RESOLUCION

LA HONORABLE CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

RESUELVE:

Pedido de Informes. Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional, a través del Ministerio de Transporte de la Nación, informe de manera pormenorizada acerca del proyecto del nuevo proceso licitatorio Hidrovía Paraguay- Paraná y la labor del Consejo Federal Hidrovía, los siguientes puntos:

1. ¿En qué estado de avance se encuentra el proceso de elaboración de los Pliegos correspondientes, y cuál es el cronograma previsto para la concreción del mismo y el llamado a Licitación?

2. Si dichos pliegos son de naturaleza dinámica en su concepción, es decir, si prevén un escenario de cambios en los modos de producción, modalidades de carga y volúmenes a transportar de la región, atento a los incrementos en los índices comparativos registrados en las últimas décadas.

3. Si la licitación pública prevé continuar con el régimen de concesión de obra pública por peaje a riesgo empresarial, sin aval del Estado.

4. Si la futura concesión abarcará en un todo los servicios de dragado, re dragado, balizamiento y señalización, así como las obras civiles complementarias; y si se prevén cambios desde el punto de vista de la renovación tecnológica de estos servicios, como así también la posibilidad de adaptarse a nuevos dispositivos e innovaciones a futuro, todo ello a los efectos de mejorar la transitabilidad del canal.

5. Si se encuentran contemplados el incremento en la profundidad de dragado a treinta y tres (33) pies al cero (0) hasta el Puerto de Santa Fe.

6. Si está prevista la incorporación en este próximo contrato del dragado, señalización y balizamiento del Canal de Acceso a dicho puerto.

7. Si se encuentra prevista la extensión de la concesión hasta Confluencia (km 1.238), con el fin de garantizar un desarrollo más federal e integrado de la Hidrovía, ampliando las oportunidades de desarrollo productivo de una vasta región al norte de la provincia de Santa Fe, y las provincias de Chaco y Corrientes.

8. Si se encuentra prevista la continuidad del esquema tarifario actual, que establece una fórmula de tarifa plana que le da competitividad a los puertos río arriba, con el fin de sostener un sistema virtuoso, favorecedor del desarrollo agropecuario del interior del país.

9. Si se cuenta con estudios detallados sobre el impacto ambiental, social y económico de la Hidrovía, que consideren analíticamente los distintos tramos característicos de la misma y, en caso afirmativo, cuáles son esos estudios y por quien fueron elaborados.

10. ¿Cómo se garantizará la navegación de la Hidrovía durante el tiempo comprendido entre la extinción del contrato vigente - a producirse el 30 de abril de 2021-, y el inicio de la explotación de la nueva concesión? Teniendo en cuenta los plazos necesarios para realizar una transición ordenada por parte del nuevo

concesionario, dada la complejidad operativa y de, eventualmente, el movimiento de equipos, traslado de dragas y otras maquinarias, etc.

11. ¿Cómo se realizará el mantenimiento de la Hidrovía durante dicho período? Ante la inminencia de los plazos, resulta necesario contar con definiciones acerca de quién y cómo se operará durante el período de transición: se evalúa una prórroga de la actual concesión o se buscará un esquema de gestión estatal transitorio?

12. ¿Cuál es el plazo de explotación previsto para la futura concesión, y cuáles son los objetivos en términos tarifarios de la misma?

13. A los efectos de garantizar un proceso licitatorio atractivo, que asegure la efectiva concurrencia de oferentes con la capacidad e idoneidad acorde, resulta necesario disponer estrategias de control que aseguren la transparencia de todo procedimiento: ¿qué herramientas o instrumentos legales se prevé utilizar a tal fin? Que organismos y/o instituciones veedoras nacionales e internacionales serán garantes tanto en la elaboración de los Pliegos, como en la instancia de adjudicación de la futura concesión?

Firmantes:

JUAN MARTIN

LUCILA LEHMANN

ALBOR ANGEL CANTARD

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

Por informe N° IF-2020-86322748-APN-UGA#MTR de fecha 11 de diciembre de 2020 se señaló que para la República Argentina la Hidrovía Paraguay-Paraná, y en particular el Sistema Navegable Troncal, en su extensión desde el Océano Atlántico hasta Confluencia, ha resultado un elemento clave para el desarrollo del potencial exportador de nuestro país.

En la actualidad, y principalmente en la provincia de Santa Fe, la Hidrovía constituye la opción de transporte más relevante de nuestra producción agrícola de cereales y oleaginosas, tanto de granel sólido como líquido. Además, la carga de nuestra industria automotriz, de la industria metalúrgica y en particular su producción siderúrgica, la gran mayoría del transporte de pasajeros en la modalidad de cruceros, un gran porcentaje de las operaciones de cabotaje y transbordo de cargas, así como también el transporte de gas natural, petróleo crudo y productos refinados, revisten una importancia vital para el abastecimiento energético del nuestro país.

En dicho contexto, se suscribió el Acuerdo Federal Hidrovía con las Provincias de Buenos Aires, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe el fecha 28 de agosto de 2020 (registrado en el sistema de Gestión Documental Electrónica bajo el N° CONVE-2020-58867791-APN-DGD#MTR); encomendando la creación del Consejo Federal Hidrovía al Ministerio de

Transporte como espacio de coordinación política y estratégica, con el objeto de planificar el desarrollo del sector a mediano y largo plazo, promoviendo la elaboración de políticas públicas y acciones en forma integrada y federal con los planes del transporte, atendiendo a la multi e intermodalidad, y la modernización, integración y competitividad de la Hidrovía en toda su extensión en el territorio nacional, propendiendo a la protección del medio ambiente.

El pasado 22 de febrero de 2021 en la ciudad de Rosario, sesionó por primera vez el Consejo Federal Hidrovía, encabezada por el Ministro de Transporte de Argentina, Mario Meoni, y con la participación de los gobernadores y representantes de las siete provincias que integran el Consejo, diversas organizaciones públicas, privadas, no gubernamentales, organizaciones sindicales y otros entes u organismos públicos y académicos con interés en la materia. Pese a que no había sido previsto de manera originaria y luego de los reclamos oportunos del sector, finalmente fueron convocadas por el Gobierno Nacional y participaron del encuentro las entidades productivas nucleadas en la Comisión de Enlace de Entidades Agropecuarias. Siendo el actor responsable de la mayor parte de la producción de los bienes que por esa vía se exportan, resultaba llamativo, por lo que celebramos que se haya subsanado tamaña omisión.

El pasado 3 de marzo, la Mesa de Entidades Productivas de Santa Fe, que nuclea a la Asociación Dirigentes de Empresas (A.D.E.), la Bolsa de Comercio de Santa Fe, la Cámara Argentina de la Construcción – Delegación Santa Fe-, Cámara de Comercio Exterior de Santa Fe, el Centro Comercial de Santa Fe, la Sociedad Rural de Santa Fe y la Unión Industrial de Santa Fe, hicieron explícita su posición respecto al tema, mediante un comunicado en el que solicitan se contemplen, en

el próximo contrato de concesión, los cuatro puntos 5), 6), 7) y 8), incorporados al presente proyecto de resolución.

Como lo expresa su comunicado, la ciudad de Santa Fe se encuentra en un punto estratégico del desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná, y en el cruce con el corredor Bioceánico Central Porto Alegre-Coquimbo. El conglomerado del Gran Santa Fe y su región necesitan un puerto activo al servicio de las Pymes, que les permita mejorar su competitividad e insertarse a costos razonables en el mercado global. En numerosas oportunidades, desde la Mesa Productiva se han realizado gestiones ante las autoridades pertinentes, con el fin de transmitir las aspiraciones del sector productivo de la región, traducido principalmente en la mejora en la capacidad de circulación de la hidrovía, aguas arriba del Puerto San Martín.

En relación a la actividad agrícola, hace unos años se proyectaba una meta productiva de 100 millones de toneladas de granos por año; hoy se avizora alcanzar un escenario de 200 millones de toneladas. Para ello se requiere adaptar la infraestructura logística de la región, ampliando los horizontes productivos y superando las limitaciones que conlleva el movimiento de cargas por tierra.

Esta condición aplica tanto para una mayor producción agrícola, como para el movimiento general de contenedores y cargas de bienes producidos. Hacia el norte del territorio provincial santafesino, adquiere relevancia la actividad pecuaria, principalmente la ganadería bovina, y a los efectos de potenciar el desarrollo productivo que hoy se concentra en la ciudad de Reconquista, resulta necesario ser competitivo en términos de transporte hacia el área central. En este sentido, la Hidrovía configura un escenario cercano de oportunidad para el sector; una planificación en perspectiva debe considerar estas variables.

Consecuentemente, en términos de pensar un nuevo régimen de concesión, es menester para el mediano y largo plazo una planificación que incluya el crecimiento en la infraestructura de la Hidrovía en paralelo al desarrollo productivo regional, incorporando más y mejores condiciones de navegabilidad, mayor posibilidad de extensión y recorrido, nuevas terminales portuarias, etc.

En efecto, este nuevo proceso de concesión constituye una oportunidad única para la provincia de Santa Fe de propiciar desarrollo productivo más equilibrado su territorio, a partir de multiplicar las posibilidades de inversión que supone la mejora en la navegabilidad de la Hidrovía aguas arriba; y no de extender un modelo de concentración en las terminales portuarias del sur provincial que, en un escenario de proyección a mediano plazo, ponga en riesgo la capacidad logística del sistema multimodal.

Por ello es que resulta imperioso conocer en forma detallada y precisa las condiciones y el alcance que se prevé para la futura concesión de explotación y mantenimiento de la Hidrovía, en tanto se proyecte y constituya como un instrumento integrador de alcance federal, y potenciador de las economías regionales del país.

Con todo lo expuesto, solicito el acompañamiento de mis pares para la aprobación del presente Proyecto de Resolución.

Firmantes:

JUAN MARTIN

LUCILA LEHMANN

ALBOR ANGEL CANTARD



"2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein"