



PROYECTO DE DECLARACIÓN
LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE ENTRE RÍOS
DECLARA

De su interés el “Acuerdo Federal Hidrovía”, celebrado el 28 de agosto del año 2020 en la Provincia de Santa Fe, entre el Gobierno Nacional y las Provincias de Buenos Aires, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe.

Que vería con agrado la creación de la “Sociedad Administradora Hidrovía”, integrada por el Estado Nacional y las mencionadas Provincias, en las condiciones y con los objetivos establecidos en dicho acuerdo, la cual constituye un instrumento idóneo para el ejercicio de la Soberanía Nacional con sentido federal sobre el Sistema de Navegación Troncal.

Que considera de especial relevancia la construcción del proyectado “Canal Magdalena” atento a las ventajas técnicas y económicas que importa, constituyendo una vía estratégica de salida directa al Océano Atlántico.

Que por ello solicita al Poder Ejecutivo Provincial tenga a bien considerar el tratamiento de las cuestiones antes referidas en el ámbito del Consejo Federal Hidrovía (CFH) a través de su representante designado.

AUTOR: SOLANAS. -

COFIRMANTES: CACERES R; CASTRILLON; CASTILLO; FARFAN; GIANO;
LOGGIO; MORENO; REBORD; ZABALLO



FUNDAMENTOS

Honorable Cámara:

El 28 de agosto del año 2020 el Gobierno Nacional y las Provincias de Buenos Aires, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe, suscriben en la Provincia de Santa Fe, el “Acuerdo Federal Hidrovía”, considerando la importancia que representa para el transporte regional la vía navegable “Hidrovía Paraguay-Paraná” y el “Sistema de Navegación Troncal” (sector argentino), desde la zona de Confluencia hasta el Océano Atlántico.

Esta vía fluvial es de enorme relevancia estratégica desde la perspectiva del desarrollo económico de la Argentina, dado que por ella circulan gran número de embarcaciones que transportan alrededor del 90% del total de exportaciones de nuestra producción agropecuaria e industrial, constituyendo una de las vías fundamentales para el transporte de gas natural, petróleo crudo y productos refinados, siendo esto último de vital importancia para el abastecimiento energético.

Asimismo, el corredor reviste importancia geoestratégica para la integración regional con el resto de los países integrantes de la denominada cuenca del Plata y sus relaciones de intercambio con el mundo. El Estado Plurinacional de Bolivia, la República Federativa de Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay, han suscripto el 26 de Junio de 1992 el “Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto Cáceres-Puerto Nueva Palmira)”, también denominado “Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra”, con el objeto de facilitar la navegación y el transporte comercial, fluvial longitudinal, favoreciendo el desarrollo, modernización y eficiencia de dichas operaciones y el acceso en condiciones competitivas a los mercados de ultramar, el cual fue aprobado por ley nacional N°24.385, promulgada el 11 de noviembre de 1994.

El mencionado “Acuerdo Federal Hidrovía” celebrado entre el Gobierno Nacional y las Provincias reconoce al tramo argentino de la Hidrovía Paraguay-Paraná como un activo estratégico fundamental que amerita la formulación de una política de Estado de largo plazo y profundamente Federal, y señala la necesidad de instrumentar las medidas conducentes al logro de los objetivos de esta política de transporte mediante dicho acuerdo.



Resulta imprescindible la participación del Estado Nacional y los Estados Provinciales ribereños para cumplir tal finalidad, a cuyo efecto el mencionado acuerdo dispone que el Ministerio de Transporte de la Nación creará el "Consejo Federal Hidrovía", como espacio de coordinación política y estratégica, presidido por el Ministro de Transporte, integrado por representantes designados por el Ministerio del Interior, el Ministerio de Desarrollo Productivo y por cada una de las Provincias signatarias, con el objeto de planificar el desarrollo del sector a mediano y largo plazo, promoviendo la elaboración de políticas públicas y acciones en forma integrada y federal con los planes de transporte, atendiendo a la multi e intermodalidad, y la modernización, integración y competitividad de la Hidrovía en toda su extensión en el territorio nacional, propendiendo a la protección del ambiente.

Asimismo, dispone que el Ministerio de Transporte impulsará la creación de la "Sociedad Administradora Hidrovía", Sociedad del Estado (Ley N°20.705), para la administración de la Hidrovía, integrada por el Estado Nacional y las Provincias de Buenos Aires, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe.

El Poder Ejecutivo Nacional, mediante Decreto 949/2020 del 26 de noviembre de 2020 ha delegado en el Ministerio de Transporte *"la facultad de efectuar el llamado y adjudicación de la Licitación Pública Nacional e Internacional, por el régimen de concesión de obra pública por peaje, en el marco de la Ley N°17.520, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y redragado y mantenimiento de la vía navegable troncal comprendida entre el kilómetro 1238 del Río Paraná, punto denominado Confluencia, hasta la Zona de Aguas Profundas Naturales, en el Río de la Plata exterior, hasta la altura del kilómetro 239,1 del canal Punta Indio, por la vía del Canal Ingeniero Emilio Mitre y el Río Paraná de las Palmas, Río Paraná Bravo, Río Paraná Guazú, Río Talavera, Río Paraná–Océano Atlántico, a riesgo empresario y sin aval del Estado"*.

Consideramos de interés para el desarrollo económico nacional y regional impulsar la construcción del "Canal Magdalena" con salida directa al Atlántico, dada la superioridad técnica y económica respecto del "Canal Punta Indio". La obra consiste en el dragado y balizamiento del canal natural que presenta el lecho del Río de la Plata, y se extiende desde la Zona Beta del Canal Punta Indio a la altura del Codillo (km 143,900) hasta la Isobata de 12 m del Río de la Plata, en dirección SE, longitud de 61,4 km, solera de 150 m y profundidad de hasta 47 pies.



El Canal Magdalena implica entre otras ventajas una orientación en el sentido de la corriente del Río de La Plata con profundidades naturales frente al sentido perpendicular a la corriente y al flujo y refluo de mareas que presenta el canal antinatural de Punta Indio; menores costos de dragado; menor longitud que el Canal Punta Indio que alcanza los 95,2 km para 34 pies; doble vía de navegación frente a la única vía del Canal Punta Indio que sólo cuenta con 110 m de solera; descartándose la posibilidad de encontrar materiales como rocas ígneas o cristalinas: gneis, granitos o basaltos, como es frecuente en la costa uruguaya; reducción de demoras y peajes.

Aunque la construcción del Canal Magdalena podría considerarse contemplada en el artículo 2° del mencionado decreto 949/2020 al referirse a *“otros tramos de la vía navegable no comprendidos en el artículo 1°”*, no lo es en forma específica, lo cual nos lleva a poner en evidencia la necesidad de considerar tal proyecto de manera concreta en las correspondientes reuniones del “Consejo Federal Hidrovía”, a través de la representación provincial. Cabe destacar que el proyecto se halla incluido en el presupuesto nacional para el año 2021.

Asimismo, el mencionado decreto si bien contempla la creación del “Consejo Federal Hidrovía”, a lo cual se ha dado cumplimiento mediante Resolución 307/2021 del Ministerio de Transporte de la Nación, no hace referencia a la creación de la Sociedad del Estado encargada de administrar la Hidrovía prevista en el “Acuerdo Federal Hidrovía”, siendo que la misma constituiría un instrumento idóneo para el ejercicio de la Soberanía Nacional mediante el control con perspectiva federal de nuestras aguas, lo cual reviste especial importancia actualmente dado que en el mes de abril próximo vence la concesión de dragado y balizamiento de la vía fluvial que comparten el Río Paraná y el Río de la Plata efectuada en favor de Hidrovía S.A.. Resulta imperioso abordar la cuestión desde una perspectiva que vele por los intereses nacionales con una mirada federal en el ámbito de intercambio del “Consejo Federal Hidrovía”, cuya primera reunión plenaria fuera convocada para el 22 de febrero de 2021 en la ciudad de Rosario, provincia de Santa Fe (Resolución 23/2021 del Ministerio de Transporte de la Nación).

Por los fundamentos expuestos someto a consideración de esta Honorable Cámara el presente Proyecto de Declaración y solicito su aprobación. -

AUTOR: SOLANAS JULIO. -

COFIRMANTES: CACERES Reynaldo; CASTILLO Vanesa; CASTRILLON Sergio; FARFAN Mariana; GIANO Angel; LOGGIO Nestor; MORENO Silvia; REBORD Mariano; ZABALLO Gustavo