

El gobernador Gustavo Valdés firmó en la ciudad de Puerto General San Martín, provincia de Santa Fe, con el presidente Alberto Fernández y gobernadores, un acuerdo para la administración conjunta de la Hidrovía Paraguay – Paraná, entre el Estado Nacional y las provincias de Buenos Aires, Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe.

{loadposition face}Para ello se crea un Consejo Federal y se comprometen a impulsar la creación de una Sociedad del Estado para la administración, control y realización de obras con el objetivo de potenciar el federalismo portuario, el cual “favorece la competitividad de los productos hechos en Corrientes”, aseguró el mandatario provincial.{loadposition gif-2018}“Tendremos voz y voto en la toma de decisiones referidas a obras, operaciones, ampliaciones y licitaciones, lo que nos permitirá potenciar esta vía por la que sale hacia el mundo el 80% de las exportaciones argentinas”, declaró al respecto el gobernador correntino, vía Twitter.

Asimismo, Valdés aseguró que “estos avances favorecerán la disminución de costos logísticos, el desarrollo de puertos y la competitividad de los productos hechos en Corrientes. Así, damos un paso más para desarrollar nuestra economía”.

Por su parte, el presidente Fernández afirmó que “llegó la hora de que la Argentina crezca con otro equilibrio y que el desarrollo se distribuya en cada lugar de este país”, en el acto realizado este viernes a la tarde a la vera del río Paraná, en una de las explanadas del puerto local. Y sostuvo así que “acá atrás tenemos el canal de desarrollo para muchos productores norteños, sacando producción desde de los puertos de su provincia”.

El Mandatario nacional sostuvo, a su vez, la necesidad de “que la Argentina empiece a funcionar como un país federal”, por lo cual consideró fundamental el “consenso de las provincias litoraleñas para decidir a quién le entregamos el cuidado del río como canal de transporte y crecimiento”, para “que Dios no atienda solo en Buenos Aires”.

Así es que este acuerdo crea la Administradora Federal Hidrovía S.E. que estará integrada por el Estado nacional con una participación del 51 % del capital social (Ministerio de Transporte 21 %, Ministerio de Desarrollo Productivo 15 % y el Ministerio del Interior 15%) y un 49 % por las siete provincias.

Tendrá la administración y control de la licitación que realizará el Ministerio de Transporte para la explotación de la hidrovía. Además, podrá realizar obras complementarias, accesorias e intervenir en futuras licitaciones de ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de redragado y mantenimiento.

En tanto, el Consejo Federal de Hidrovía Paraguay – Paranbá estará integrado por el Ministerio de Transporte y las siete provincias, como así también, con carácter consultivo,entidades empresarias, gremiales, representativas de usuarios y organismos académicos.

Del acto, participaron junto al presidente Fernández, los gobernadores Axel Kicillof (Buenos Aires), Omar Perotti (Santa Fe), Gustavo Valdés (Corrientes), Gustavo Bordet (Entre Ríos), Jorge Capitanich (Chaco), Oscar Herrera Ahuad (Misiones) y Gildo Insfrán (Formosa), quienes firmaron el acuerdo con los ministros de Transporte, Mario Meoni; del Interior, Eduardo De Pedro; y de Desarrollo Productivo, Matías Kulfas.
Acompañaron en la ocasión, el presidente de la Cámara de Diputados de la Nación, Sergio Massa; la vicegobernadora de Santa Fe, Alejandra Rodenas; el ministro de Agricultura y Pesca de la Nación, Luis Basterra; el intendente de Puerto General San Martín, Carlos Alberto de Grandis y legisladores nacionales y provinciales de Santa Fe.

El acto se inició pasadas las 17, con la bienvenida del intendente anfitrión y continuó con las palabras de Meoni, quien consideró a la hidrovía como un “canal esencial de desarrollo económico”, posibilitando “una producción competitiva en todas las provincias”. Seguidamente, procedieron a la firma del acuerdo, para continuar con la alocución de Perotti, quien abogó así por el “renacimiento de un federalismo efectivo y concreto”, en favor de “canalizar las energías

de cada uno de los sectores productivos y cada una de las provincias".

El gobernador santafesino entendió que ello traerá "más desarrollo e integración", mediante la "salida de productos al mundo para que podamos ser líderes agroindustriales en un momento que necesitamos el ingreso de divisas".

Finalmente, el presidente de la Nación cuestionó la "desigualdad y desequilibrio" del país, proponiendo "construir esa Argentina más igual, haciendo lo necesario para que cada rincón pueda desarrollarse del mejor modo".

La Hidrovía hoy
Las tareas de dragado y balizamiento del Río Paraná fueron adjudicadas en 1995 al consorcio integrado por Jan de Nul N.V. y Emepa S.A. El contrato original era por 10 años, pero siete años antes de su finalización se lo extendió a 18 años. La concesión que vencía en 2013 se la extendió por ocho años más y también se amplió en 654 kilómetros el área en la que operaba, mientras que la compañía se comprometió a invertir 37,5 millones de dólares por año durante el siguiente trienio, según informó recientemente el Ministerio de Transporte de la Nación.

Así es que en 2021 vence esta concesión y según indicaron desde el área, por los plazos de un nuevo llamado a licitación pública nacional e internacional, el Ministerio de Transporte estima que será necesaria una nueva prórroga hasta la nueva adjudicación.

Objetivo
El área nacional señaló que mediante este acuerdo "se potencia el federalismo portuario, facilitando el acceso a la Vía Troncal Navegable desde los puertos nacionales, lo que permitiría que las barcazas que van o vuelven desde Paraguay o Brasil, hagan carga y descarga en los puertos de Argentina. Así se podría volver a pensar en barcazas de bandera nacional que reduzca considerablemente los costos de logística interna, y comiencen a realizarse mayor cantidad de trasbordo fluviales y evitar el camión."

Además, se estudiará la posibilidad de incluir el dragado del Canal Magdalena, para que la Argentina pueda contar con una salida directa al Atlántico. El aumento de la carga transportada requiere ampliar algunos puertos existentes y construir nuevos, así como esta obra para facilitar el acceso de los barcos a los puertos del sur del país.

{loadposition apinta}