

PROYECTO DE RESOLUCION

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE

Exhortar al Poder Ejecutivo Nacional a que revierta la modificación del contrato de concesión de la Vía Navegable Troncal, suscripto entre Secretaría de Transporte de la Nación y la Administración General de Puertos Sociedad del Estado (AGP), respecto a la disminución de la profundidad de dragado para el tramo comprendido entre Timbúes y Santa Fe, decisión que fue tomada sin contemplar el impacto sobre el desarrollo federal de la matriz logístico productiva de la región.

Roberto M. Mirabella.-

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El 17 de octubre del corriente año la Secretaría de Transporte de la Nación y la Administración General de Puertos Sociedad del Estado (AGP) suscribieron la modificación del contrato para la concesión de la Vía Navegable Troncal que implica, entre otros cambios, la reducción del nivel de dragado para el tramo Timbúes- Santa Fe acercándolo a su calado natural de 15 pies en lugar de los 25 pies actuales.

Bajo los argumentos de “el tráfico registrado en los últimos años” y “hacer más eficiente el gasto público” esta decisión se tomó con una mirada de corto plazo, sin contemplar el impacto en el desarrollo productivo federal y con un profundo desconocimiento respecto a la oportunidad que éste tramo supone en la mejora de la competitividad de la matriz logística productiva de la región.

La Vía Navegable Troncal es la vía de salida del 80% de las exportaciones de granos argentinas. Santa Fe es el corazón de la hidrovía, ya que 849 Km. de la ruta fluvial corresponden a sus costas sobre el Río Paraná, representando un tercio de la extensión total de la Hidrovía Paraná–Paraguay en territorio argentino.

A su vez, el conglomerado industrial del Gran Rosario se constituye como el nodo portuario agroexportador más importante del mundo: con más de 30 puertos, y con exportaciones de granos, harinas y aceites por más 70 millones de toneladas (Mt). El complejo rosarino compite cada año a escala global. En 2020, se ubicó en el segundo lugar en el ranking de nodos portuarios agroexportadores detrás del distrito aduanero estadounidense de Nueva Orleans, Luisiana, que despachó 78,35 Mt. Ese mismo año, los puertos del complejo rosarino exportaron cerca del 78% de los granos, harinas y aceites de Argentina, mientras que la participación de Bahía Blanca, el segundo polo cerealero a nivel nacional, fue de 11%.

La decisión de reducir el nivel de dragado a 15 pies restringe el paso de buques y barcazas de gran porte que requieren 25 pies para transitar, lo cual potenciaría el comercio con los países vecinos Brasil y Paraguay.

A la mirada cortoplacista sobre el tráfico actual de buques en este tramo de la Vía Troncal debe imponerse el potencial en materia de reducción de costos logísticos, de transporte y de descongestión de rutas que podría alcanzarse si se mantuviera y hasta profundizara el dragado del tramo norte del Gran Rosario.

En cuanto al argumento de eficiencia del gasto público, cabe mencionar que el mayor dragado no implica un costo para el Estado dado que el mismo es asumido en la tarifa de peaje prevista en el tránsito por la vía navegable.

Señor Presidente, por todos estos argumentos es que solicito se apruebe este proyecto de resolución que exhorta al Poder Ejecutivo a revertir la medida que entorpece el desarrollo económico, productivo y comercial de nuestro país desde una perspectiva federal.

Roberto M. Mirabella.-