

DICTAMEN N° 10

Rosario, 13 de abril de 2009.

VISTO:

La obra del dragado del Río Paraná en el tramo que recorre todo el territorio de la provincia que constituye una formidable vía de comunicación e integración de los países que integran el MERCOSUR, se ha venido desarrollando con importantes logros de calado desde el extremo sur de la provincia hasta la ciudad de Santa Fe;

Conforme noticias fehacientes resultaría inminente la aprobación de una renovación y prórroga de la concesión en vigencia, sobre la base de un acuerdo celebrado entre la empresa concesionaria y el Gobierno Nacional a través de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (UNIREN) dependiente del Ministerio de Planificación de la Nación;

Si tal circunstancia se diera, el contrato de concesión sería prorrogado hasta el año 2021, se profundizarían las obras ya realizadas en el tramo Santa Fe/Río de la Plata, y se efectuarían obras de dragado y balizamiento desde el puerto de Santa Fe hacia el norte, al menos hasta la confluencia con el Río Paraguay, todo lo cual da una idea cabal de la magnitud e importancia de la cuestión;

Y CONSIDERANDO:

Que conforme a lo dispuesto en el Decreto n° 1029, del 15 de abril de 2008, que creó este Consejo Consultivo, el mismo es competente para emitir el presente dictamen (Art. 2, punto 2.3).

Que la Hidrovía en cuanto proyecto de desarrollo que posibilite la mayor navegabilidad del Río Paraná como eje del sistema de comunicación y transporte de la cuenca del Río de la Plata constituye desde hace años un objetivo respaldado por diversas fuerzas sociales, económicas y políticas;

Que por tal circunstancia, en su momento, fue recibido con beneplácito el comienzo del dragado y la profundización del canal de navegación del Río Paraná desde Santa Fe al Río de la Plata producido en 1995 y concretado a través de una licitación a la empresa Hidrovía S.A., conjunción de capitales extranjeros y nacionales de diverso origen.

Que dicho respaldo no debía significar el desentenderse de las cuestiones ambientales, más aún ante la magnitud de la obra, por el volumen de desplazamiento de material la segunda en importancia en el mundo;

Que tal circunstancia se tornaba más significativa aún, ante serios y fundados reparos y alertas sobre eventual afectación del medio ambiente que diversas entidades ambientalistas

pronunciaron antes de la puesta en marcha del proyecto, reiteradas luego cuando se atribuyeron en parte a las obras de dragado algunas consecuencias no queridas tales como el derrumbe de zonas de la costa en la ciudad de Rosario y drenado excesivo de las costas de buena parte de las islas de la región;

Que bajo tales premisas y para una sustentabilidad ambiental y económica del proyecto, se recalcó desde un principio la importancia de tres cuestiones: la transparencia de la concesión a otorgarse y su desenvolvimiento; la necesidad de contar con estudios serios sobre el impacto ambiental que provocaría obra de semejante envergadura y, la existencia de un organismo de control (previsto en el pliego de bases y condiciones de la licitación), que garantizara la independencia de los intereses en juego a efectos de monitorear en forma permanente las diversas cuestiones de una concesión que –por su propia naturaleza- contenía elementos dinámicos y variables que debían ser objeto de una constante vigilia.

Que todas estas cuestiones, a más de otras circunstancias, dieron lugar a reiteradas renegociaciones del contrato original que importaron modificaciones de relevancia a las condiciones pactadas inicialmente;

Que fiel reflejo de las circunstancias mencionadas fueron las preocupaciones plasmadas en iniciativas legislativas de estos últimos años como proyectos de resolución y pedidos de informes ante el Congreso Nacional por legisladores de diverso origen (proyectos del Senador Rubén Giustiniani, y los diputados Nacionales Susana García, Silvia Ausburger, María América González, Delia B. Bisutti, Elsa Quiroz, Leonardo Gorbacz, Luis Alberto Galvalisi, Alicia Tate y Fabián Francisco Peralta, como así también sucesivas iniciativas de diverso orden emanadas de órganos de control del Estado como la Auditoría General de la Nación, Sindicatura General de la Nación, Oficina Anticorrupción y la existencia de la causa penal (aún en trámite) vinculada a esta concesión caratulada “Conejero, Rafael y Otros s/ Defraudación contra la Administración Pública (Expte. 13233/01) que se tramita ante el Juzgado Federal nº 6 a cargo del Dr. Canicoba Corral y Secretaría nº 11;

Que resulta indispensable la creación de un organismo de control independiente como se ha sostenido en el pliego y en sucesivas recomendaciones de los organismos de control y que no puede excluirse del mismo la participación de las provincias involucradas e interesadas en el desarrollo de la obra. Debe destacarse en tal sentido que la actual Ministra de la Producción de la Nación, en ocasión de desempeñarse en similares funciones en la Provincia de Buenos Aires y con motivo del Seminario Internacional de Puertos y Vías navegables” celebrado en la ciudad de Buenos Aires en el mes de octubre del años 2007, sostuvo expresamente que “...la falta de una autoridad de aplicación de carácter interjurisdiccional em la Red Troncal o Hidrovía, impide a las provincias de Santa Fe, Entre Ríos y Buenos Aires, involucrarse en la planificación y el diseño de una política de vías navegables...” (Zárate Informa, 14.10.07).

Que en la audiencia pública celebrada para considerar el acta de entendimiento entre la empresa Hidrovía S.A. y el Gobierno Nacional, la diputada nacional por Santa Fe e integrante de la Comisión de Intereses Fluviales de la Cámara de Diputados de la Nación, María Elena Martín se refirió a la necesidad de asegurar el cumplimiento del art. 41 de la Constitución Nacional sobre preservación del medio ambiente y a la indudable pertenencia a las provincias – luego de la reforma constitucional de 1994- de sus recursos naturales. En tal sentido expresó la necesidad de que cualquier acuerdo imponga la obligación de contar con el estudio de impacto ambiental aprobado por el Órgano de Control antes del inicio de las tareas y la necesidad de constituir ese organismo con participación de las provincias involucradas;

EL CONSEJO CONSULTIVO PARA EL CRECIMIENTO DE SANTA FE emite el siguiente dictamen:

1.-, El Poder Ejecutivo Provincial debería señalar – sin perjuicio de las competencias del Poder Ejecutivo Nacional y del Congreso de la Nación para determinar la finalización y/o continuidad de la actual concesión del dragado y balizamiento del Río Paraná, sus características y su eventual prolongación- que considera indispensable que, antes de la realización de nuevas obras, se proceda a la ejecución de un completo estudio y análisis del impacto ambiental de la obra, realizado por organismos y personas con relevantes antecedentes científicos en la materia y de una real independencia de los intereses comprometidos.

2.- Se constituya de inmediato, tal como lo señalaban las condiciones del pliego de licitación original, un Órgano de Control de la concesión, absolutamente independiente y con facultades de autoridad de aplicación, en el que deberán participar necesariamente y con facultades decisorias, representantes de las provincias involucradas y comprometidas por el desarrollo y el desenvolvimiento de la Hidrovía.

3.- Deberá procurarse que dicho Órgano de Control tenga como asiento principal de sus funciones, la región donde se encuentra enclavado el complejo portuario más importante de la Hidrovía.

Tal es nuestro dictamen preliminar sobre esta materia, que sometemos a la consideración del señor Gobernador.-

Esteban Hernández
Secretario

Angel D'Ambrosio
Consejero

Luis A. Carello
Presidente