



PROYECTO DE DECLARACIÓN

LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

DECLARA

Su preocupación por la Disposición 25/2024 de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, por la cual se disponen cambios en el contrato de concesión de dragado y balizamiento de la Vía Navegable Troncal del Paraná (VNT) y se reduce la profundidad del calado a mantener desde Timbúes hasta el puerto de Santa Fe, a 17 pies de calado.

Asimismo, insta al Gobierno Nacional a reconsiderar las decisiones sobre el dragado y la gestión de la Hidrovía, asegurando así el crecimiento regional y la competitividad de todo el complejo portuario al norte del Gran Rosario.

FIRMA: DIPUTADA MÓNICA FEIN

ACOMPaña: DIPUTADA ESTEBAN PAULÓN



FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

El presente proyecto de declaración es motivado por las últimas modificaciones en el contrato de concesión de la Hidrovía Paraná-Paraguay, nodo productivo estratégico de nuestro país.

El Estado Argentino tiene la responsabilidad de promover el desarrollo económico y logístico del país, garantizando la competitividad de sus puertos y la eficiencia en el transporte de mercancías. Recientemente, el Gobierno Nacional ha tomado decisiones que afectan significativamente a la provincia de Santa Fe en relación con la Hidrovía. En el marco del nuevo contrato de "concesión transitoria" firmado entre la Secretaría de Transporte de la Nación y la Administración General de Puertos (AGP), se ha implementado un cambio en el diseño del cobro de peajes en la traza del canal troncal, que beneficiará a los grandes puertos del Gran Rosario al equiparar los costos de peaje en los puertos de Timbúes. Esta medida, aunque positiva para algunos, plantea la necesidad de evaluar su impacto en la equidad del desarrollo regional.

Esto es así porque se ha eliminado la obligatoriedad de dragar el tramo desde Timbúes hasta la ciudad de Santa Fe a 25 pies. Esta decisión, argumentada por la falta de tránsito de grandes buques en ese tramo, representa un riesgo para el desarrollo del comercio y la infraestructura portuaria en la región, limitando la capacidad operativa de los puertos del norte del Gran Rosario.



El Estado Nacional profundiza un círculo vicioso al no crear las condiciones para que los puertos al norte del Gran Rosario, en particular el de la Ciudad de Santa Fe, se potencien.

Aunque el Gobierno argumenta que las modificaciones establecidas buscan desburocratizar los procesos administrativos y establecer bases para la modernización y mejora tecnológica en áreas clave como señalización y dragado de la principal vía de comercio exterior del país, es imprescindible que dichas mejoras también incluyan la atención a las necesidades de los puertos del norte del Gran Rosario, contemplando un enfoque integral que no desatienda las necesidades de infraestructura del norte de Santa Fe.

Se debe entender que los puertos ubicados al norte del Gran Rosario son estratégicos para la exportación de productos agrícolas y la importación de insumos, siendo un punto clave en la cadena logística nacional.

En los últimos años se ha evidenciado una preocupante falta de dragado en estos puertos, lo que ha generado serias limitaciones en la capacidad operativa de los mismos, afectando su profundidad y, por ende, la entrada y salida de embarcaciones de gran calado. Siendo esto así, esta problemática no fue adecuadamente considerada, lo que pone en riesgo la eficiencia de las operaciones portuarias y afecta la competitividad de los productos argentinos en el mercado internacional.

Es importante destacar que la falta de dragado no solo impacta en la actividad económica de la región, sino que también tiene repercusiones en el empleo local y en la sostenibilidad de las comunidades que dependen de la actividad portuaria. La falta de un dragado adecuado limita las oportunidades de crecimiento del comercio exterior de varias provincias que dependen de estos puertos para exportar sus productos, afectando así la competitividad del país en el mercado internacional.

Es esencial que las decisiones respecto a la Hidrovía consideren no sólo las necesidades del Gran Rosario, sino también las oportunidades para potenciar el comercio



con Brasil y Paraguay, y el desarrollo de un sistema integral de transporte que incluya el fluvial, ferroviario y automotor.

Asimismo, es fundamental mencionar que estas decisiones se hicieron de manera inconsulta con las entidades productivas y los gobiernos provinciales involucrados. El Ministro de Desarrollo Productivo de la Provincia de Santa Fe se manifestó claramente en contra de esta medida. Es necesario fomentar un diálogo con las entidades productivas de Santa Fe y los actores gubernamentales para abordar las implicancias de estas decisiones y trabajar en propuestas que fortalezcan el desarrollo de la Hidrovía y la competitividad de la región.

Es por todo esto que solicito a mis pares el acompañamiento al presente proyecto.

FIRMA: DIPUTADA MÓNICA FEIN
ACOMPAÑA: DIPUTADA ESTEBAN PAULÓN