

LA CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS, EN EJERCICIO DE LAS ATRIBUCIONES QUE LE CONFIERE EL ART. 117 DE LA CONSTITUCIÓN PROVINCIAL, SOLICITA AL PODER EJECUTIVO SE SIRVA INFORMAR:

Artículo 1: De qué forma y a través de qué organismo participará, la provincia de Entre Ríos en el procedimiento de licitación de la Hidrovía Paraguay-Paraná para el período 2021-2040 como vía navegable fluvial más importante de Sudamérica.

Artículo 2: Si la provincia de Entre Ríos conoce la fecha de inicio del proceso licitatorio como información actualizada de los pliegos preliminares que regirán eventualmente.

Artículo 3: Si se contempla en el marco normativo e institucional de la futura concesión la participación de la provincia de Entre Ríos en la gestión y administración de la Hidrovía.

Artículo 4: Si se tiene previsto la creación de una comisión parlamentaria interprovincial de seguimiento del proceso de la licitación.

Artículo 5: Si la provincia tiene conocimiento de cuál es el plan de obras previsto en los pliegos preliminares, y cual el necesario para minimizar el impacto ambiental en toda la cuenca del Paraná.

Artículo 6: A cargo de que organismo estarán los controles de impacto ambiental y si la provincia de Entre Ríos cuenta con estudios al respecto.

Artículo 7: Si la provincia tiene realizado estudios técnicos de cuál es la incidencia del dragado de una determinada vía fluvial o terminal portuaria en relación a la erosión que estos producen de en la costa santafesina y la desaparición de metros de costa en las islas entrerrianas frente a la ciudad de Rosario.

Artículo 8: Si la provincia ha evaluado cual es el tipo de metodología empleada en el dragado para obtener los pies de calado necesarios por el actual concesionario, y si esta produce algún tipo de incidencia negativa.

Artículo 9: Si la provincia tiene en cuenta la alta sedimentación que se ha producido en la cuenca teniendo en cuenta la obstrucción de los vasos comunicantes (ríos o riachos) que irrigan nuestro delta por el depósito del material extraído a través de las dragas en zonas no controladas o aptas para ser depositadas.

Artículo 10: Si la provincia ha pensado o estudiado introducir en los pliegos o marco normativo cual deberá ser la ubicación estratégica del material extraído por el dragado para que no ocasione cortes, taponamientos y o cambios sustanciales en los cursos de agua.

Artículo 11: Si la provincia ha pensado o estudiado introducir en los pliegos disposiciones tendientes a exigir obras de infraestructura en aquellos sectores de la hidrovía donde por el dragado se produce un cambio sensible en la velocidad de las aguas que puedan llegar a producir consecuencias que pongan en riesgo la estabilidad de obras existentes, como las de fundación y defensas del puente principal del viaducto Rosario - Victoria, y las de protección de la cubierta del túnel subfluvial Paraná - Santa Fe

GRACIA JAROSLAVSKY
DIPUTADA PROVINCIAL
BLOQUE UCR
AUTORA

FUNDAMENTOS

La hidrovía Paraná- Paraguay el sistema de navegación troncal, de importancia sustancial para el comercio exterior, cuya concesión vencerá en mayo del año 2021, pasará a manos de las provincias que tienen en sus costas y usan la hidrovía, tal lo anunciado por el presidente Alberto Fernández en oportunidad de sus visitas a Santa Fe y Entre Ríos para participar de las asunciones de los nuevos gobiernos de Perotti y Bordet respectivamente.

En ese marco y en la comprensión de que esta obra es sin lugar a dudas la de mayor impacto socioeconómico de la región y de la Argentina toda, es que consideramos de vital importancia la participación activa del estado entrerriano en este proceso, el poder legislativo debe cumplir su rol de control con extremo celo ante la magnitud de la concesión de la hidrovía, el pliego y el contrato que hasta ahora lo administró el estado nacional pasará ahora a manos de la provincia de Santa Fe y Entre Ríos.

En abril de 2021 vence una de las concesiones más importantes del país; la administración, dragado y señalización de la Hidrovía Paraná-Paraguay, uno de los principales activos estratégicos con los que cuenta la Argentina por donde se transportan 65 millones de toneladas de productos agrícolas al exterior.

Ante el vencimiento de la concesión, en manos de la empresa argentina Emepa y la belga Jan de Nul, el gobierno tiene un doble desafío: por un lado, definir la nueva licitación o en su defecto extender el contrato actual y el segundo, que la decisión que se tome esté exenta de dudas sobre la transparencia del proceso.

En principio, se creará una Agencia Federal que estará integrada por Nación y representantes de cada provincia que participan de la Hidrovía: Formosa, Chaco, Corrientes, Entre Ríos y Santa Fe.

Un dato no menor es que el Puerto de Buenos Aires, el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca y Quequén, también tienen interés en participar en la mesa de la Agencia.

Las provincias que integren la agencia tendrán una participación del 51 por ciento que se dividirá entre ellas proporcionalmente de acuerdo al área geográfica de la Hidrovía que dispongan y de la inversión que necesiten. Junto con el gobierno nacional, se encargarán de las adjudicaciones y el control de las obras.

Con la creación de esta Agencia Federal, la Hidrovía Paraná-Paraguay elevará su estatus jurídico y político que dependerá del Ministerio de Transporte Nacional pero autónoma de la subsecretaría de Puertos y Vías Navegables.

El tema no es menor ya que las jurisdicciones que van a ser nuevos protagonistas deben sin lugar a dudas exigir su participación en todo el proceso.

Por otro lado, se debe saldar la deuda que el Estado arrastra desde 1991 cuando se sancionó la Ley de Reforma del Estado, que creó junto con las privatizaciones de las empresas nacionales, órganos de control que debían monitorear las concesiones.

Cuando en 1995 se conforma el nuevo sistema de navegación que contemplaba la licitación del mantenimiento, dragado y señalización de la Hidrovía, el ente regulador nunca se constituyó, a diferencia de lo que ocurrió con otros servicios y el poder de control se lo derivó a la subsecretaría de Puertos y Vías Navegables.

Tal es así que los especialistas en la materia vienen insistiendo desde hace años en la necesidad de crear un órgano superior que tenga una mirada integral del sistema multimodal del transporte. Todo indica que el proyecto del presidente Fernández busca remediar esta deuda de décadas y jerarquizar uno de los recursos geoestratégicos más importantes del país.

En mayo del año próximo vence la concesión del Sistema de Navegación Troncal (SNT), la Hidrovía Paraná-Paraguay, una autopista fluvial por donde se traslada más del 75 por ciento del comercio exterior, con una inversión de 740 millones de dólares estadounidenses y más de 3mil millones de manteniendo

En consecuencia, es de extrema importancia acceder a toda la información que permita el control y seguimiento de este tema de vital importancia para nuestra provincia, por ello es que solicitamos que el poder ejecutivo de respuesta al presente pedido de informes.