

Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Artículo 1°.- se establece a partir de la sanción de la presente ley la obligatoriedad del Estado Nacional de proveer los mecanismos necesarios para el dragado y balizamiento permanente del Río Uruguay desde Punta Gorda hasta el puerto de Concepción del Uruguay.

Artículo 2°.- el dragado permanente no podrá ser menor a 23 pies de profundidad.

Artículo 3°.- El Poder Ejecutivo hará las provisiones presupuestarias para el cumplimiento de la presente ley.

Artículo 4°.- de forma.

Dr. EMILIO MARTINEZ GARBINO
DIPUTADO DE LA NACION

JUAN CARLOS LUCIO GODOY
DIPUTADO NACIONAL



H. Cámara de Diputados de la Nación



FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

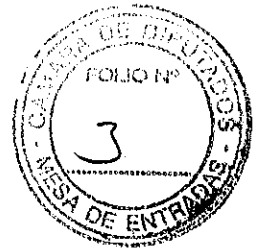
Traemos a estudio y consideración de esta Honorable Cámara un proyecto de ley que trata de terminar con las vicisitudes acontecidas en los últimos años con respecto al dragado y balizamiento del Río Uruguay.

Es importante hablar de este río y su incidencia en el desarrollo económico, no sólo de la región, sino del MERCOSUR, porque junto a la Ruta Nacional N°14 es la vía de entrada y salida de la producción regional.

Cuando planteamos un desarrollo estratégico, se lo puede hacer sobre la infraestructura existente o planificar explotando al máximo las posibilidades que esta zona ofrece. Tenemos en Concepción del Uruguay un puerto inexplorado para grandes buques, de hasta 23 pies de calado, con salida al mar, cuestión que abarata sustancialmente el costo de los fletes por el volumen transportado. Si a esto sumamos la conversión de la Ruta Nacional N° 14 en autovía de dos carriles de circulación por mano, produciremos una descompresión en el sistema de transporte de la parte oeste de la mesopotamia argentina y la puerta de entrada del MERCOSUR.

Resulta para nosotros, los entrerrianos, una paradoja, sueña con su implementación, tanto en dragado como balizamiento, a partir de los anuncios oficiales por parte de las autoridades del ejecutivo Nacional, pero que luego, en la práctica indiscutible por lo objetiva, su ejecución no se produce y sólo se transforma en espasmos políticos sin eficacia.

En este marco queremos recordar, no cómo una crítica, sino como un alerta, porque el interés del desarrollo regional no depende de banderas partidarias ni está atada a mayorías circunstanciales que el propio Presidente Néstor Kirchner anunció el día 29 de marzo de 2004 el Plan de Inversiones 2004 - 2005 de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación, en el marco del cual se disponían de 40 millones de pesos



H. Cámara de Diputados de la Nación

Las Islas Malvinas, Georgias del Sur
y Sandwich del Sur son Argentinas

para diferentes obras portuarias en el país, y entre ellos más de ocho millones en el río Uruguay, vinculadas al dragado frente al puerto de Concepción, el aumento del calado en toda su extensión, el balizamiento y la recuperación de las dragas que se ocuparían de los trabajos necesarios para la puesta en marcha y realización de las obras.

Tomando en consideración la situación actual de la Republica Argentina, en la cual la actividad agro exportadora a retomado un papel fundamental como motor económico del país, es de trascendental importancia contar con medios de transportes que reduzcan sustancialmente los valores de flete de las mercaderías exportables a fin de ingresar al mercado internacional con productos altamente competitivos, que sirvan para seguir afianzando el paulatino crecimiento de la economía nacional.

Contar con medios de transportes económicos, rutas y caminos en este nuevo proceso, es la llave de entrada asegurada al crecimiento que tanto esperamos para nuestro país, no solo por que contaremos con nuevos medios, sino porque generaremos de manera directa fuentes de trabajo en todos los ámbitos.

En concordancia con lo manifestado precedentemente se denota la importancia que conlleva implícito en este proceso el costo de transporte en el crecimiento agro exportador actual de la Republica Argentina, por lo cual vemos como imperante dar una pronta solución al problema suscitado por la paralización de obras en el Río Uruguay, ya que es de vital importancia aumentar el calado de dicha vía fluvial para permitir el ingreso a puerto de buques que por su capacidad de carga requieren de un calado superior al que presenta hoy en día el Río Uruguay, a fin de poder transportar un mayor volumen de mercaderías provenientes del litoral argentino.

Teniendo en cuenta que el río Uruguay, forma parte de la Hidrovía Paraná Uruguay, la cual es el eje central y motor del transporte fluvial de mercaderías provenientes del MERCOSUR, motivo este mas que fundamental para comprender la importancia económica que representa el transporte por esta vía en el crecimiento y afianzamiento del mismo como oferente de productos en el mercado competitivo internacional, es que vemos como imperante retomar las obras a la brevedad.

Por lo expuesto en los párrafos anteriores, es que tratamos de llevar por medio de una ley una garantía presupuestaria para la canalización permanente del Río Uruguay, es decir afirmar como obligación la voluntad expresada por el Sr. Presidente el 24 de marzo de 2004 .



H. Cámara de Diputados de la Nación



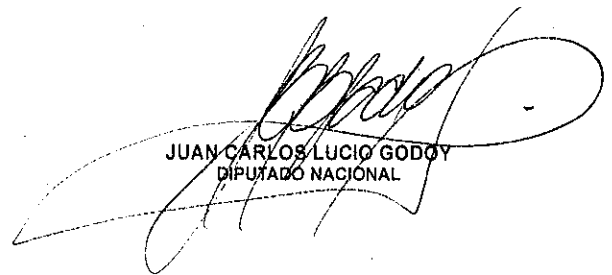
Las Islas Malvinas, Georgias del Sur
y Sandwich del Sur son Argentinas

Esto quiere decir que no es suficiente esperar a cada elaboración de Presupuesto o decisión de algún Ministerio, que se pueda lograr esta solución del mantenimiento constante del calado necesario para la buena navegación.

Por ello este Proyecto de Ley. Si los ríos han sido en nuestra historia y son en mundo actual, una vía útil y eficaz tanto de transporte como impulsor del crecimiento, no es necesario lo esporádico de un presupuesto sino es imprescindible lo constante de una Ley.

En definitiva sería una demostración cabal de la existencia de una estrategia de desarrollo para el transporte de mercancías y personas que no sólo nos pondría a tono con el avance de este tema en el mundo sino que además volvería hacia atrás en el tiempo, cuando el Río Uruguay era de un tráfico intenso y que luego, con subsidios de por medio, fue desplazado por el transporte terrestre.


DR. EMILIO MARTINEZ GARBINO
DIPUTADO DE LA NACION


JUAN CARLOS LUCIO GODOY
DIPUTADO NACIONAL