



"2020 - Año del General Manuel Belgrano"

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

RESUELVE

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional para que, a través del Ministerio de Transporte de la Nación o del área que corresponda informe sobre los puntos vinculados a la Gestión de la Hidrovía Paraguay-Paraná

- 1- ¿Cuál es la política de concesión que se prevé?
- 2- ¿Qué rol van a cumplir las provincias, no solo las ribereñas sino las que se pueden beneficiar de una logística más barata para comerciar sus economías regionales?
- 3- ¿Qué organismos tendrán a su cargo la fiscalización del proceso licitatorio?
- 4- ¿Se prevé la creación, por ley, de un órgano de control de la concesión?
- 5- ¿Se tienen previstas obras complementarias y/o una ampliación en la extensión del tramo de Hidrovía a concesionar?
- 6- ¿Qué medidas ambientales se incluyen en los Pliegos de Licitación?
- 7- ¿Qué organismo técnico será el encargado de realizar el Estudio de Impacto Ambiental y cómo se prevé la evaluación de dicho estudio?
- 8- ¿Cuál va a ser la protección para los humedales a lo largo de la vera de la Hidrovía?



"2020 - Año del General Manuel Belgrano"

9- ¿Se evaluó realizar de manera previa una Evaluación Ambiental Estratégica del plan fluvial y productivo? ¿Se está considerando o analizando la posibilidad de incorporar el uso de Biocombustible para el transporte fluvial?

10- ¿Se encuentra contemplada la convocatoria a una Audiencia Pública con la participación del Estado Nacional, las Provincias, los usuarios del sistema, sociedad civil y sindicatos?

FIRMA: DIPUTADO ENRIQUE ESTEVEZ

ACOMPaña: DIPUTADA MONICA FEIN



"2020 - Año del General Manuel Belgrano"

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

El presente proyecto de resolución tiene como antecedente el expediente N° 0159-D-2021, de mi autoría, que perdió estado parlamentario sin haber tenido tratamiento por parte de esta Honorable Cámara.

Dicho proyecto tiene como finalidad poder conocer los principales lineamientos del proceso de licitación que se está llevando a cabo desde el Ministerio de Transporte; no solo por la importancia estratégica para Argentina sino además y particularmente para las economías regionales.

Sin lugar a dudas la Hidrovía Paraguay-Paraná constituye una de las vías navegables de mayor longitud del planeta, ya que cuenta con 3.442 Km extendiéndose desde Puerto Cáceres (Brasil) hasta Nueva Palmira (Uruguay). Esta no solo ha profundizado el proceso de integración ya existente entre países sino también de la región suramericana en su conjunto, resultando así una de las vías de transporte más significativas para la integración física del Mercosur. Conecta más de 3.000.000 de km² del continente americano y vincula puertos de Uruguay, Paraguay, Bolivia y Brasil. En ella circulan 4.000 buques, que mueven cada año 70.000 millones de dólares.

Se trata de una autopista fluvial que vincula más de 80 puertos argentinos de los ríos Paraná y de La Plata, permitiendo el comercio en esos puertos de más de 125 millones de toneladas de todo tipo de cargas, 1,5 millones de contenedores, 750.000 vehículos y el arribo de 320.000 pasajeros de cruceros todos los años.

En el tramo que recorre el frente de la provincia de Santa Fe, se encuentran localizados un importante número de puertos públicos y privados, exportando más del 80% de cereales y oleaginosas del país. Desde Santa Fe hasta Puerto General San Martín la vía navegable cuenta con 25 pies de profundidad, y desde allí hasta el océano, con 34 pies.



"2020 - Año del General Manuel Belgrano"

El sistema hidrográfico de la Provincia de Santa Fe es el más extenso del país, con ríos de aguas tranquilas, gran número de lagunas, cañadas, esteros, riachos y arroyos. El frente fluvial de Santa Fe alcanza los 849 kilómetros lo que representa un tercio de la extensión total de la hidrovía Paraguay-Paraná.

Esta es una pieza fundamental en el movimiento de cereales, combustibles y productos de cuantioso volumen y escaso valor unitario, el transporte fluvial apunta a un sector operativo en crecimiento. En ese marco, la Hidrovía Paraguay-Paraná cobra mayor relevancia, definida como la "espinas dorsal de los Países de la Cuenca del Plata" y de la logística fluvial en general.

A pesar de que su desarrollo es uno de los grandes puntos pendientes en la agenda logística a nivel regional, el transporte fluvial resulta fundamental a la hora de definir operaciones ligadas al movimiento de mercaderías a granel, combustibles, productos peligrosos y agrícolas. En ese marco, la conexión de los ríos y otras vías navegables permite agilizar el flujo comercial entre los países cercanos a la red fluvial.

Tanto para países extensos como aquellos que no tienen salida al mar, los medios de transporte fluviales constituyen parte de la infraestructura fundamental para su crecimiento económico. Esto es todavía más evidente cuando esos países producen y exportan productos de mucho peso y poco valor unitario, como son los cereales, las oleaginosas y los minerales.

Esto es lo que representa hoy la Hidrovía, una oportunidad de crecimiento económico, de mejora social a través de producción y empleo, y por eso no sólo lo técnico debe ser tomado en cuenta, sino también todos los beneficios que aportarían a la región a través de las mejoras que pudieran incluirse en esta nueva licitación.

La zona de influencia del sistema fluvial de la Hidrovía Paraguay-Paraná está estimada en 700 mil kilómetros cuadrados e incluye las provincias del Litoral argentino, los



"2020 - Año del General Manuel Belgrano"

estados brasileños de Mato Grosso y Mato Grosso do Sul, gran parte de Bolivia, casi todo el Paraguay y el litoral oeste del Uruguay.

Dato no menor es que el sistema de transporte en Argentina está mayoritariamente basado en el transporte automotor, que abarca el 90% de la carga transportada. Y este tipo de transporte no ofrece ventajas comparativas sobre el resto ya que existe una inadecuada infraestructura (rutas y caminos rurales en mal estado) y además los costos adicionales que implican, el mayor consumo de combustible, seguros y pérdidas de mercaderías en siniestros. Similar situación tienen los países de la Hidrovía: Brasil, Bolivia, Paraguay o Uruguay que dependen en gran medida del transporte automotor.

Sin dudas cuando hablamos de Hidrovía no solo hacemos mención a un canal fluvial, sino un modelo de transporte multimodal que aporta ventajas, más eficiencia y sustentabilidad. El transporte por agua es el modo más económico, gracias a su capacidad de movilizar grandes volúmenes con un bajo consumo de combustible. Las cantidades que se pueden transportar superan ampliamente a los otros medios de transporte. Por ejemplo un camión puede transportar 25 toneladas; un vagón, 50 toneladas, y una barcaza puede transportar 1500 toneladas. Es decir, una barcaza corresponde a 60 camiones.

Como ya se ha mencionado, los principales rubros transportados son las oleaginosas, cereales, soja, harina, aceites y derivados, productos ganaderos, café, pellets, minerales de hierro, bauxita, estaño y manganeso y el combustible.

Definida por De Macedo Soares como "la espina dorsal de los Países de la Cuenca del Plata", la Hidrovía resulta, además de un acceso estratégico, un modo de transporte más limpio: utiliza la cuarta parte del gasoil que el camión y alrededor de cinco veces menos de combustible que el transporte por tren.

La Hidrovía promueve el transporte fluvial entre las zonas mediterráneas del Cono Sur y la salida al océano, estableciendo reglas de libre navegabilidad, igualdad de condiciones; se debe asegurar una vía navegable utilizable los 360 días del año las 24 hrs



"2020 - Año del General Manuel Belgrano"

promoviendo el comercio intra y extra regional, proporcionando una vía de comunicación económica y efectiva.

Se debe cuidar la señalización y balizamiento, así como también la optimización de las condiciones de navegabilidad de algunos tramos de los ríos.

Además es también fuente de generación de empleo en torno a industrias de transformación de materias primas de exportación con cierto valor agregado, a través del mejoramiento de un corredor de transporte fluvial sostenible.

Ante esta coyuntura reaparecen viejos interrogantes respecto del real impacto ambiental que esta vía de transporte tiene hoy. Queda claro que obras de semejante magnitud deben contemplarse y ajustarse a estrictos estudios y monitoreos científicos que permitan una evaluación confiable sobre los impactos que causan al ambiente en su totalidad.

No se puede dejar de remarcar que la Hidrovía Paraguay-Paraná es la columna vertebral del comercio exterior de la Argentina. Tenemos una oportunidad estratégica de discutir un modelo de transporte multimodal, seguro, sostenible con el ambiente y que tanto el Estado Nacional como las Provincias ribereñas puedan ejercer una efectiva función de control. Por último y no menor debido a nuestra historia, es necesario que todo el proceso licitatorio sea participativo, transparente y creemos que, ante una definición trascendental sobre el Sistema de Navegación de nuestro País, la realización de una audiencia pública es acertada.

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto de Resolución.

FIRMA: DIPUTADO ENRIQUE ESTEVEZ

ACOMPaña: DIPUTADA MONICA FEIN