



**LA HONORABLE CAMARA DE DIPUTADOS DE ENTRE RIOS
DECLARA:**

DE SU INTERES que en el nuevo contrato de concesión de la “HIDROVIA PARANA – PARAGUAY” a favor de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO y a confeccionar por el MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACION; se incorpore dentro de las condiciones de la prestación del servicio: **el dragado, balizamiento y mantenimiento del acceso público del Puerto de Diamante y un estudio técnico ambiental para determinar la viabilidad de aumentar el calado en forma homogénea del Puerto San Martín al mar.-**

AUTOR: REINALDO JORGE D. CACERES

COAUTORES: JOSE ORLANDO CACERES; VANESA CASTILLO; JUAN MANUEL HUSS; JOSE MARIA KRAMER; NESTOR LOGGIO; SILVIA DEL CARMEN MORENO; MARIANO PEDRO REBORD; VERONICA PAOLA RUBATTINO; LEONARDO JESUS SILVA; JULIO RODOLFO SOLANAS; GUSTAVO ZAVALLO.-

FUNDAMENTOS:

Honorable Cámara:

Que en el año 1991 se procedió a la transferencia de los puertos de la Nación a las Provincias, en el caso particular de nuestra Provincia de Entre Ríos, mediante el “Convenio de Transferencia de Puerto Nación-Provincia”, celebrado el 14 de junio de 1991 y su complementario de fecha 7 de diciembre del mismo año. Que en el año 1992 se celebró el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) entre la REPÚBLICA ARGENTINA, el ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA, la REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL, la REPÚBLICA DEL PARAGUAY y la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, con el objeto de facilitar la navegación y el transporte comercial, fluvial longitudinal en la citada Hidrovía y mejorar el acceso en condiciones competitivas a los mercados de ultramar.

Que, consecuentemente, a través del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS se llamó a Licitación Pública Nacional e Internacional para concesionar la obra pública por peaje, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de redragado y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal comprendida entre el kilómetro 584 del RÍO PARANÁ, tramo exterior de acceso al puerto de Santa Fe y la zona de aguas profundas naturales, en el RÍO DE LA PLATA exterior, hasta la altura del kilómetro 205,3 del Canal Punta Indio.

Que en año 1995 se adjudicó la concesión al Consorcio JAN DE NUL N.V. - KOCOUREK S.A. DE CONSTRUCCIONES C.I.F. e I. y EMEPA S.A., denominado finalmente HIDROVÍA SA, empresa que hasta este año ejecutó las respectivas obras del mantenimiento hidroviario.

Que el contrato de la concesión nacional adjudicada a HIDROVÍA SA previó solo las obras de atención de la vía navegable troncal de la hidrovía Paraná Paraguay.

Que, por lo anterior, todos los puertos que integran la hidrovía Paraná Paraguay, pero que no se encuentran sobre el canal troncal requieren el dragado de mantenimiento a sus accesos que no está cubierto por la concesión nacional y que genera una injusta desigualdad de trato en perjuicio de estos últimos, desde

la perspectiva de una visión integral e igualitaria del desarrollo productivo y federal.

Que, en la actualidad, Hidrovía SA mantiene un dragado de 34 pies desde la desembocadura del Río de la Plata hasta Puerto San Martín de la Provincia de Santa Fe y de ahí al norte a 25 pies hasta a la altura del Puerto de Santa Fe (en la que se incluye al Puerto de Diamante) y de 12 pies en adelante.

Que la diferencia de calado desde Puerto San Martín a Santa Fe provoca una verdadera asimetría a favor de los puertos del sur, sin justificación técnica ni productiva; más aun teniendo presente que los dos puertos perjudicados por menor calado en ese trayecto, es decir Diamante y Santa Fe, están enclavados en zonas altamente productivas, cuyos puertos resultan imprescindibles para el desarrollo de la producción a partir de bajar costos logísticos que estimulen la mayor rentabilidad como modo genuino de generar riqueza provincial.

Que el reclamo de la situación del acceso al puerto público de Diamante con respecto al costo de sus dragados y balizamiento, como también al aumento de calado, resulta un planteo histórico persistente de la provincia de Entre Ríos.

Que la gestión nacional del actual presidente Alberto Fernández ha efectuado una mirada distinta, haciendo pie en el desarrollo portuario federal.

Que en orden a lo anterior, en agosto del 2020 se suscribió el Acuerdo Federal de la Hidrovía en la provincia de Santa Fe, mediante el cual, en un hito histórico, se dispuso que el Estado nacional comenzará a administrar la vía navegable junto a las provincias de Buenos Aires, Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe.

Que en palabras del presidente de la Nación “(h)a llegado la hora de que la Argentina crezca con otro equilibrio, que el desarrollo no sólo esté concentrado en el puerto de Buenos Aires, sino que se distribuya en cada lugar del país”, en la idea misma tan pregonada por el fallecido ministro Meoni, de hacer de la hidrovía una hidrovía federal, incorporando a las provincias ribereñas a la discusión, entendiendo que el río Paraná y cada uno sus afluentes es parte de la Nación y que todos somos integrantes de eso, no solamente la propiedad capitalina muchas veces tomada como un organismo de decisión sobre todos los rincones del país sin tener en cuenta las necesidades de cada una de las provincias.

Que en orden al Acuerdo Federal de la Hidrovía, se creó y constituyó el Consejo Federal de la Hidrovía (CFH). Ello se dispuso con la integración de representantes del MINISTERIO DEL INTERIOR, del MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO y de las jurisdicciones provinciales 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 del transporte, atendiendo a la multi e intermodalidad, y la modernización, integración y competitividad de la Hidrovía en toda su extensión en el territorio nacional. (Res. 23/21 Ministerio de Transporte de la Nación).

Que, por su parte, el gobernador de la Provincia, Gustavo Bordet, en palabras suyas, expresó que "(l)a decisión de la creación del Consejo Federal **significa un paso importantísimo en la consolidación del federalismo en Argentina**" Asimismo ha reiterado, en los ámbitos que le ha tocado pronunciarse con respecto a la política portuaria de Entre Ríos, la necesidad de contar con previsibilidad en el nuevo contrato que se realice para que nuestros puertos y los de todas las provincias puedan estar integrados con la accesibilidad al canal troncal que hoy no lo tenemos; destacando que **es importante garantizar en el tiempo el acceso a los puertos.**

Que la provincia de Entre Ríos formalizó ante el Consejo Federal de la Hidrovía la presentación de la propuesta oficial que contiene los puntos que la provincia requiere para que sean incorporados en el nuevo contrato de concesión de la Hidrovía Paraná – Paraguay, que venció el 31 de abril del corriente año. En tal sentido se propuso:

- 1) El dragado homogéneo hasta Diamante, equiparando el calado de puerto San Martín para tener una salida al mar en iguales condiciones, mejorando el costo logístico y por ende la rentabilidad de la producción granaria de Entre Ríos.
- 2) La existencia de una garantía de dragado de los canales de acceso de los puertos de Diamante e Ibicuy de Entre Ríos hacia canal troncal de la hidrovía.
- 3) Que se garanticen las condiciones ambientales y la constitución de un órgano de control para que el contrato sea llevado de manera correcta.

Que frente al reciente vencimiento de la concesión de la Hidrovía Paraná Paraguay, el Gobierno Nacional, mediante Decreto 427/2021, dispuso su

estatización a través del otorgamiento **a la Administración General de Puertos (AGP) de la concesión de la operación para el mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y redragado y el correspondiente control hidrológico de la Vía Navegable Troncal** comprendida entre el kilómetro 1.238 del Río Paraná, punto denominado Confluencia, hasta la Zona de Aguas Profundas Naturales en el Río de la Plata exterior, por un plazo DOCE (12) meses, a partir de la finalización del plazo establecido por la Resolución N°129/21 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, prorrogable hasta la toma de servicio por parte de quien o quienes resultaren adjudicatarios de la licitación encomendada por el Decreto N° 949/20.

Que consecuentemente la atención de las obras de mantenimiento de la Hidrovía Paraná Paraguay está a cargo de la Administración General de Puertos (por sí o por terceros), hasta tanto se realice la licitación pública internacional para volver a concesionar dichas obras.

Que en este marco, las propuestas realizadas por la provincia de Entre Ríos en el CFH son la base para interpretar los requerimientos a satisfacer en nuestros puertos entrerrianos para su plena operatividad con vista, principalmente, a la contribución del puerto a la economía regional y provincial, además del impacto directo definido como el conjunto de resultados, de carácter social, como el del empleo o de carácter económico por las actividades de mover cargas a través de la zona portuaria. En el caso particular de Diamante: la atención del dragado del acceso portuario hasta el canal troncal y el aumento de calado en forma equiparable a la del Puerto San Martín.

Que, de igual manera, debe tenerse presente que desde la productividad se ha insistido siempre en la importancia del buen funcionamiento del Puerto de Diamante, toda vez que ello produce beneficios al productor, al contar con un ahorro importante en fletes y agilidad a la salida de la producción.

Que la ubicación del puerto diamantino es estratégica, porque permite realizar operaciones de cabotaje e internacional. Además la evolución del incremento de la producción agrícola de Entre Ríos, que en 30 años aumento alrededor de seis veces, hace necesario contar con una logística eficiente que dinamice el comercio y los beneficios para los que producen.

Que el puerto de Diamante, hoy, en situación de dragado, puede recibir buques tipo "Panamax" de hasta 235 metros de eslora en la terminal privada y la terminal pública de 180 m. Si a ello le agregáramos el aumento de calado, permitiría equiparar los costos y tiempos al gran Rosario, generando condiciones competitivas y riqueza productiva genuina.

Que dadas las circunstancias expuestas, se interpreta necesario buscar soluciones que no demoren la generación de condiciones más favorables para nuestra economía y la gente de trabajo. **Es por ello, que amén de las propuestas ya llevadas por la provincia de Entre Ríos al CFH para que se incorporen como obligaciones de la próxima concesión a realizarse dentro de -al menos- 12 meses, sería conveniente, a través de acuerdos entre la provincia de Entre Ríos y el Ministerio de Transporte y/o la AGP, se gestione antes las autoridades nacionales, que inmediatamente la Administración General de Puertos provea lo necesario para atender y garantizar el dragado, balizamiento y mantenimiento del acceso público del Puerto de Diamante y un estudio técnico ambiental para determinar la viabilidad de aumentar el calado en forma homogénea del Puerto San Martín al mar.**

Es por ello y conforme lo expresado, que solicito a la Honorable Cámara su acompañamiento en la sanción de la presente declaración.-

AUTOR: REINALDO JORGE D. CACERES

COAUTORES: JOSE ORLANDO CACERES; VANESA CASTILLO; JUAN MANUEL HUSS; JOSE MARIA KRAMER; NESTOR LOGGIO; SILVIA DEL CARMEN MORENO; MARIANO PEDRO REBORD; VERONICA PAOLA RUBATTINO; LEONARDO JESUS SILVA; JULIO RODOLFO SOLANAS; GUSTAVO ZAVALLO.-