



H. Cámara de Diputados de la Nación

PROYECTO DE LEY

La Cámara de Diputados y Senadores de la Nación, reunidos en Congreso Nacional sancionan con fuerza de Ley...

ARTÍCULO 1º-. Crease el Comité de Gestión de la cuenca del Paraná (CGCP)

- a) El mismo estará integrado por representantes electos por los pobladores de las comunidades ribereñas que contarán con el asesoramiento de profesionales, investigadores y organizaciones ambientales, sindicales y vecinales electos democráticamente por sus organizaciones.
- b) Su función será administrar la navegabilidad y uso común de las aguas del Río Paraná en la denominada Vía Navegable Troncal.
- c) Sus tareas comprenden el dragado y balizamiento necesarios para un uso racional del recurso y cuidadoso del ecosistema fluvial.
- d) Establecerá controles ambientales sobre los puertos privados y sobre las empresas que desarrollan sus actividades en la ribera del río.

ARTICULO 2º-. Recursos. Fondo para la recuperación del Paraná. El Estado proporcionará los recursos necesarios para el financiamiento del CGCP y establecerá un Impuesto del 3% sobre las ventas de las 50 empresas de mayor facturación que utilizan el río como vía de transporte o producen sobre su ribera o la de sus afluentes.

ARTÍCULO 3º-. Licitación. Suspéndase toda licitación de los servicios de dragado y balizamiento.

ARTICULO 4º-. Uso en comodato. El Estado utilizará la infraestructura existente, maquinarias y navíos utilizados por el ex concesionario mientras procede a un plan de producción nacional en los astilleros públicos de dragas y balizadores y todo otro requerimiento que pueda ser producido en el país, bajo control de sus trabajadores. El valor de este comodato será determinado por el CGCP.

ARTÍCULO 5º-. De los trabajadores. Los trabajadores pertenecientes al ex concesionario podrán pasar a revistar en la misma función en el CGCP, conservando categoría y antigüedad, debiendo el ex concesionario abonar la indemnización correspondiente.

ARTÍCULO 6º-. De forma.

Vanina Biasi

**Nicolás Del Caño
Christian Castillo
Alejandro Vilca**



FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

La Vía Navegable Troncal (VNT), con una extensión de 1477km desde las aguas profundas del Río de la Plata hasta la confluencia de los ríos Paraná y Paraguay se ha transformado en escenario de una disputa entre grandes grupos capitalistas internacionales por el control de la segunda plataforma agroexportadora del planeta que sólo en granos genera 30.000 millones de dólares anuales. Esta crisis también forma parte de la guerra comercial que enfrenta a los países imperialistas por el mercado mundial y que tiene escenarios bélicos cada vez más numerosos.

El fracaso de la licitación para privatizar el servicio de dragado y balizamiento del río Paraná luego de 30 años de dominio del grupo belga Jan de Nul, fuera como concesionario directo hasta 2021 o como tercerizado del estado, pone de relieve, una vez más, el fracaso de las privatizaciones y la gestión capitalista como vía de desarrollo del país.

CONTRABANDO Y NARCOTRÁFICO

Desde 1995 el Paraná es zona liberada para toda clase de delitos. Circulan sin control anualmente 6.000 buques extranjeros de gran calado que reemplazaron a la disuelta Flota Fluvial del Estado. El contrabando y la triangulación de la cosecha con Paraguay para eludir el pago de retenciones es una práctica habitual.

La existencia de 29 puertos privados en la ribera del gran Rosario a los que nadie controla transformó al Paraná en la principal vía internacional de circulación de cocaína. Un negocio que se estima entre U\$S 20 y 30 mil millones anuales. ¿Quién puede entonces sorprenderse de que Rosario sea foco de la violencia del narco si este constituye un poder asociado a todas las instituciones del Estado?

CORRUPCION

Todos los procesos licitatorios han estado cruzados por la corrupción. En la “causa de los cuadernos” el presidente de Emepa (socia de Jan De Nul en Hidrovía SA), Gabriel Romero, confesó el pago de un soborno por US\$ 600.000 para lograr un decreto que en 2010 extendió el plazo de concesión del dragado de la vía navegable. Un vuelto si se considera que la magnitud del negocio supera largamente los U\$S 300 millones anuales.

Con estos antecedentes y luego del escándalo de \$LIBRA y las denuncias de un esquema de recaudación de coimas en lo más alto del poder resulta más que turbio el pliego licitatorio porque establece que no pueden presentarse las empresas chinas, en directa subordinación al interés de Estados Unidos y anticipa que valorará a aquellas empresas

que tengan antecedentes en obras de dragado en Argentina, un direccionamiento completo en beneficio de Jan de Nul, que seguirá dragando como con todos los gobiernos.

CATASTROFE AMBIENTAL

Podría decirse que hoy el Paraná es el escenario de una piratería internacional en gran escala cuyas principales víctimas son las poblaciones ribereñas (alrededor de 16 millones de habitantes) y sus ecosistemas. El Paraná se ha transformado en la patria de la usurpación, destrucción y contaminación ambiental bajo la vista gorda de las autoridades nacionales, provinciales y municipales.

En su oportunidad (Expte. N° 1146-D-2023) reclamamos un pedido de informes al PEN que muestra la gravedad de la situación, algunos de cuyos párrafos transcribimos.

JAN DE NUL Y EL DRAGADO

El canal de dragado de 1.240 Km en el tramo argentino con una profundidad de más de 36 pies (11mts), genera un extraordinario impacto ambiental desde sus orígenes por la alteración constante del lecho del río, hábitat natural de innumerables especies, que ha hecho retroceder la población de peces, sustento alimentario de la población isleña. En 2021 Jan de Nul, frente a la bajante histórica del Paraná profundizó el canal en 50 cm a lo largo de todo su curso. Con la bajante aún mayor de 2022 este recurso se volvió a utilizar. No se conocen estudios oficiales del impacto ambiental que esta práctica genera. El escaso caudal termina concentrándose sobre el canal de la Hidrovía. El zanjón para garantizar la navegación de barcos mercantiles se chupa el agua de los arroyos y riachos del humedal. Una de las consecuencias es la mortandad de peces que quedan atrapados en charcos calientes y sin oxígeno.

El sedimento de los riachos se acumula y no deja entrar el agua porque no dragan las bocas, así empieza a escasear el agua para las personas en zonas de islas y en ciudades como Victoria (Entre Ríos) que está atravesando una crisis hídrica sin precedentes poniendo en riesgo el abastecimiento de agua potable a la población.

Las organizaciones ambientales de Victoria exigen a Jan de Nul dragar esos riachos y arroyos para que mantengan su caudal actuando como cortafuegos naturales. La falta de agua impide combatir los incendios intencionales.

En 2021 la Asociación Argentina de Abogados Ambientalistas (AAAA) denunció que el sobre-dragado es un crimen ambiental porque compromete seriamente el futuro del Paraná". Lucas Micheloud, integrante de la AAAA, confirmó al programa Apuntes y resumen (Radio UNR) que la empresa ni siquiera informó de los trabajos a Nación.

El sobre-dragado denunciado tiene sus motivos. Con la pérdida del caudal, los buques de ultramar cada vez de mayor calado y tamaño no pueden completar la carga de sus bodegas. El flete se encarece. ¿Cuánto cuestan las barrancas que se caen, los riachos que se secan, los peces que se pierden; qué porcentaje del humedal es sacrificable para mejorar la rentabilidad de los agroexportadores?

JAN DE NUL/ YPF Y EL EXTRACTIVISMO ARENERO

Jan de Nul desarrolla una de las actividades más lucrativas del momento con su empresa Arenas Argentinas del Paraná en la localidad entrerriana de Diamante junto a YPF y su

plataforma de extracción de arena El Mangrullo, en el río Gualeguay, son los principales proveedores de Vaca Muerta.

La Cooperativa de Aguas de Ibicuy, localidad entrerriana de 10.000 habitantes, presentó en 2020 un recurso exigiendo al gobierno entrerriano un informe del impacto ambiental de las canteras y areneras del sur provincial. Así accedió a 33 expedientes constatando la ausencia de audiencias públicas que establece la Ley de Ambiente.

El volumen de agua que YPF reconoce usar por hora equivale al consumo diario de una ciudad de 120.000 habitantes cuando en el informe ambiental ante la provincia declaró no necesitar hacer uso del agua.

Otras 3 areneras extraen casi 300 millones de litros mensuales, en todos los casos del acuífero guaraní una de las reservas de agua potable más grandes del mundo.

YPF fue denunciada por utilizar en el proceso el químico Sanuroil, un producto químico que según la SGA (Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos) es nocivo en caso de ingestión, contacto con la piel y por inhalación. Se utiliza para separar la arena ultra fina requerida por el fracking de otros componentes que acompañan su extracción. YPF tampoco declaró el uso de esta sustancia, pero luego reconoció usar 100 kilos diarios y se comprometió a construir un “Dique de cola” convenientemente acondicionado para que no se ocasionen fugas y por ende daños al ambiente”.

Según Ricardo Luciano abogado de la Cooperativa de Aguas de Ibicuy “El Estado no pudo informar quién, cómo, y cuándo se controlan las actividades que desarrollan las areneras, y por consiguiente el grado de contaminación y devastación que producen”. “Muchos trabajadores de Ibicuy han muerto de cáncer de pulmón luego de trabajar con estas arenas, Silicosis se llama la enfermedad pulmonar irreversible producida por el contacto continuo al inhalar un polvo que contiene pequeñas partículas de sílice presente en altos porcentajes en este tipo de arenas”, detallaron en un comunicado la organización ambientalista Cauce junto al gremio docente AGMER.

Ambas organizaciones interpusieron un amparo ambiental por la cercanía de un barrio y de la escuela N 30 “Ejército Argentino” a una de las plantas más grande que opera en la provincia pidiendo que se declare la nulidad del Certificado de Aptitud Ambiental.

Además denunciaron a YPF por instalar su planta de lavado y clasificación de arenas en un área natural protegida, llamada “Reserva de los Pájaros y sus Pueblos Libres” un humedal que se encuentra dentro de un área natural protegida, que forma parte del macrosistema de humedales que componen el Delta del Paraná”.

Luego de la apelación, un segundo fallo emitido por el Superior Tribunal de Justicia ordena la realización de monitoreo de agua cada 45 días en el término de un año, y obliga a proveer a las autoridades de control los estudios de toxicidad de los floculantes utilizados sobre una mayor diversidad de organismos vivos, con una periodicidad de tres meses. También ratifica la realización de un estudio de impacto ambiental acumulativo en un plazo máximo de 180 días y ordena realizar, por parte de la SAER junto a la Municipalidad de Ibicuy, “una campaña de divulgación periódica de los resultados de los monitoreos de calidad de aire y agua obtenidos, publicando los resultados y conclusiones en lenguaje llano y accesible”. Un primer paso logrado por la demanda de vecinos y

ambientalistas, no por la acción de los organismos ambientales. En Entre Ríos se concentra más del 80% de toda la producción de arena sílicea que se utiliza en Vaca Muerta para el fracking. Cada tonelada de arena puesta en yacimiento tiene un costo de aproximadamente 40 dólares, mientras que la arena que se extrae de Chubut tiene un precio bastante más elevado (más de \$100 dólares la tonelada).

En 2021, se consumieron 13.572 toneladas de arena por pozo, un 68% más que el año anterior y casi el doble de las 7.755 toneladas de 2019. “Vaca Muerta en su plena producción estima consumir 8.000.000 de toneladas anuales.

Cada pozo consume entre 6 y 15 mil toneladas de arena, dependiendo de la cantidad de fractura.

La localidad de Ibicuy posee alrededor de 8 mil habitantes y se destaca por las actividades agro-ganaderas, explotación forestal y la pesca deportiva. Dado el código de minería, las minas de tercera categoría, como la arena sílicea, pertenecen únicamente al propietario y el estado provincial no recibe regalías por su explotación. La flexibilidad del marco regulatorio sobre estos minerales hace que el estado no logre tener un conocimiento fehaciente de cuánto producen las empresas y cuál es el canon correspondiente.

Según la Fundación Cauce “Actualmente se encuentran operando ocho empresas que se ubican dentro del ejido municipal y según los últimos datos relevados las empresas declaran despachar por día, a través de camiones bateas, 4000 toneladas de arena con destino final la localidad de Añelo.

En otras palabras, desde Ibicuy salen aproximadamente 250 camiones diarios que permiten fracturar y extraer hidrocarburos en Vaca Muerta. Del valor total que transporta cada camión (aproximadamente US\$ 6000 si tenemos como referencia el valor de la arena en US\$200) el municipio recibe por tasa municipal 4 dólares por camión.

El mayor reclamo de los vecinos de Ibicuy es la degradación del principal acceso al municipio, la Ruta 45 (inaugurada en 2012), provocada por el intenso tráfico de camiones bateas que arruinó en pocos meses el pavimento y hasta el día de la fecha continúa con un estado intransitable generando accidentes de tránsito (solo en 2020 fallecieron diez personas en este tramo), mayores demoras de los vecinos para trasladarse, presencia de gran cantidad de arena en la calzada y menores incentivos para la llegada del turismo.

Este escenario provocó múltiples protestas de los vecinos y cortes de la ruta nacional 12 para exigir a las autoridades las obras correspondientes y un plan estratégico adecuar la actividad a la vida de los pobladores. La obra de bacheo que se realizó en 2021 costó \$290 millones (el equivalente a diez años de tasa municipal por extracción de arenas) y al día de la fecha ya está roto nuevamente.

El procesamiento de arena ejerce presión sobre las capas freáticas locales, lo que pone en riesgo a los ciudadanos comunes. El uso del agua potable proveniente de las napas de la Formación Talavera, la misma de la que se abastecen los vecinos, se utiliza para el proceso de lavado de arena. En este sentido la Cooperativa de Agua de Ibicuy solicitó en reiteradas oportunidades información pública a las empresas y presentó un amparo ante la justicia para conocer el estado de situación.

CONCLUSIONES

La catástrofe ambiental y social que sufre la cuenca del Paraná, sin embargo, excede la depredación que provoca el dragado y la minería de arena que aquí detallamos. La productora de agrotóxicos Atanor, responsable de la muerte de 200 personas con cáncer vecinas a su planta de San Nicolás y las papeleras Celulosa, Papel Prensa, Papelera del Plata vierten sus residuos al río sin el menor control. Los buques graneleros derraman constantemente hidrocarburos en sus aguas. El ingreso de especies exóticas con los buques de ultramar, como el mejillón dorado de Asia que instalado en el Paraná obstruye con sus colonias las cañerías. Los pescadores artesanales confirman la ausencia de pesca y el Conicet la presencia de glifosato en el 100% de los sábalos estudiados y las consecuencias desastrosas de las prolongadas bajantes, estas a su vez consecuencia del calentamiento global. Y a eso agreguemos las pérdidas de residuos radioactivos de las plantas Atucha I y II.

Los negocios legales e ilegales que generan billonarias ganancias y destrucción a su paso plantean una reorganización completa del uso de la cuenca. Hay que darle intervención a los pobladores y sus organizaciones sindicales, barriales y ambientales para que tomen cartas en este grave problema. Los hasta hoy principales beneficiarios deben resarcir a las personas y bienes comunes afectados mediante un impuesto a sus enormes beneficios y a un control popular del cuidado medioambiental.

Las vías navegables no pueden privatizarse pues forman parte de los bienes de uso común. Su uso deberá respetar el ambiente, la vida de las personas y de las futuras generaciones.

Por todos estos motivos, solicitamos la aprobación del presente proyecto de ley.

Vanina Biasi

**Nicolás Del Caño
Christian Castillo
Alejandro Vilca**