

VISTO

El vencimiento próximo de la concesión para la administración y control de la Hidrovía Paraná-Paraguay

El debate en torno a la futura concesión para la administración y control de la Hidrovía Paraná-Paraguay

Las implicancias que la nueva concesión podría tener en torno a la profundidad y amplitud de la vía fluvial del Sistema de Navegación Troncal de la Hidrovía a la altura de nuestra ciudad y sus alrededores, y

CONSIDERANDO

Que la vía navegable troncal "Hidrovía" es una ruta fluvial de 1.635 km que permite la salida hacia el Océano Atlántico a distintos tipos de embarcaciones de carga. Su traza se encuentra expresada parcialmente en los ríos Paraná, Paraná de las Palmas, y Río de la Plata, constituyendo un cauce de salida de aproximadamente del 80 por ciento de la exportación nacional.

Que actualmente es un servicio concesionado de obra pública, mediante cobro de peaje, para el mantenimiento de las profundidades previstas en el pliego de la concesión mediante dragado y su respectivo balizamiento para delimitar el canal y brindar seguridad en la navegación.

Que es hacia fines de los años 80 y los primeros de la década siguiente y con el impulso de distintas entidades que se propició una mayor profundidad para la vía navegable. Es así que el 29 de abril de 1993, el Gobierno nacional decidió concesionar el dragado desde Santa Fe a Puerto General San Martín a una profundidad de 22 pies efectivos y desde allí al Atlántico a 32 pies efectivos a través de un llamado a licitación pública en el que resultó adjudicado, en fecha 21 de febrero de 1995, al consorcio formado por la empresa belga Jan de Nul y la firma local Emepa. Éstos constituyeron la sociedad concesionaria denominada Hidrovía SA, que comenzó a operar el 1º de mayo de 1995 contando inicialmente con un subsidio del Estado nacional de 40 millones de dólares anuales durante ocho años.

Que en el año 2006, el Estado nacional decidió profundizar la vía navegable troncal a un calado de diseño a 34 pies efectivos. Ésta es la profundidad actual del tramo del Río Paraná que va desde el Gran Rosario al Océano Atlántico.

Que en los años 2009 y 2010, el Estado nacional e Hidrovía S.A celebraron un acuerdo de ampliación y renegociación del contrato de concesión que fue aprobado por Decreto 113/2010, ampliando la vía navegable troncal en el tramo denominado "Santa Fe al Norte" comprendido desde km 584.1 del Río de la Plata hasta el km 1.238 del Río Paraná, denominado Confluencia. La presente negociación permitió que el tramo de Río Paraná medio y superior

contara con balizamiento y una profundidad promedio de 12 pies tornando propicio el tráfico de mercaderías por barcazas.

Que la vía navegable troncal se conforma de tramos donde tiene profundidad natural y tramos donde la profundidad es artificial mediante intervención por dragado. Prevé rutas de circulación principales y secundarias.

Que según estudios realizados por CAF-Banco de Desarrollo de Latino América (2016), el modo hidroviario de transporte resulta el más eficiente frente a modos terrestres, por ejemplo, en costo tonelada/kilómetro:

- Una barcaza puede transportar 1.600 toneladas de carga, mientras que se requerirían 40 vagones de ferrocarril u 80 camiones para la misma carga;
- Transportando 1 tonelada de carga, por cada litro de diesel se recorren 251 km en barcaza, 101 km en ferrocarril, o 29 km en camión;
- Aplicando 1 caballo de fuerza (HP), se transportan 22,2 tn de carga por hidrovía, frente a 7,4 por ferrocarril o solo 1 tn por carretera;
- Para transportar 1 tn de carga por 1.000 km, una barcaza consume 3,74 litros de diésel, frente a 8,26 litros que consume el ferrocarril y 32,25 litros el camión;
- En cuanto al flete, tomando como índice la unidad, el modo hidroviario paga 1, el ferroviario, 1,4, y el carretero, 3,2.

Que esta conjunción de obras y servicios concesionados permite que un estimado anual de 4.600 embarcaciones cuyo calado de diseño superan los 15 pies (promedio 2012-2017) puedan salir o ingresar con carga, a 34 pies de profundidad, hacia el océano o a nuestro país. La navegación por empuje es realizada en unos 13.000 desplazamientos por año, empleando 130 remolcadores y 2.300 barcazas.

Que comprende transportes internacionales de graneles agrícolas, graneles minerales, combustibles, contenedores, automóviles, transbordos (fundamentalmente minerales y graneles agrícolas) y de cabotaje, mayormente combustibles y, en menor grado, fertilizantes.

Que para el año 2020, la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante registró un total de carga de 129.416.104 toneladas (TEU), representando carga contenerizada por un total de 998.558 toneladas (TEU) y no contenerizada por un total de 128.417.546 toneladas (TEU).

Que, ante el inminente vencimiento de la concesión, el Ministerio de Transporte de la Nación creó, mediante la resolución 307/2020, el Consejo Federal de la Hidrovía, que está integrado por representantes del MINISTERIO DEL INTERIOR, el MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO y el MINISTERIO DE TRANSPORTE y por representantes de las Provincias de BUENOS AIRES, CORRIENTES, CHACO, ENTRE RÍOS, FORMOSA, MISIONES y SANTA FE con

carácter de miembros permanentes, bajo la presidencia del titular del MINISTERIO DE TRANSPORTE.

Que dicho Consejo también se encuentra integrado por miembros invitados, entre los que están las organizaciones no gubernamentales, organizaciones sindicales, entes u organismos públicos e instituciones académicas.

Que serán objetivos del Consejo Federal de la Hidrovía: brindar asesoramiento permanente en todo lo relativo a la concesión de la Hidrovía Paraná-Paraguay; constituir un ámbito de coordinación política, estratégica; recibir las inquietudes, propuestas y proyectos de quienes tengan interés en el fortalecimiento e integración de la Hidrovía Paraná- Paraguay.

Que el 30 de abril último se venció la concesión que el Estado le había hecho a Hidrovía S.A. que se encargaba de la administración y el control de la ruta comercial.

Que dicha concesión fue prorrogada por 90 días por el PEN a la espera de una solución definitiva que surgirá de arduas jornadas de debate al interior del propio Consejo Federal de la Hidrovía.

Que tanto la ciudad de Rosario como toda su área metropolitana está visible y manifiestamente atravesada por la actividad en la Hidrovía. Tal es así, que solo en el Gran Rosario se encuentran más de una veintena de terminales portuarias desde donde se exporta buena parte del producto nacional.

Que, pese a la existencia de distintos proyectos en pugna, hay un consenso alrededor de la necesidad de realizar importantes obras de infraestructura sobre el río a los fines de mejorar los márgenes de rentabilidad de la Hidrovía.

Que los barcos que hoy operan en la Hidrovía pueden cargar entre 46 y 48 mil toneladas de mercadería. De concretarse las obras reclamadas, se lograría el ingreso de otro tipo de buques, conocidos como "Post Panamax", que pueden cargar entre 65 y 70 mil toneladas, que aumentarían la rentabilidad, pero cuyo impacto ambiental, ocasionado por el dragado necesario para que naveguen, es incierto. (Fuente: <http://sumapolitica.com.ar/la-hidrovia-paraguay-parana-de-cara-a-una-segunda-etapa-de-desarrollo-y-en-la-encrucijada-de-los-tiempos/>).

Que agrupaciones ecologistas alertan que las obras planificadas pueden afectar la calidad de vida de los habitantes de las ciudades ribereñas.

Que, al respecto, la ingeniera Elba Stancich, directora de la organización ambientalista Los Verdes, en declaraciones a la revista Diálogo Chino, en agosto del año pasado, advirtió que "la contaminación del río Paraná termina encapsulada en los sedimentos del fondo del río", pero que "con el dragado, todos los materiales contaminantes vuelven a la columna de agua. Habrá que ver cómo se hace la profundización del río, cuál va a ser la disposición de esos sedimentos,

ya que pueden contener metales pesados y ¿quién va a controlar?”. Para ella, es importante evaluar el impacto del mayor dragado del río en los humedales. “Cualquier intervención en un río de llanura tiene un impacto, pero hay que estudiar la dimensión de ese impacto”. (Fuente: <http://sumapolitica.com.ar/la-hidrovia-paraguay-parana-de-cara-a-una-segunda-etapa-de-desarrollo-y-en-la-encrucijada-de-los-tiempos/>).

Que, la ciudadanía de Rosario y sus alrededores merecen formar parte de los debates estratégicos vinculadas al desarrollo y al cuidado del medio ambiente de nuestro país y la región, problemáticas éstas que se desprenden de los distintos proyectos que versan sobre la nueva licitación de la Hidrovía Paraná-Paraguay en el marco del Consejo Federal de la Hidrovía.

Que, en palabras del ex gobernador Miguel Lifschitz: “Un país es soberano cuando puede garantizarle alimentación, salud y educación a todos sus ciudadanos, cuando tiene organismos de control sólidos y efectivos que velan por el bien común, cuando promueve una inserción regional e internacional inteligente, preservando su autonomía; cuando administra con eficacia sus recursos y promueve la inversión productiva que genera desarrollo. La Hidrovía puede representar esa oportunidad de política de Estado o más de lo mismo, o lo que sería mucho peor, un retroceso que nos haga desaprovechar una vez más las enormes ventajas que nos da la geografía.” (Fuente: https://www.lanacion.com.ar/opinion/mucho-mas-que-una-via-fluvial-nid29032021/?utm_source=n_)

Por todo lo antes expuesto las concejales y los concejales abajo firmantes elevan al Cuerpo el presente proyecto de

RESOLUCIÓN

Artículo 1. El Concejo Municipal de Rosario dispone la creación de la Comisión Especial de Seguimiento de la Hidrovía Gran Rosario (CESHGR), dependiente de la comisión de Producción y Promoción del Empleo del Cuerpo.

Artículo 2. La CESHGR será convocada una vez cada dos semanas hasta tanto se haga efectiva la nueva concesión de dragado, balizamiento y señalización del Sistema de Navegación Troncal de la Hidrovía. Una vez efectivizada la nueva concesión, el régimen de encuentros pasará a ser de por lo menos dos veces al año, cuya convocatoria estará a cargo de él o la presidente de la Comisión de Producción y Promoción del Empleo del CMR, cuando se lo considere necesario y oportuno.

Artículo 3. La CESHGR podrá convocar a participar y formar parte, con voz y sin voto, a aquellos actores que se encuentren radicados física o jurídicamente dentro del Área Metropolitana de Rosario.

Artículo 4. La CESHGR será la encargada/responsable de la convocatoria de actores interesados y/o atravesados por la temática para que sus visiones, sugerencias y opiniones puedan ser tenidas en cuenta y consideradas.

Artículo 5. Las recomendaciones o documentos que se desprendan de cada reunión de la CESHGR serán elevados como insumos al Consejo Federal de la Hidrovía, para su consideración y tratamiento por la autoridad de aplicación.

Artículo 6. En caso de que el Concejo Municipal de Rosario pueda participar de las reuniones de los plenarios del Consejo Federal de la Hidrovía, lo hará, primero, a través de su presidencia y de los miembros de la CESHGR. En caso de que otros concejales tengan particular interés en asistir, siempre será posible con el aval de todos los integrantes del Cuerpo.

Artículo 7. Comuníquese con sus considerandos.

DECRETO

Artículo 1. Encomiéndese el Departamento Ejecutivo Municipal, a través de la dependencia que corresponda, gestione ante los Gobiernos provincial y nacional para que la Comisión Especial de Seguimiento de la Hidrovía Gran Rosario (CESHGR) sea convocada como miembro invitado a los Plenarios Federales del Consejo Federal de la Hidrovía.

Artículo 2. Comuníquese con sus considerandos. Dé forma.