



PROYECTO DE RESOLUCIÓN

LA CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS RESUELVE

ARTÍCULO 1º- Solicitar al Poder Ejecutivo de la Provincia de Entre Ríos se sirva promover las instancias y gestiones necesarias ante el Ministerio Transporte de la Nación – Poder Ejecutivo Nacional, a fin de que se incorporen en el Pliego de Licitación del Dragado y Balizamiento del Sistema de Navegación Troncal de la Hidrovía Paraguay-Paraná (2020-2040), los siguientes puntos considerados de vital importancia para el desarrollo de la provincia, a saber:

- 1) Que la empresa concesionaria realice las obras para avanzar en la profundización del canal navegable de manera progresiva y ambientalmente sustentable, y se pueda obtener 34 pies de calado hasta el puerto Diamante y el mismo calado del canal principal hasta el puerto de Ibicuy.
- 2) Del mismo modo se incluyan los canales de acceso a los Puertos de Ibicuy y de Diamante con el mismo calado que la vía principal; incorporando el mantenimiento de los canales de acceso a dichos puertos a cargo del concesionario y con control del Estado provincial.
- 3) Se establezca como ancho mínimo de los canales de acceso a los puertos entrerrianos de 110 metros.
- 4) Se garantice una estación de rada a una distancia no mayor a los 10 kilómetros de los puertos públicos entrerrianos.
- 5) Se garanticen al menos dos puntos o zonas de cruces de buques ultramarinos en el tramo comprendido entre Santa Fe-Paraná y Puerto San Martín.
- 6) Asegurar una profundidad del canal navegable troncal y el acceso a los puertos barcaceros entrerrianos de 10 pies de calado efectivo o más.
- 7) Asimismo, que se promuevan obras complementarias en favor de los puertos entrerrianos (zonas de espera, accesibilidad, balizamiento, etc.)
- 8) Y que se prevea desde el inicio la participación de la oposición legislativa en el Órgano de Control de la concesión

ARTÍCULO 2º - De forma.-

FUNDAMENTOS

Honorable Cámara:

El presente proyecto de Resolución tiene por objeto trasladar al Poder Ejecutivo Provincial la necesidad de promover las instancias y gestiones necesarias ante el Ministerio Transporte de la Nación – Poder Ejecutivo Nacional, a fin de que se incorporen en el Pliego de Licitación del Dragado y Balizamiento del Sistema de Navegación Troncal de la Hidrovía Paraguay-Paraná (2020-2040), los siguientes puntos considerados de vital importancia para el desarrollo de la provincia.

Entre ellos, se insta a lograr la profundidad de 34 pies de calado hasta el puerto de Diamante y el mismo calado del canal principal hasta el puerto de Ibicuy, como así también se incluyan los canales de acceso a los Puertos de Ibicuy y de Diamante con el mismo calado que la vía principal; incorporando el mantenimiento de los canales de acceso a dichos puertos a cargo del concesionario, con control de estado provincial.

Asimismo, es necesario para un aprovechamiento económico sustentable que se establezcan una serie de requisitos, como un ancho mínimo de los canales de acceso a los puertos entrerrianos de 110 metros, una estación de rada a una distancia no mayor a los 10 kilómetros de los puertos públicos entrerrianos, y se garanticen al menos dos puntos o zonas de cruces de buques ultramarinos en el tramo comprendido entre Santa Fe-Paraná y Puerto San Martín.

En el tramo superior del río Paraná, se debe asegurar – también a cargo del concesionario - una profundidad del canal navegable troncal y el acceso a los puertos barcaceros entrerrianos de 10 pies de calado efectivo o más, y demás obras complementarias en favor de los puertos entrerrianos (zonas de espera, accesibilidad, balizamiento, etc.)

Y finalmente, se interesa la previsión - desde el inicio - la participación de la oposición legislativa en el Órgano de Control de la concesión.

Señores colegas diputados, estamos ante una oportunidad histórica: se renueva el contrato de concesión más importante que posee el Estado Argentino. El ganador tendrá al menos la posibilidad de administrar durante veinte (20) años la concesión de la vía navegable fluvial más importante de Sudamérica.

La Hidrovía Paraná-Paraguay atraviesa 3422 kilómetros desde Puerto Cáceres en el Mato Grosso do Sul (Brasil) hasta el puerto de Nueva Palmira (en Uruguay). Los expertos insisten en que está llamada a ser la "autopista fluvial" de la Argentina, uno de los cinco países que atraviesa (los otros cuatro son Brasil, Uruguay, Bolivia y Paraguay), cubriendo un área de casi 1,75 millones de kilómetros cuadrados.

Desde el punto de vista del desarrollo provincial, el Sistema de Navegación Troncal de la Hidrovía Paraguay-Paraná reviste un particular interés, dado que se trata de un componente fundamental de la infraestructura básica. El área de influencia de la Hidrovía Paraguay Paraná constituye una región de gran valor estratégico.

Sus potencialidades económicas, variedad morfológica y climática, riqueza en materia de biodiversidad, calidad de los suelos, recursos hídricos, capacidad en materia de infraestructura

portuaria, potencialidad productiva, disponibilidad energética, diversidad cultural y, finalmente, su situación geopolítica de privilegio en el Cono Sur, la convierten en una región muy apta para la planificación de estrategias alternativas de desarrollo sustentable.

Por otra parte, desde el punto de vista ambiental, el transporte hidroviario requiere un menor consumo de energía por carga y un mínimo de intervenciones en el río (dragado de mantenimiento), debido a sus condiciones naturales de navegabilidad.

El abaratamiento de los costos de transporte y la modernización portuaria previstos en el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná, más las oportunidades de crecimiento económico concomitantes, hacen de la ejecución del mismo un factor decisivo en el desarrollo integral de la provincia.

Su importancia es tal que la Hidrovía Paraná- Paraguay en el tramo Corumbá (Brasil)- Océano moviliza el 82% de los despachos de exportación argentinos de granos, harinas y aceites de Argentina (72 Mt anuales sobre un total de 87 Mt).

El canal principal se ha ido profundizando desde 1995 a la fecha. Hoy se garantiza 34 pies (10,3 metros de profundidad) desde Puerto General San Martín al océano, y de 25 pies desde Santa Fe a Puerto General San Martín, pero el ancho se mantiene igual desde 1995; ese es un punto a abordar junto con la mejora de las zonas de espera.

Por el Río Paraná hasta Escobar ingresan el 60% de los buques metaneros que llegan a Argentina con Gas Natural Licuado en adquisiciones (importaciones) que realiza ENARSA (41 buques sobre 68). Ingresaron a hasta Escobar en el 2017 el 51% de los cargamentos de GNL comprados por ENARSA en el año (2017). Se trata de 2.300.000.000 metros cúbicos.

La Hidrovía es una vía clave para el comercio internacional: según datos de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, el 60% del comercio exterior medido en dólares la utiliza.

En el marco de toda esta actividad, la provincia de Entre Ríos está trabajando por debajo de su potencial. Resulta indispensable y estratégico para Entre Ríos aprovechar la oportunidad que se presenta para involucrarse en la discusión de la licitación del Sistema de Navegación Troncal para poder impulsar a la actividad económica y regional, logrando un mayor calado para los puertos de ultramar entrerrianos y mejores obras complementarias.

Las exportaciones de la Región Mesopotámica, en el orden de 4 millones de toneladas y 1.800 millones de dólares (compuestas mayoritariamente por granos de Entre Ríos, productos de origen forestal de Misiones y arroz de Corrientes) en general NO utilizan los puertos de entrerrianos, sino de las provincias vecinas.

Solo a modo de ejemplo, el cultivo de soja, así como los subproductos industriales que de ella se derivan, tienen como destino la exportación. La mayor parte de la industria procesadora se encuentra localizada en (e integrada con) los puertos de salida de exportación. Como resultado, la cadena logística consta de tres o cuatro etapas dependiendo del producto final y de la capacidad financiera de los dadores de carga. **Y tan sólo el 20% de las toneladas de soja originadas en Entre Ríos utiliza alguno de los puertos de la provincia.**

Con beneplácito hemos recibido la noticia que el gobierno nacional considera necesario involucrar a las provincias por donde atraviesa la Hidrovía Paraguay Paraná, pero no resulta

claro, al menos de la información que circula en medios periodísticos, cuál va a ser el rol institucional de la Provincia de Entre Ríos y las exigencias que el estado entrerriano ha trasladado al gobierno nacional.

Expresiones públicas del Fiscal de Estado Julio Rodríguez Signes se identifican en ése sentido, e incluso se ha explayado en especificaciones técnicas sobre el calado del puerto de Diamante, tal cual surge de distintas notas periodísticas, pero no se ahondado en el tema ni tampoco se han agregado importantes temas como los que aquí se solicitan en los puntos arriba descriptos, y que seguramente podrán ampliarse con el aporte de los colegas diputados.

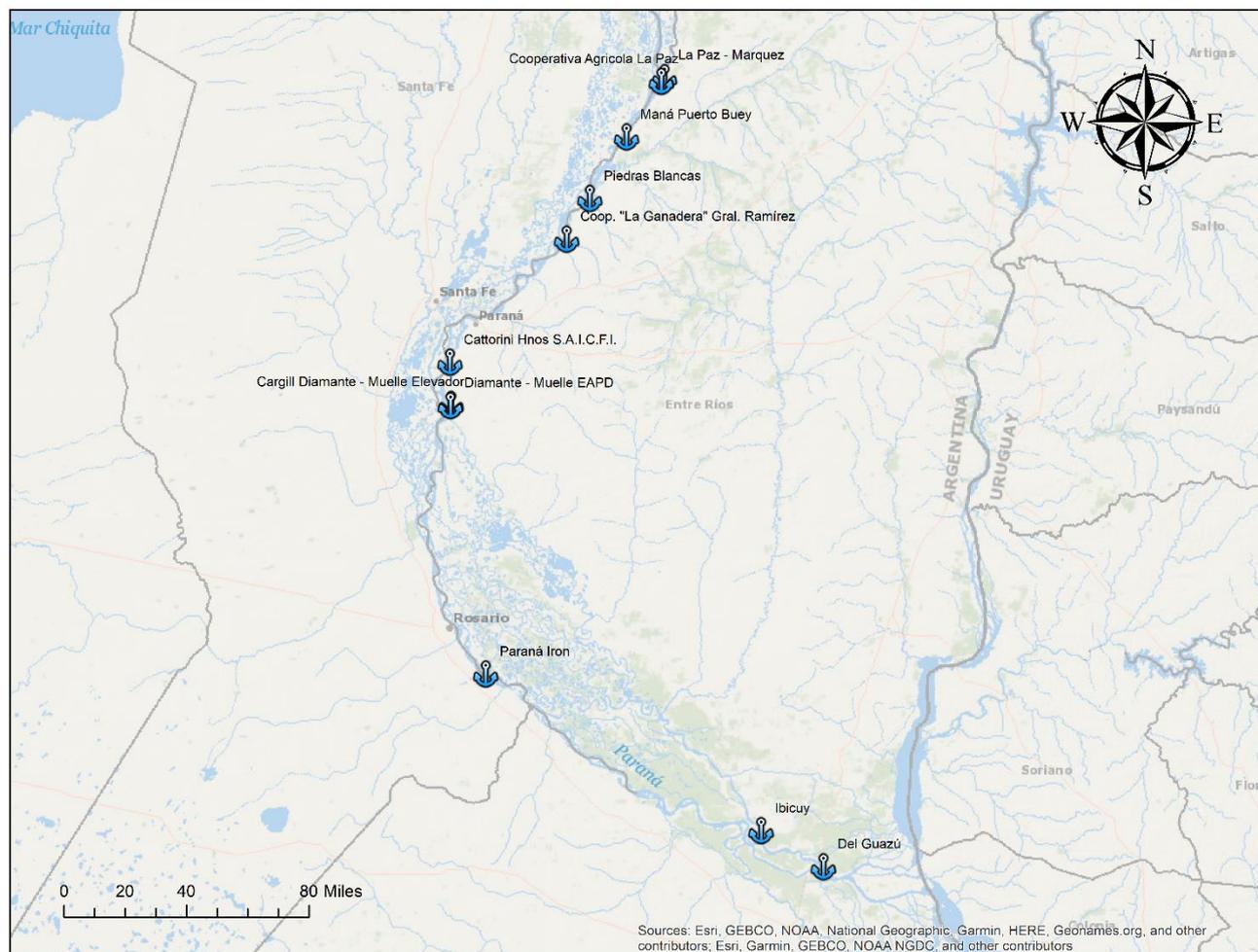
Cualquiera sea el formato a considerarse en la composición del dialogo ante el Estado Nacional, debe integrarse a la oposición legislativa en el Órgano de Control de la concesión. Este contrato forma parte de una política publica de estado, que trasciende los gobiernos de turno, y forma parte de las decisiones estratégicas que una provincia debe tomar de vez en cuando para asegurar su desarrollo futuro.

Es por eso que considero oportuno este momento para defender – de manera conjunta y mancomunada - los intereses de la provincia y solicito se acompañe este proyecto.

MANEIRO

ANEXO:

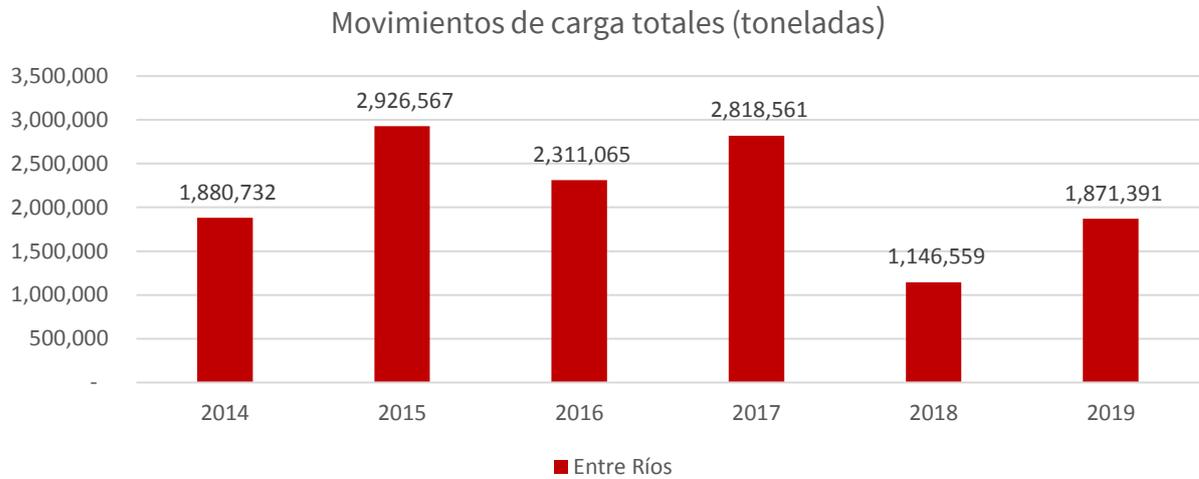
Entre Ríos – Hidrovía Paraná Paraguay



Puertos de la Provincia de Entre Ríos Pertenecientes a la Hidrovía

- Del Guazú
- Ibicuy
- Paraná Iron
- Cargill Diamante - Muelle Elevador
- Diamante - Muelle EAPD
- Coop. "La Ganadera" Gral. Ramírez
- Piedras Blancas
- Maná Puerto Buey
- Coop. Agr. La Paz
- La Paz - Márquez

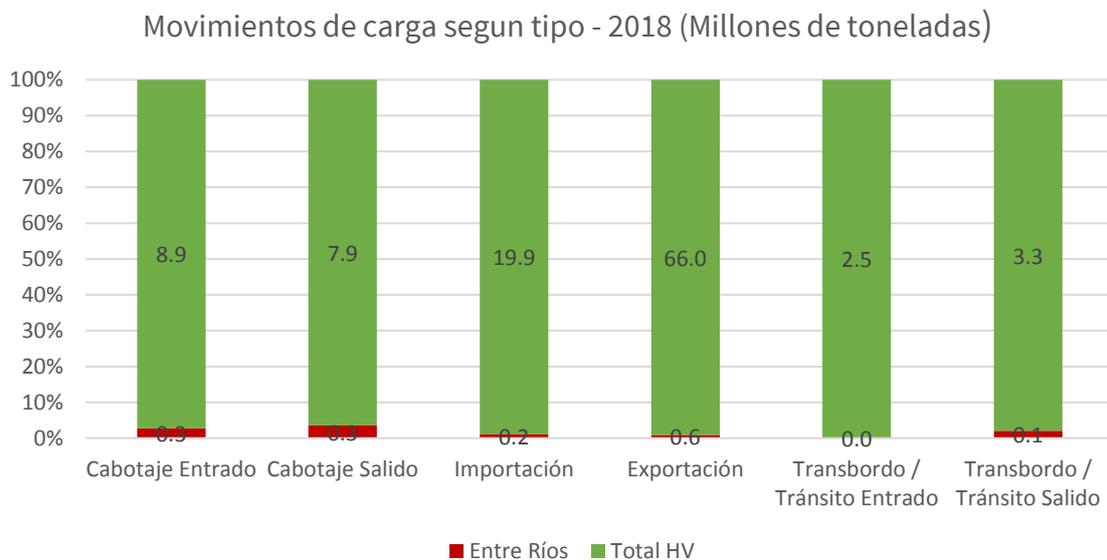
Variación Interanual 2014-2019 - Movimientos de carga totales de los Puertos de Entre Ríos



Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación

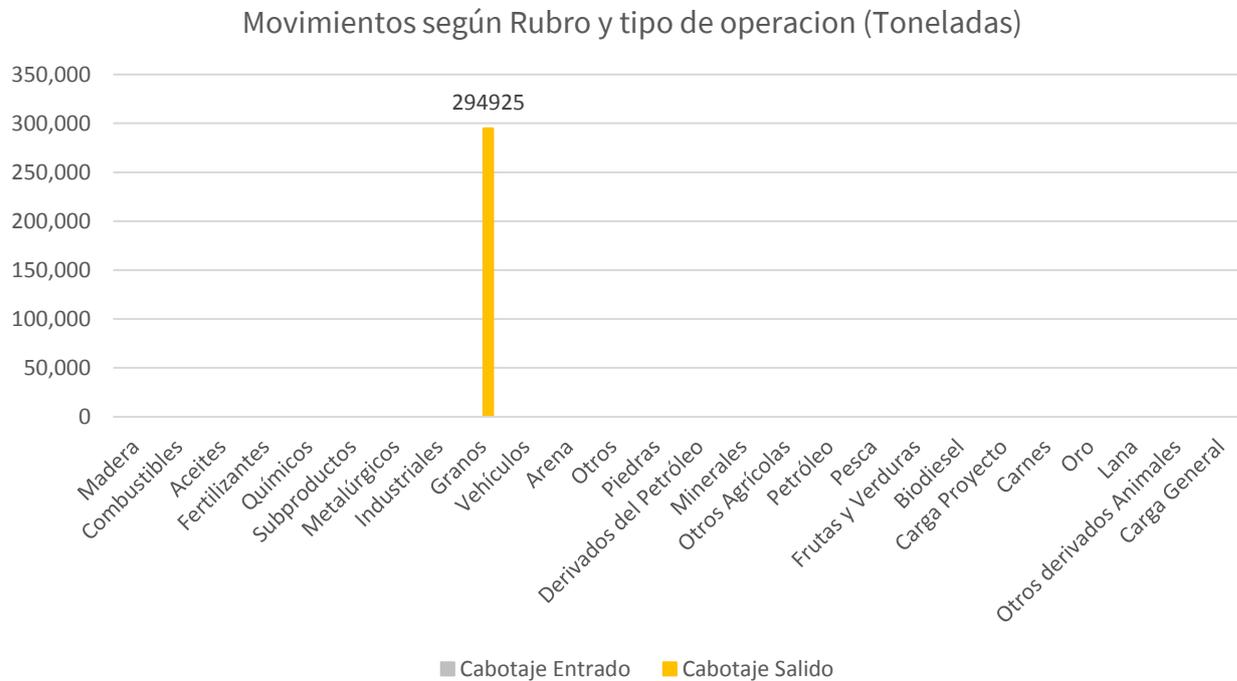
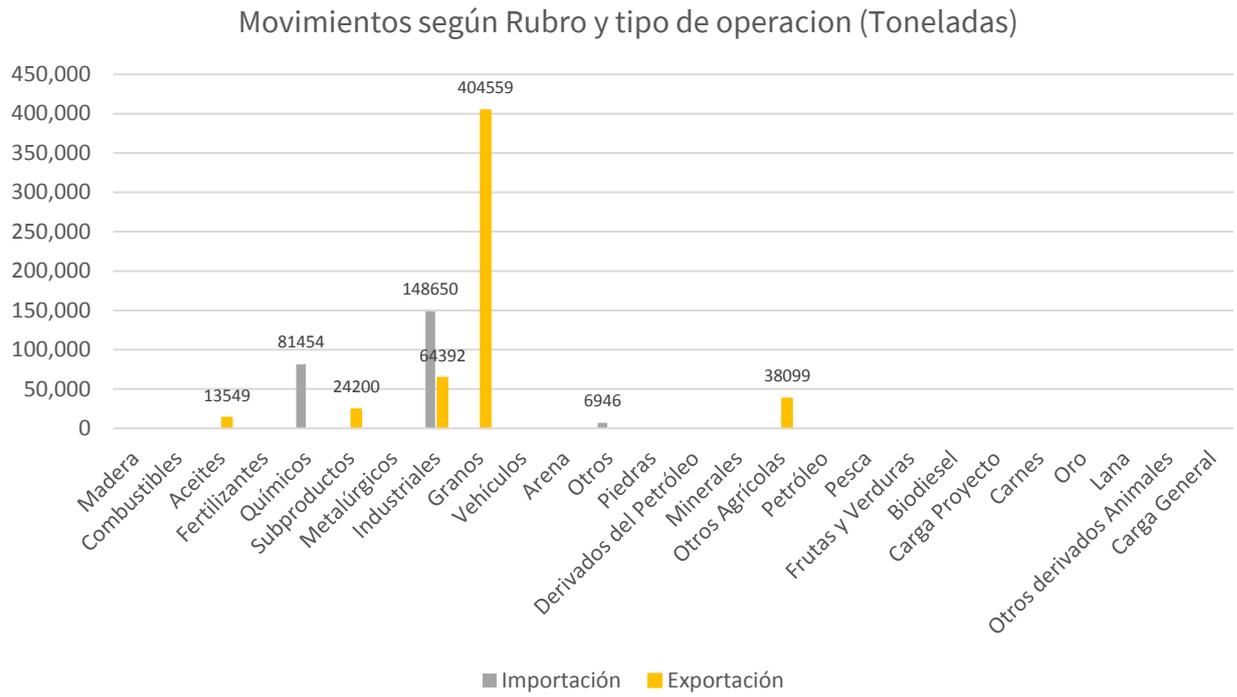
Nota: Los datos 2019 pueden variar

Volumen de movimientos de carga según tipo de operación en relación al movimiento total de la Hidrovía – Año 2018

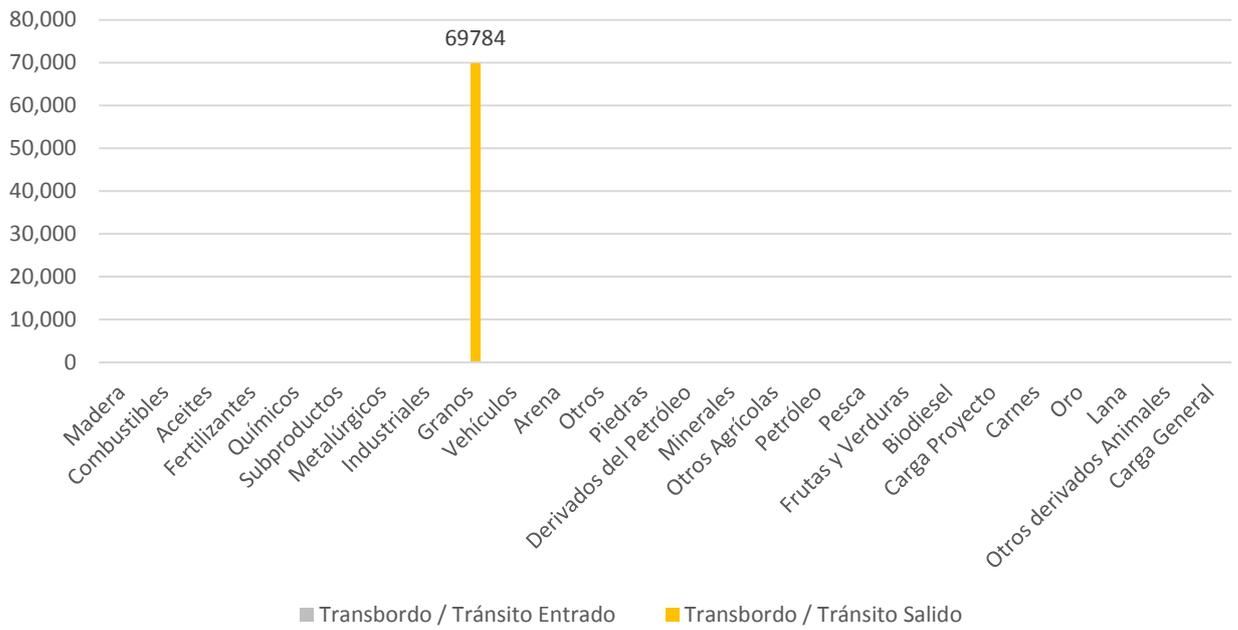


Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación

Volumen de movimientos de carga según rubro y tipo de operación – Año 2018



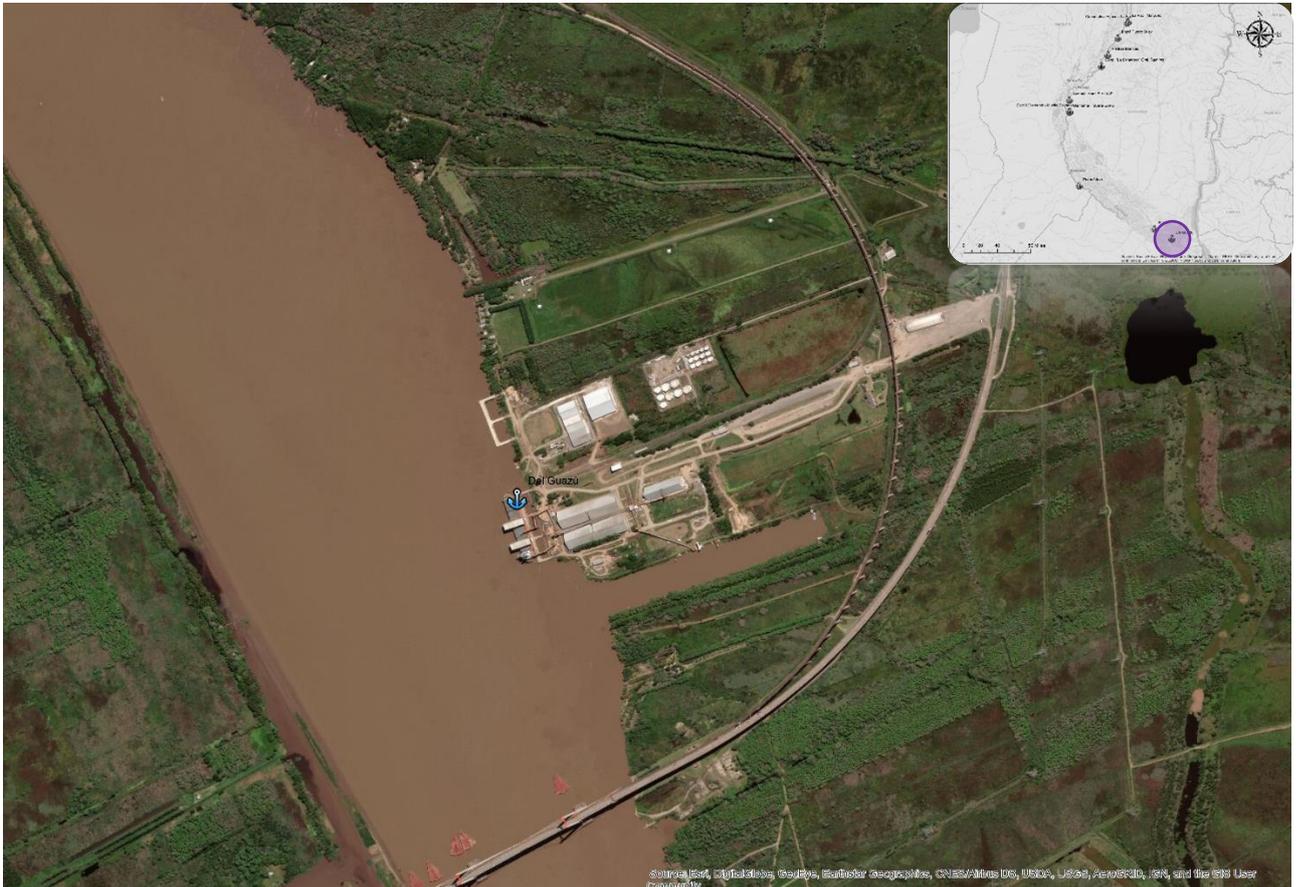
Movimientos según Rubro y tipo de operacion (Toneladas)



Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación

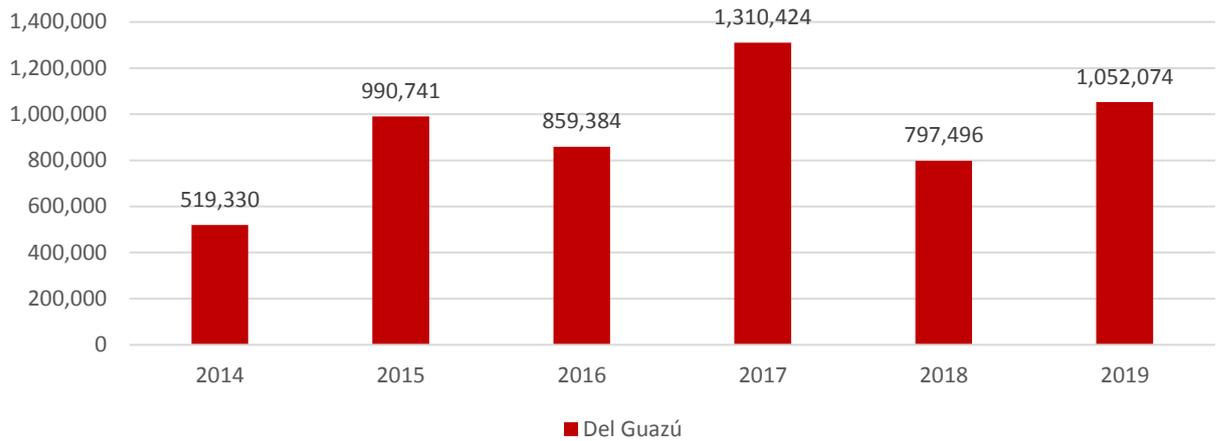
Puertos de Entre Ríos – Hidrovía Paraná Paraguay

DEL GUAZÚ



© 2014 Google. All rights reserved. Google, the Google logo, and the G+ logo are trademarks of Google Inc. All other marks are the property of their respective owners.

Movimientos de carga totales (toneladas)

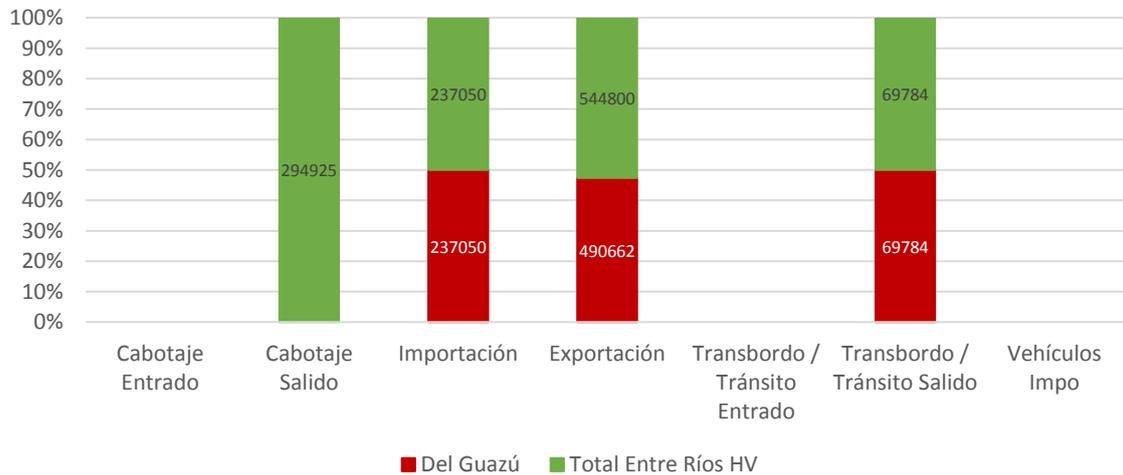


Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación

Nota: Los datos 2019 pueden variar

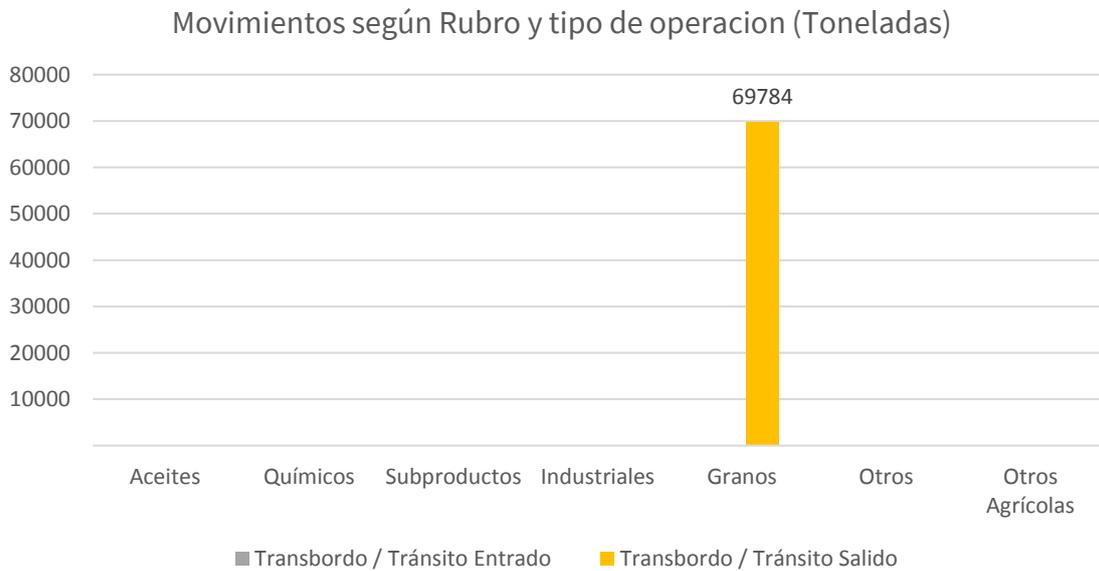
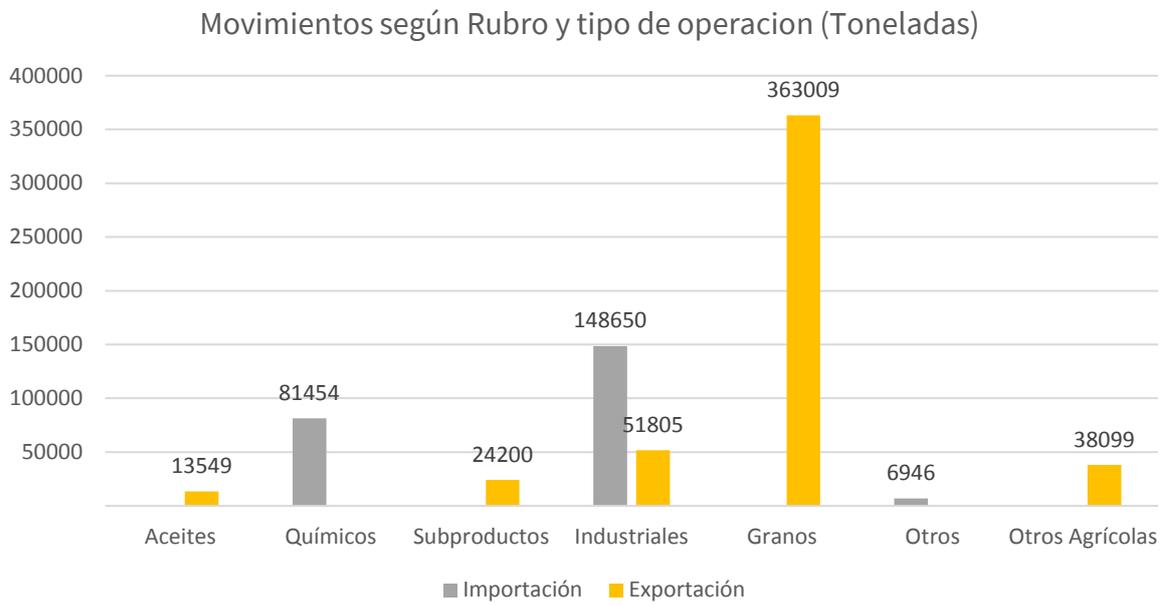
Volumen de movimientos de carga según tipo de operación en relación al movimiento total de los puertos de Entre Ríos pertenecientes a la Hidrovía – Año 2018

Movimientos de carga según tipo - 2018 (toneladas)



Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación

Volumen de movimientos de carga según rubro y tipo de operación – Año 2018



Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación

IBICUY

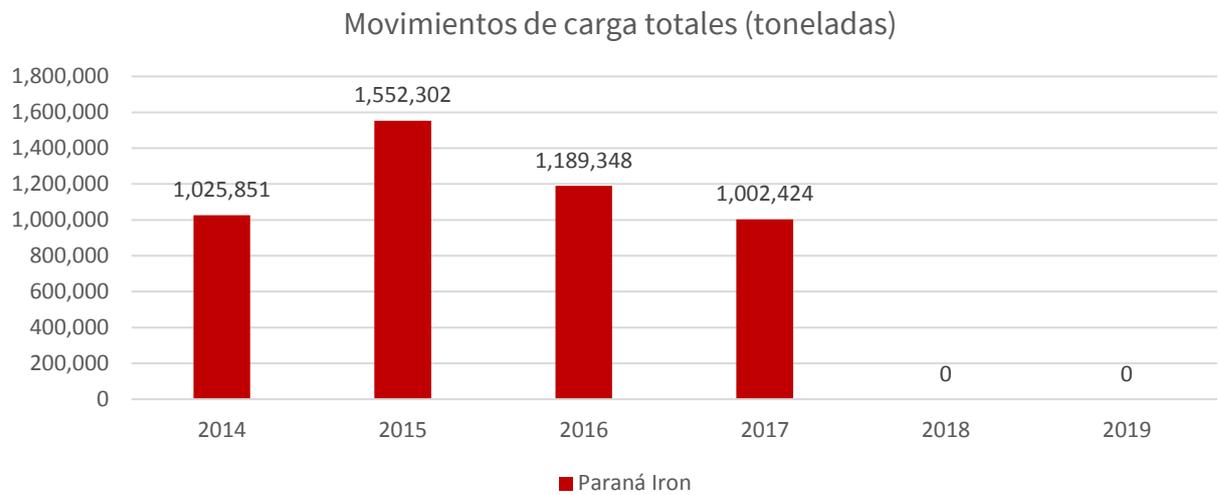


Este puerto quedó fuera de servicio en julio de 2011 raíz de un accidente que ocasiono el derrumbe de su muelle de más de 160 mts. a causa de la sobrecarga de mineral de hierro que esperaba ser exportado. Volvió a la actividad en el mes de abril de 2019 por lo que aún no se cuenta con datos oficiales de los volúmenes operados.

PARANÁ IRON



Variación Interanual 2014-2019 - Movimientos de carga totales de los Puertos de Entre Ríos



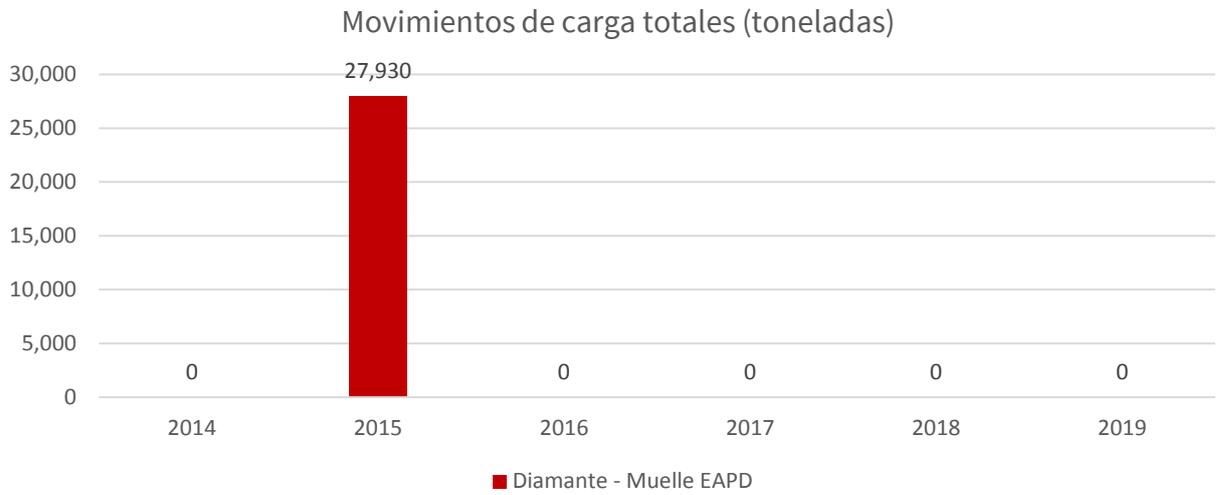
Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación

Nota: Los datos 2019 pueden variar

DIAMANTE - MUELLE EAPD



Variación Interanual 2014-2019 - Movimientos de carga totales del Puerto Diamante - Muelle EAPD



Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación

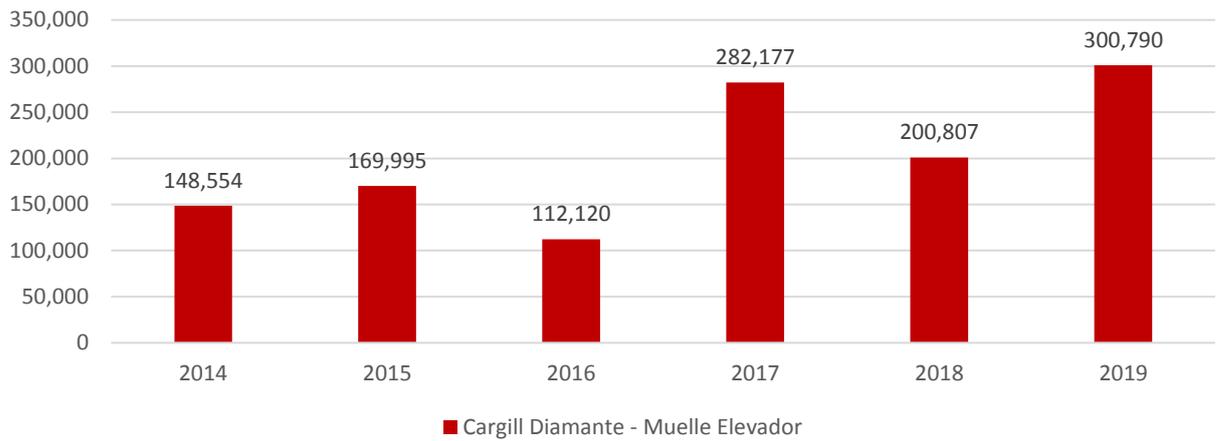
Nota: Los datos 2019 pueden variar

CARGILL DIAMANTE - MUELLE ELEVADOR



Diamante - Muelle Elevador

Movimientos de carga totales (toneladas)

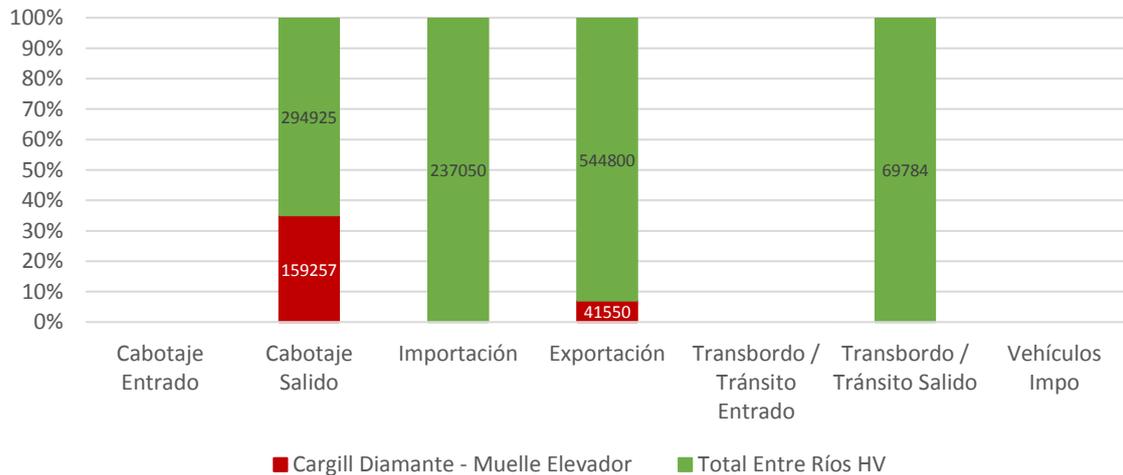


Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación

Nota: Los datos 2019 pueden variar

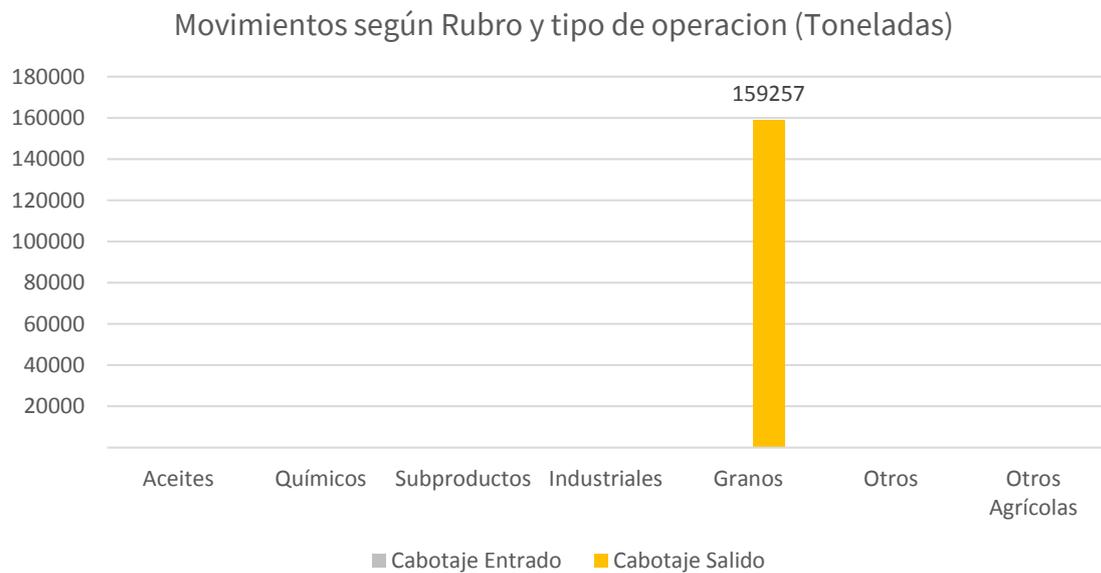
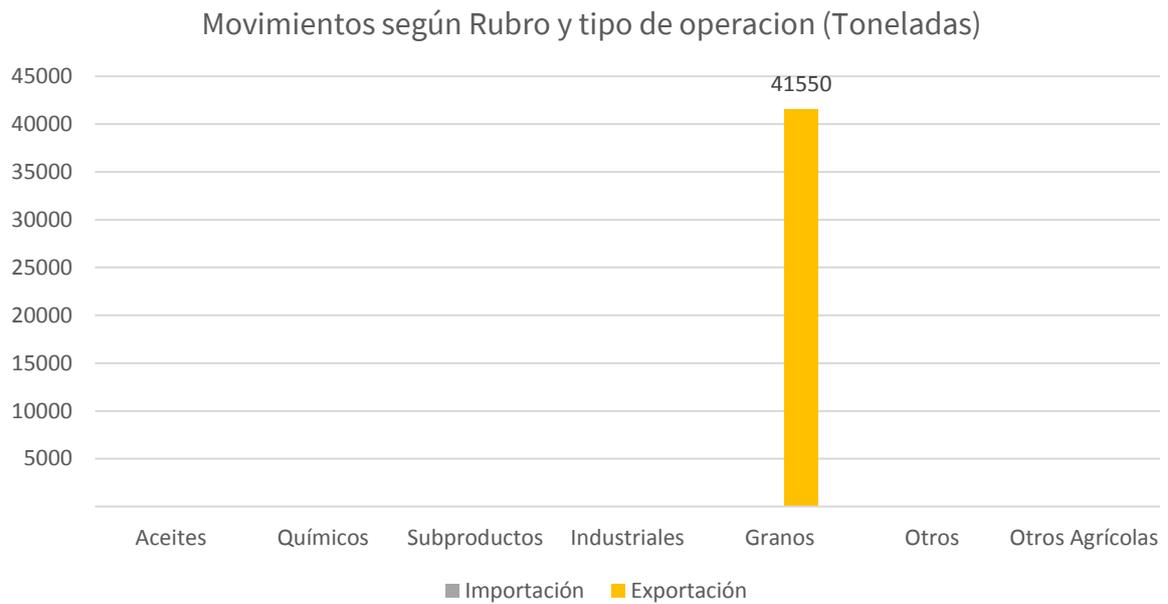
Volumen de movimientos de carga según tipo de operación en relación al movimiento total de los puertos de Entre Ríos pertenecientes a la Hidrovía – Año 2018

Movimientos de carga según tipo - 2018 (toneladas)



Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación

Volumen de movimientos de carga según rubro y tipo de operación – Año 2018

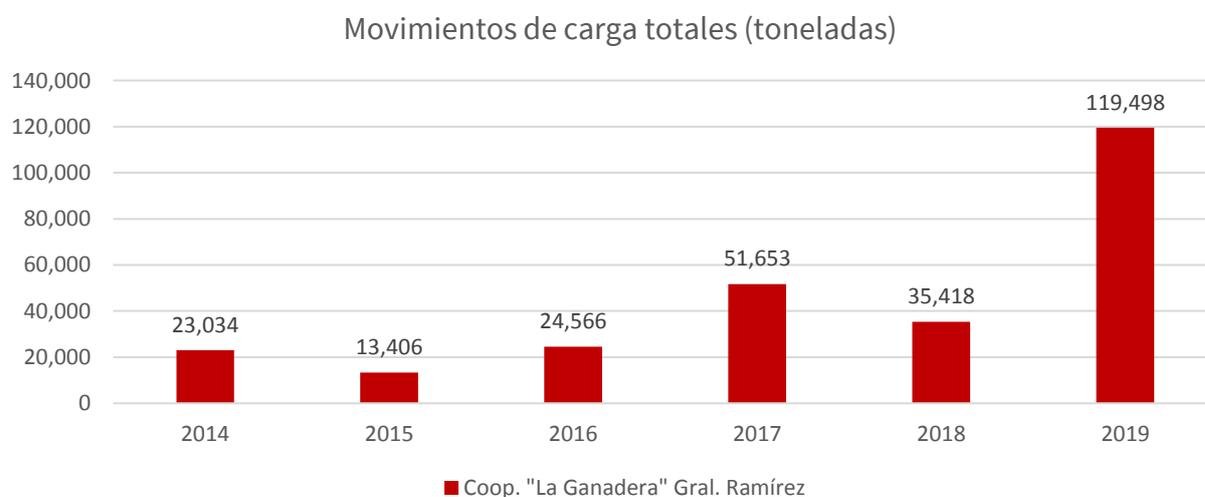


Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación

COOP. "LA GANADERA" GRAL. RAMÍREZ



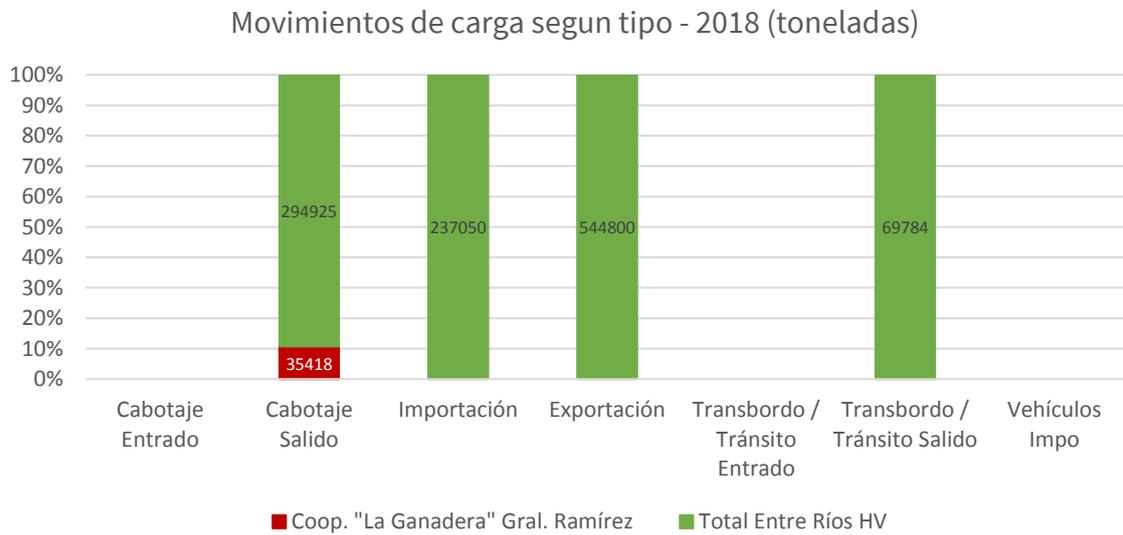
Variación Interanual 2014-2019 - Movimientos de carga totales del Puerto Coop. "La Ganadera" Gral. Ramírez



Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación

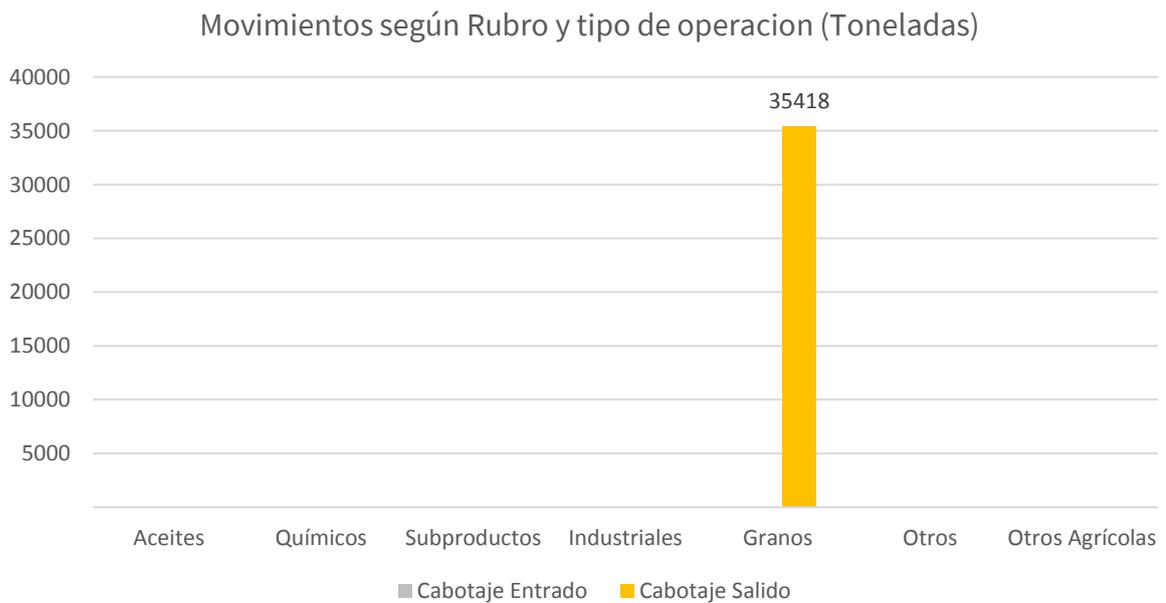
Nota: Los datos 2019 pueden variar

Volumen de movimientos de carga según tipo de operación en relación al movimiento total de los puertos de Entre Ríos pertenecientes a la Hidrovía – Año 2018



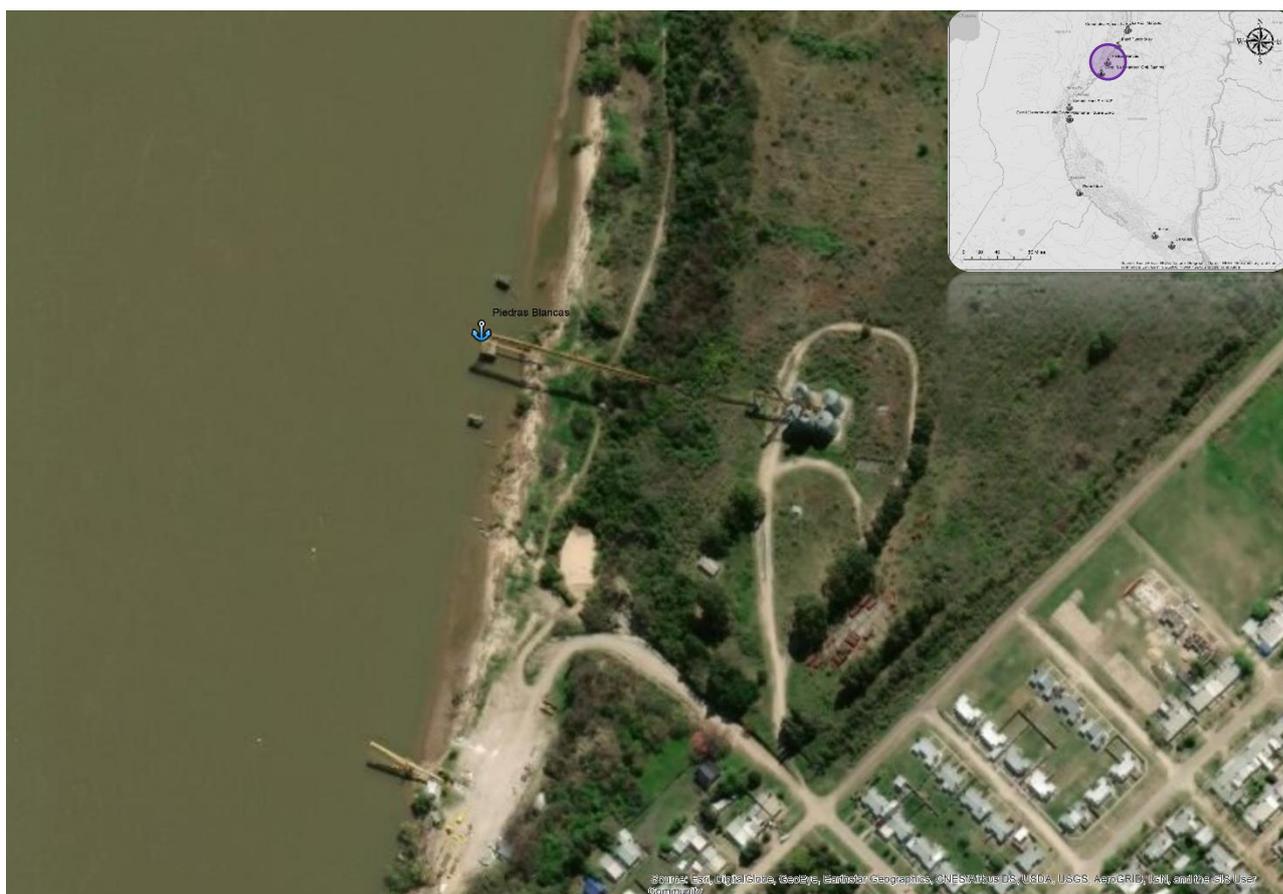
Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación

Volumen de movimientos de carga según rubro y tipo de operación – Año 2018

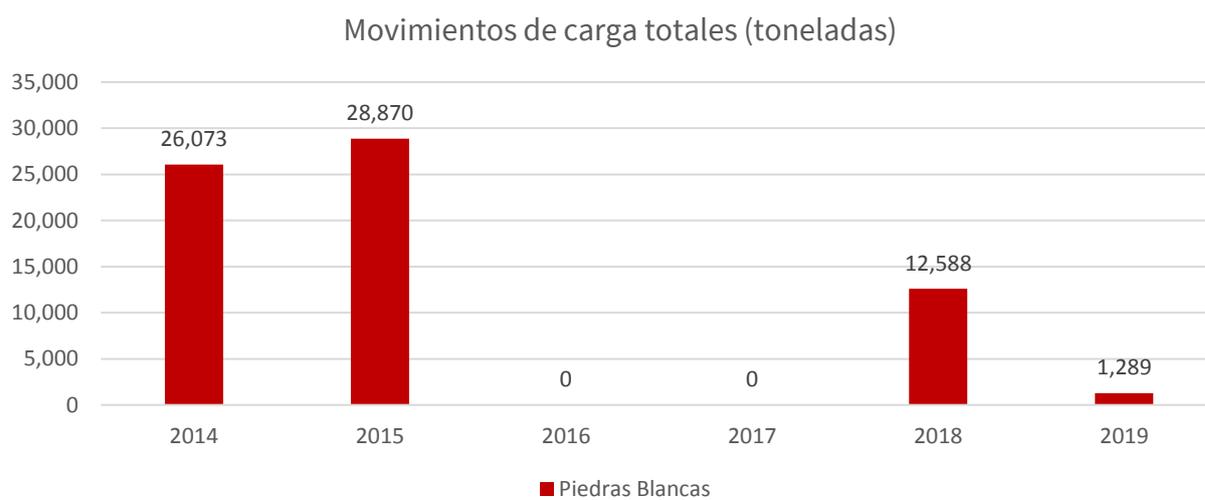


Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación

PIEDRAS BLANCAS



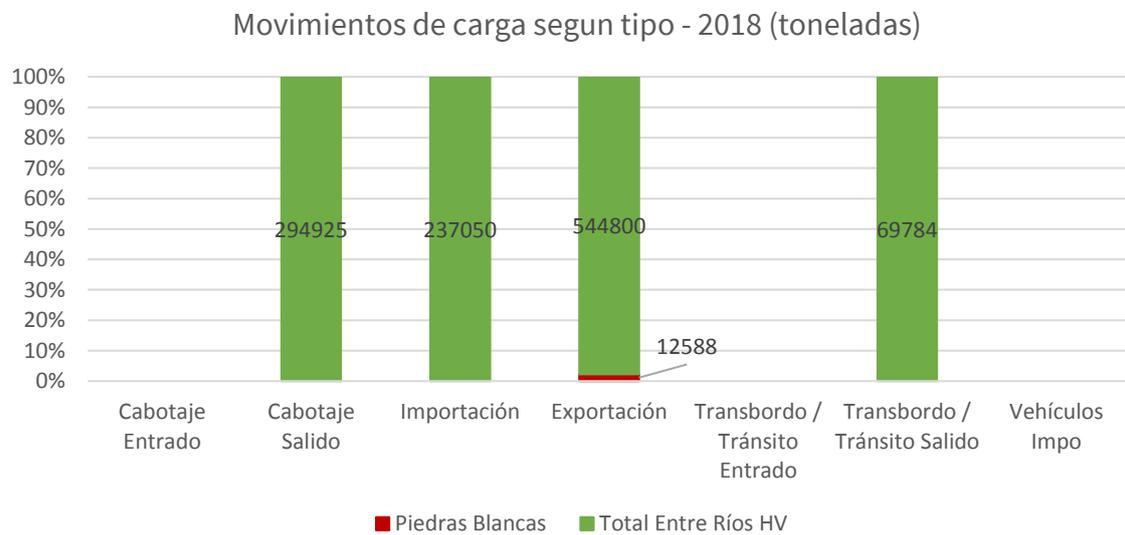
Variación Interanual 2014-2019 - Movimientos de carga totales del Puerto Piedras Blancas



Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación

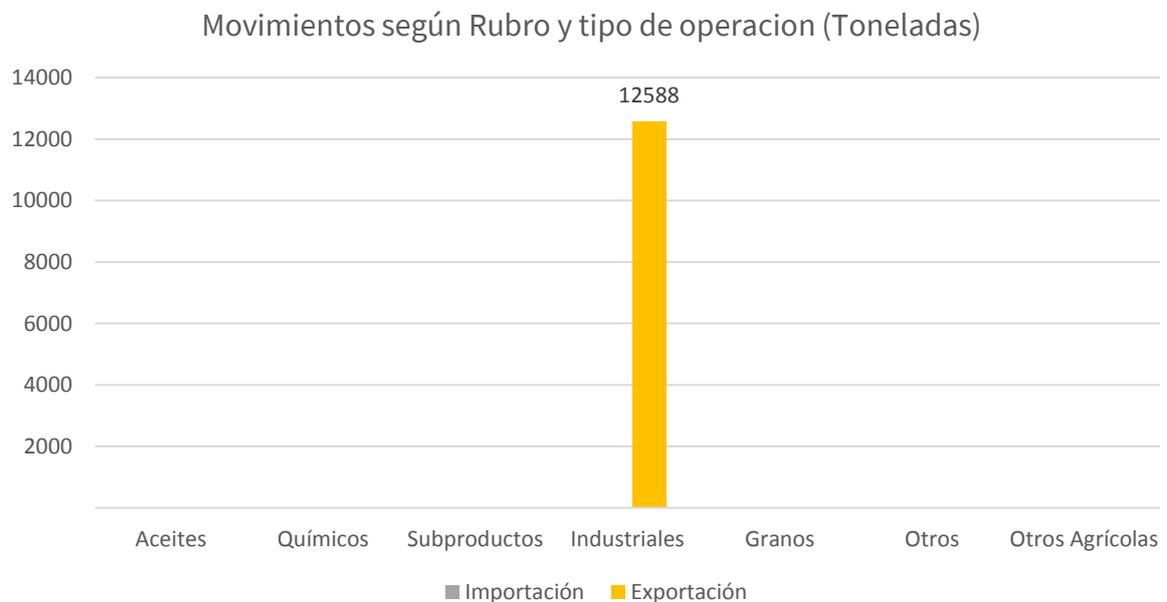
Nota: Los datos 2019 pueden variar

Volumen de movimientos de carga según tipo de operación en relación al movimiento total de los puertos de Entre Ríos pertenecientes a la Hidrovía – Año 2018



Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación

Volumen de movimientos de carga según rubro y tipo de operación – Año 2018

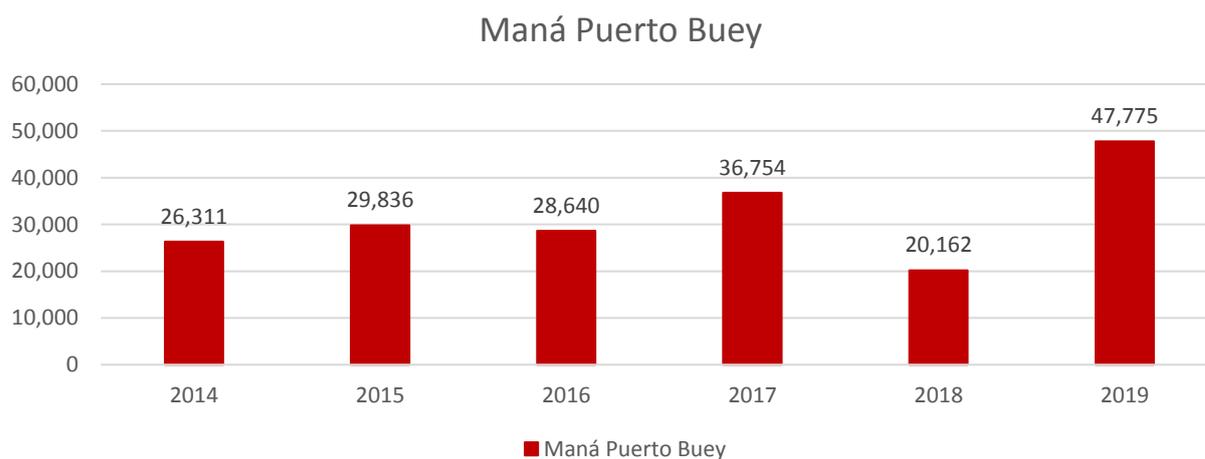


Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación

MANÁ PUERTO BUEY



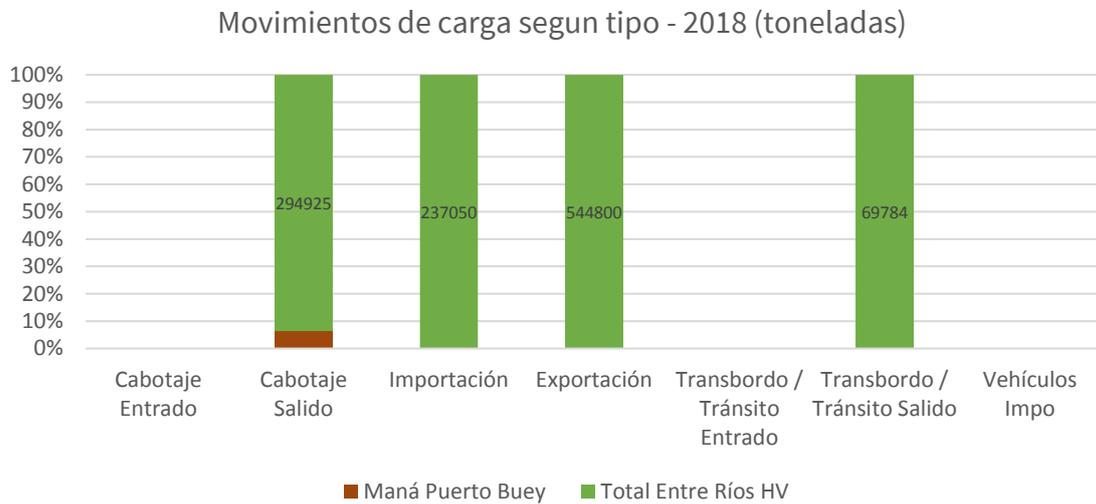
Variación Interanual 2014-2019 - Movimientos de carga totales del Puerto Maná Puerto Buey



Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación

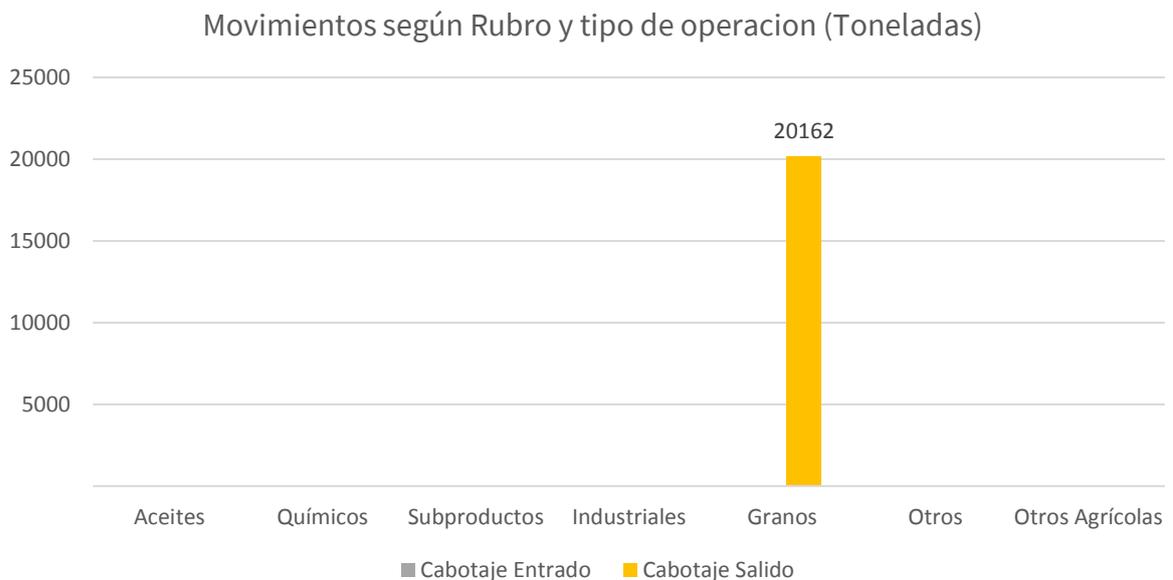
Nota: Los datos 2019 pueden variar

Volumen de movimientos de carga según tipo de operación en relación al movimiento total de los puertos de Entre Ríos pertenecientes a la Hidrovía – Año 2018



Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación

Volumen de movimientos de carga según rubro y tipo de operación – Año 2018

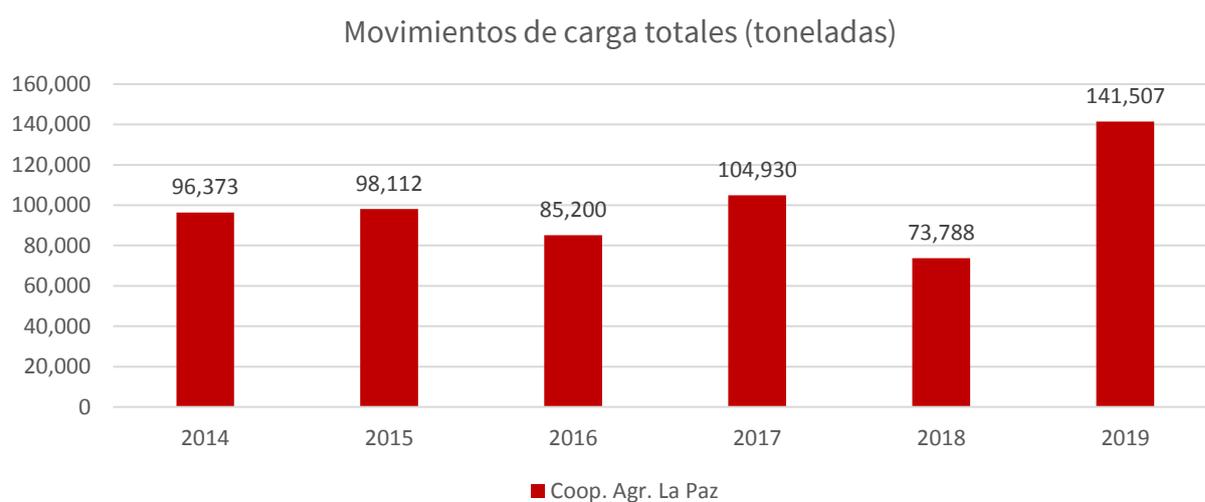


Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación

COOP. AGRÍCOLA LA PAZ



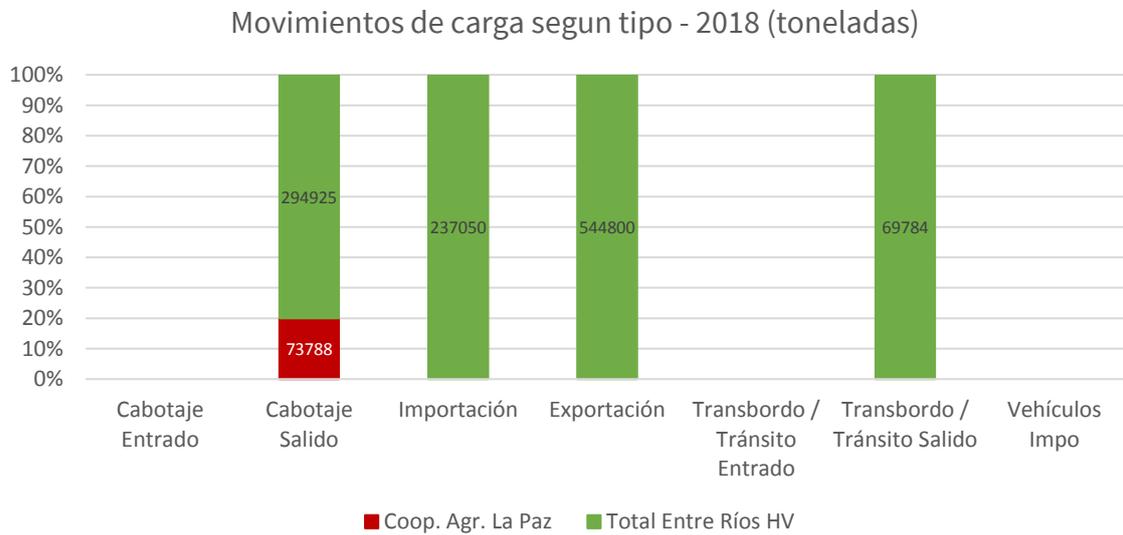
Variación Interanual 2014-2019 - Movimientos de carga totales del Puerto Coop. Agrícola La Paz



Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación

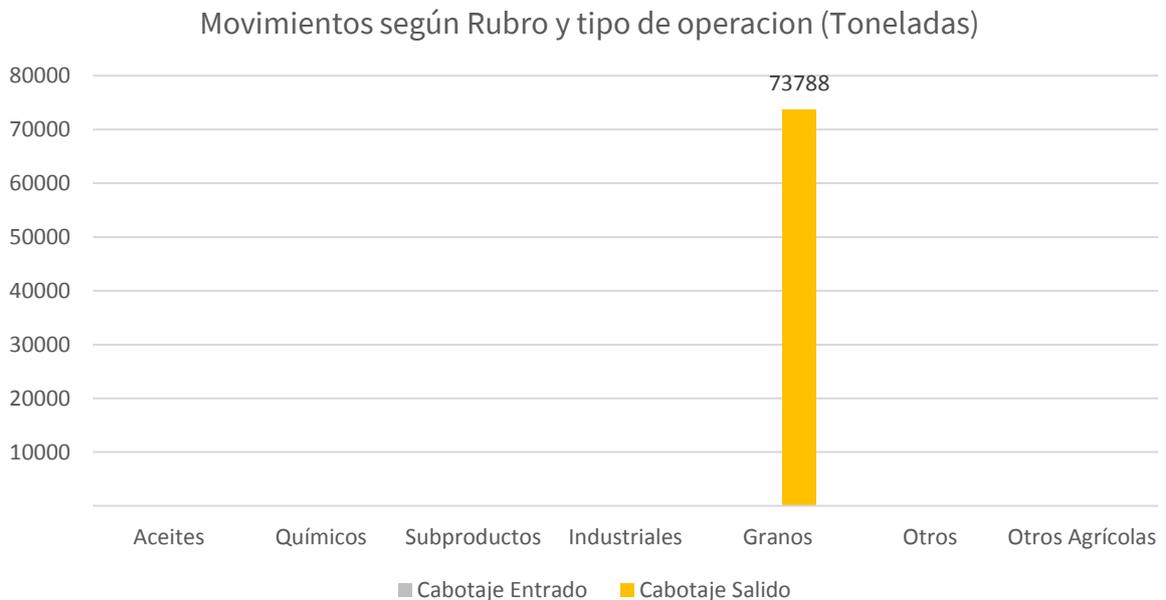
Nota: Los datos 2019 pueden variar

Volumen de movimientos de carga según tipo de operación en relación al movimiento total de los puertos de Entre Ríos pertenecientes a la Hidrovía – Año 2018



Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación

Volumen de movimientos de carga según rubro y tipo de operación – Año 2018

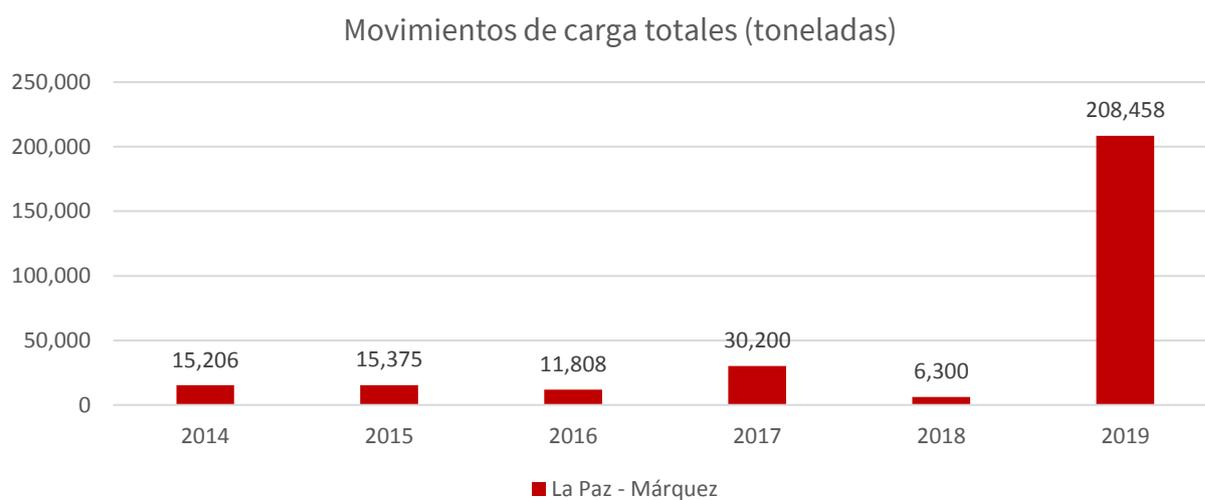


Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación

LA PAZ - MÁRQUEZ



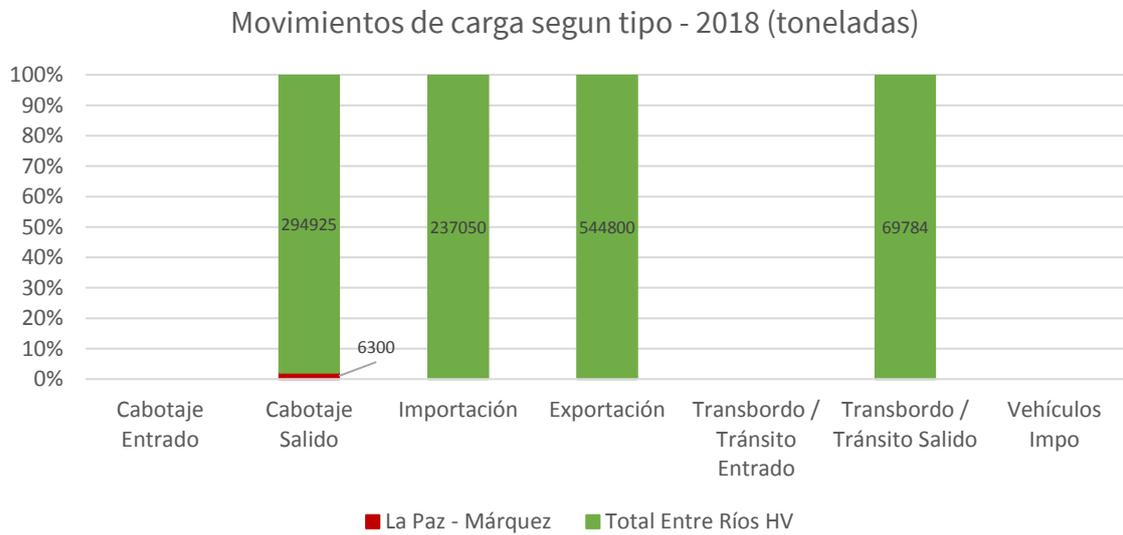
Variación Interanual 2014-2019 - Movimientos de carga totales del Puerto La Paz - Márquez



Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación

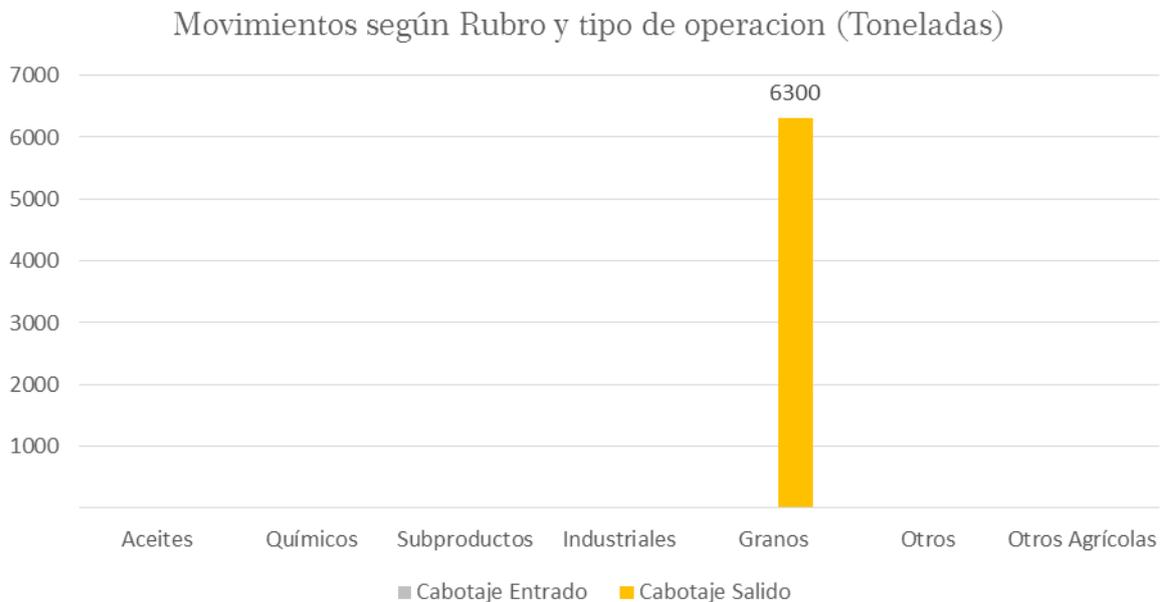
Nota: Los datos 2019 pueden variar

Volumen de movimientos de carga según tipo de operación en relación al movimiento total de los puertos de Entre Ríos pertenecientes a la Hidrovía – Año 2018



Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación

Volumen de movimientos de carga según rubro y tipo de operación – Año 2018



Calados Navegables en la actualidad.

