

CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

PROYECTO DE DECLARACIÓN

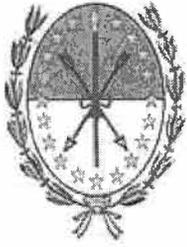
CÁMARA DE DIPUTADOS MESA DE MOVIMIENTO	
28 OCT 2024	
Recibido.....	Hs. <i>11:51</i>
Exp. N°.....	C.D. <i>55/11</i>

La Cámara de Diputadas y Diputados de la Provincia de Santa Fe declara su preocupación ante la modificación del contrato de la vía navegable troncal, suscripto entre Secretaria de Transporte de la Nación y la Administración General de Puertos de Sociedad del Estado (AGP), que perjudica el tramo de dragado comprendido entre la localidad de Timbúes y la ciudad de Santa Fe.

CELIA ISABEL ARENA
DIPUTADA PROVINCIAL

OMAR PEROTTI WALTER AGOSTO MARCOS CORACH
DIPUTADO PROVINCIAL DIPUTADO PROVINCIAL DIPUTADO PROVINCIAL

SONIA MARTORANO
DIPUTADA PROVINCIAL



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

FUNDAMENTOS

Señora Presidenta:

El presente proyecto de declaración tiene como finalidad expresar preocupación por la modificación del contrato de la vía navegable troncal que perjudica al tramo de dragado comprendido entre la localidad de Timbúes y la ciudad de Santa Fe.

A través del Decreto N° 699/2024 el Gobierno nacional disolvió el Ente de Control y Gestión de la Vía Navegable (Ecovina), un organismo creado en el año 2021, con sede en la ciudad de Rosario que le daba participación en el manejo de la Hidrovía Paraná-Paraguay a siete provincias ribereñas. Sin este organismo, el Poder Ejecutivo Nacional puede resolver licitaciones y establecer tarifas de los peajes sin consultar a las provincias.

Hasta la disolución de Ecovina las Provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones tenían participación en distintos aspectos relacionados a la gestión de la vía navegable, como la confección de pliegos licitatorios para tareas de dragado y balizamiento y la definición de las tarifas de peajes. Actualmente y con estas medidas, no existe un organismo de control y de participación efectiva de las provincias en la toma de decisiones en lo que respecta a la Vía Navegable Troncal.

El día 17 de octubre del corriente la Secretaria de Transporte de la Nación y la Administración General de Puertos de Sociedad del Estado (AGP), suscribieron la modificación del contrato de la vía navegable troncal y en el comunicado oficial indicaron que se hizo con *“...el objetivo de generar un marco más flexible y simplificado acorde a las necesidades transitorias de gestión de la principal vía de comercio exterior del país”*.



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

También se resaltó que el nuevo diseño del contrato *“tiene como objetivo desburocratizar los procesos administrativos y establecer bases claras hacia la modernización y mejora tecnológica para la señalización, planificación y ejecución de trabajos de dragado y redragado, batimetrías y registro hidrométrico”*.

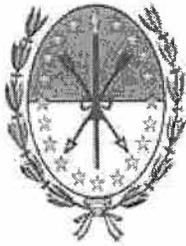
De esta forma, destacan que fueron tenidas en cuenta las necesidades planteadas por el sector agroexportador del Gran Rosario y se extendió la sección 1.3 (del kilómetro 460 hasta el kilómetro 470), incluyendo en el mismo las terminales portuarias de la zona de Timbúes, que anteriormente se encontraban en desventaja.

También manifestaron que, *“Con el objetivo de hacer más eficiente el gasto público, y en base a los datos de tráfico registrados durante los últimos años, se modificó la profundidad para el tramo comprendido entre Timbúes y Santa Fe, acercándola a su calado natural. Además, la rada La Plata se sumó a la sección 1.2, garantizando la igualdad de competencia a los puertos del Río de la Plata”*.

Claramente la medida de dejar de lado el tramo Timbues- Santa Fe implica que se siga dando marcha atrás en la búsqueda de modelos cada vez más federales de administración, ya que limita a las localidades del norte santafesino por una decisión centralista, inconsulta, unilateral y extemporánea, basada en datos erróneos y maliciosamente interpretados.

Asimismo, en el anuncio se hizo mención a que, desde Timbúes a Santa Fe, quedará un impreciso y poco claro “calado natural” no especificando mayores detalles, donde sólo se puede interpretar que no se dragará más.

Cabe recordar que el Puerto de Santa Fe se sitúa en el corazón de la Hidrovía Paraguay - Paraná (km. 584 del Río Paraná) siendo, aguas arriba, el último Puerto de ultramar apto para operaciones con buques oceánicos. Su posición privilegiada lo perfila geográficamente como el centro obligado de transferencias de cargas desde y hacia los países situados en la Hidrovía y lo convierte en el eslabón adecuado para



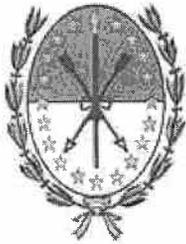
CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

unir los nodos de transportes (terrestre-fluvial-oceánico), permitiendo el desarrollo de operaciones de cabotaje nacional e internacional y marítimas internacionales, para cargas unitizadas, containerizadas, graneles, general, entre otras, desde y hacia su Hinterland integrado por las Regiones Centro, NOA y NEA de la República Argentina.

En los últimos años se concretaron importantísimas inversiones en infraestructura portuaria que permiten que hoy el Puerto de Santa Fe esté en condiciones óptimas de operatoria, ya sea en Terminal de Agrograneles como en Terminal de Contenedores.

Asimismo, se llevaron a cabo innumerables gestiones para lograr la normalización de la Vía Navegable Troncal, defendiendo el carácter federal de la misma, con participación activa de las provincias involucradas dentro de las cuales, la Provincia de Santa Fe aporta la mayor cantidad de kilómetros costeros y de puertos públicos y privados.

Este puerto ocupa un lugar que lo señala como nudo convergente en el transporte de cargas desde y hacia las principales zonas de la Provincia y de las Regiones que conforman su Hinterland, que tiene como límite sur el eje ciudad de Santa Fe - ciudad de Córdoba. Hacia el Norte la Ruta Nacional nº 11 lo conecta con la ciudad de Clorinda frente a Asunción en Paraguay; al Este es punto terminal de la Ruta Nacional Nº 18 que atraviesa Entre Ríos; al oeste es punto inicial de la Ruta Nacional Nº 19 - bioceánica- que prolongándose con la 20 lleva a Córdoba, San Juan, San Luis, Mendoza y Chile; hacia el Noroeste por la Ruta Nacional Nº 34 se vincula con Santiago del Estero y Tucumán, garantizando un extraordinario aporte de bienes susceptibles de ser transportados por vía fluvial e insertándonos como puerto obligado de transferencias de cargas fluviales - oceánicas y convirtiéndonos en factor preponderante para la salida natural de las producciones para la exportación y puerta de entrada para la importación de sus insumos, resolviendo integralmente el complejo sistema de transporte en el país y en el Mercosur.



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

Esta medida además de relegar el desarrollo económico de la ciudad de Santa Fe, su región y el norte de la Provincia, pone en peligro el abastecimiento de combustible para todo el NEA al no poder ingresar los barcos de Raizen (Shell), que permiten la salida de 2000 camiones mensuales para ese destino con la provisión de combustibles.

Esta medida, como muchas otras que viene tomando el Gobierno Nacional, afecta de manera directa los ingresos de nuestra provincia dado que parte de la producción agroindustrial de nuestro país sale al exterior por dicho frente. Es por ello que el Gobierno Provincial debe defender los intereses de todo el territorio provincial ante los constantes avances en detrimento de los logros obtenidos en materia de producción y logística.

Por los motivos expuestos, solicito el acompañamiento del presente proyecto de declaración.

CELIA ISABEL ARENA
DIPUTADA PROVINCIAL

OMAR PEROTTI WALTER AGOSTO MARCOS CORACH
DIPUTADO PROVINCIAL DIPUTADO PROVINCIAL DIPUTADO PROVINCIAL

SONIA MARTORANO
DIPUTADA PROVINCIAL