



La Honorable cámara de diputados de la Nación

Proyecto de Resolución

Requerir al Poder Ejecutivo Nacional que en la licitación de las obras de dragado y balizamiento de la Vía Navegable Troncal (VNT) se contemple:

1. La participación de las provincias ribereñas; esto es Santa Fe, Buenos aires, Entre Ríos, Corrientes, Chaco, Formosa y Misiones, en el procedimiento de gestión, control, elaboración de pliegos y percepción del peaje de manera proporcional en la VNT.
2. El mantenimiento del dragado actualmente existente hasta el puerto de Santa Fe, descartando cualquier disminución que impacte negativamente en su capacidad operativa, tal como ocurriría si se autoriza la disminución en 10 pies de dragado que lo convertiría en un puerto exclusivo de barcasas, eliminando el tráfico de embarcaciones de mayor calado, tales como cerealeros, gasíferos y contenedores
3. La extensión de las condiciones de profundidad de dragado y el balizamiento existente en el puerto de Rosario hasta los puertos ubicados en la zona de Timbúes, en la misma provincia de Santa Fe
4. La expansión de la mencionada vía en condiciones de navegabilidad conforme a criterios técnicos y económicos hasta los puertos actualmente existentes y a instalarse en el futuro en las provincias de Santa Fe al norte, Entre Ríos, Chaco, Corrientes y más allá de confluencia incluyendo a los puertos de las provincias de Misiones y Formosa respectivamente.



FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

Es bien sabido que la Vía Navegable Troncal (VNT) Paraguay-Paraná, tiene una importancia estratégica fundamental para el desarrollo económico del país y que, por lo tanto, su libre navegación en condiciones competitivas debe constituir una política de estado.

En efecto, considerando que por dicha Vía Navegable circula buena parte de las exportaciones (e importaciones) del país, su mantenimiento resulta fundamental y en ningún caso puede ser abandonado sin grave perjuicio para la actividad económica y el desarrollo nacional.

Pero no sólo lo anterior, dicho mantenimiento involucra también obligaciones internacionales, asumidas en los términos del Acuerdo de Transporte Fluvial por la VNT Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), celebrado el 26 de junio de 1992 por la REPÚBLICA ARGENTINA, el ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA, la REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL, la REPÚBLICA DEL PARAGUAY y la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY.

Este acuerdo, aprobado por este Congreso Nacional mediante la Ley 24.385, tiene por objeto facilitar la navegación y el transporte comercial, fluvial longitudinal en la citada VNT, en el ámbito del Tratado de la Cuenca del Plata, mediante el establecimiento de un marco normativo común que favorezca el desarrollo,



modernización y eficiencia de dichas operaciones, y que facilite y permita el acceso en condiciones competitivas a los mercados de ultramar.

Así, es claro que resulta imperioso preservar el interés público comprometido, evitando escenarios o situaciones que pudieren alterar o poner en riesgo la normal operación de los puertos que dependen de este, con consecuencias negativas, tanto para el comercio exterior y el desarrollo de las economías regionales de la REPÚBLICA ARGENTINA, como para las fuentes de trabajo directa e indirectamente vinculadas.

Sin embargo, la Secretaría de Transporte de la Nación y la Administración General de Puertos firmaron modificaciones en el contrato de concesión de la Vía Navegable Troncal de suma gravedad, como la eliminación de la obligatoriedad de dragar desde Timbúes hasta la ciudad de Santa Fe a 25 pies, produciendo que el puerto de Santa Fe pierda 10 pies de dragado y se transforme en un puerto exclusivo de barcasas de porte menor, eliminando el tráfico de embarcaciones de mayor calado, cerealeros, gasíferos y contenedores, lo que termina por completo con la posibilidad de desarrollo portuaria y el proyecto de reconversión del Puerto de Santa Fe con una nueva terminal portuaria. Desistiendo así de ampliar la vía navegable troncal y extenderla hasta la provincia de Misiones.

Y en igual sentido, genera preocupación la disolución por el Decreto 699/2024 del Ente de Control y Gestión de la Vía Navegable; un organismo de indudable carácter federal con sede en Rosario, en el que las 7 provincias ribereñas (Santa Fe, Buenos Aires, Entre Ríos, Corrientes, Chaco, Misiones y Formosa) participaban de las decisiones vinculadas a la administración de la VNT Paraná Paraguay y que resultó el corolario del ACUERDO FEDERAL VNT, celebrado el 28 de agosto de 2020 entre el GOBIERNO NACIONAL y estas 7 provincias, con el objeto de planificar el desarrollo del sector a mediano y largo plazo; promoviendo la elaboración de políticas públicas en forma integrada con la política del transporte en general, el cual fue un ámbito de participación Federal en las múltiples reuniones celebradas entre los Gobernadores en representación de sus provincias y el Gobierno Nacional a los efectos de la



necesaria participación en la elaboración de pliegos y la fijación de obras prioritarias en la Vía Navegable Troncal.

En definitiva, queda claro que la política naviera que viene llevando adelante el Gobierno Nacional atenta contra el federalismo y la participación de las provincias ribereñas en la consulta y toma de decisiones. Debe entenderse que la cuenca del Plata es un sistema único, integrado e indivisible, y el objetivo es impulsar el desarrollo armónico de los puertos en torno de la Vía Navegable y su contribución al federalismo y la generación de oportunidades para las economías regionales, siendo los ámbitos de participación federal como el Consejo Federal en los cuales los Gobierno de Provincia deben tener una voz a los efectos de las obras prioritarias y necesarias, así como participación en el proceso licitatorio y en la propuesta de obras prioritarias con respecto a la infraestructura en los Puertos en manos de las Provincias y los accesos a la vía navegable en cuestión.

Por todo ello, resulta necesario solicitar expresamente al Poder Ejecutivo Nacional que en la licitación de las obras de dragado y balizamiento de la Vía Navegable Troncal (VNT) se contemple la participación de las provincias ribereñas; esto es Santa Fe, Buenos Aires, Entre Ríos, Corrientes, Chaco, Formosa y Misiones, en el procedimiento de gestión, control, elaboración de pliegos y percepción del peaje de manera proporcional en la VNT.

Asimismo, se mantenga el dragado actualmente existente hasta el puerto de Santa Fe, descartando cualquier disminución que impacte negativamente en su capacidad operativa, tal como ocurriría si se autoriza la disminución en 10 pies de dragado. Ello, de suceder, convertiría al Puerto de la Ciudad de Santa Fe en un puerto exclusivo de barcas, eliminando el tráfico de embarcaciones de mayor calado, tales como cerealeros, gasíferos y contenedores.

También resulta necesario, como lo expresamos en la parte dispositivas del presente Proyecto, la extensión de las condiciones de profundidad de dragado y el balizamiento existente en el puerto de Rosario hasta los puertos ubicados en la zona de Timbúes,



y fundamentalmente, la expansión de la mencionada vía en condiciones de navegabilidad conforme a criterios técnicos y económicos hasta los puertos actualmente existentes y a instalarse en el futuro en las provincias de Santa Fe al norte, Entre Ríos, Chaco, Corrientes y más allá de confluencia incluyendo a los puertos de las provincias de Misiones y Formosa respectivamente.

Dip : Diego Giuliano

Dip : Marcela Passo

Dip : Mónica Litza

Dip : Micaela Moran

Dip : Sabrina Selva

Dip : Daniel Arroyo