

MERCOSUR/PM/SO/REC.10/2018

INSTAR A LAS AUTORIDADES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA, A QUE A TRAVÉS DEL ÁREA DE INFRAESTRUCTURA Y DEMÁS ORGANISMOS NACIONALES PERTINENTES, ANALICEN Y EFECTIVICEN LAS RESPECTIVAS RESOLUCIONES, CON EL OBJETO DE DARLE INICIO A LAS OBRAS QUE FUERAN PAUTADAS HACIA FINES DEL AÑO 2015.

VISTO:

La programación de obras denominadas “Mejoramiento de vías en Sector PAN KM 270,000 – ALTO NIVEL KM 287,300 – DIV. 06 – PROVINCIA DE CORRIENTES (República Argentina) – LÍNEA URQUIZA”.BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA S.A.ACTA DE ADJUDICACION N°:147/2015.Licitación Pública Nacional 27/2015.del 30/10 de 2015; Mejoramiento de vía en el sector Playa estación Paso de los Libres (km 251,850) Provincia de Corrientes Línea Urquiza, de Noviembre de 2015, Licitación Pública Nacional 20/2015 y la correspondiente al mejoramiento de vía en el sector Playa estación Paso de los Libres (km 251,850) Provincia de Corrientes Línea Urquiza. de fecha Noviembre de 2015, Licitación Pública Nacional 29/2015. Las facultades establecidas en el artículo 98 y 136, inciso e) del Reglamento del Parlamento del Mercosur.

CONSIDERANDO:

Que el ámbito legislativo del Mercosur, es un ámbito propicio para generar el impulso necesario ante la paralización de obras que son esenciales en el desarrollo de las provincias de Corrientes y Misiones Argentina.

Que existen contrataciones de obras donde se respetaron todas las instancias previstas en los procedimientos pertinentes.

Que el gobierno Nacional Argentino decidió suspender y demorar en la región Mesopotámica principalmente en la Provincia de Corrientes, generando una



grave deficiencia en la política de infraestructura litoraleña y profundizando las asimetrías.

Que resulta de vital importancia el tramo que abarca las provincias de Corrientes y Misiones siendo este trayecto trascendental en el recorrido que permite la recepción, carga y despacho de bienes, siendo estratégicamente parte integral de la hidrovía Paraná-Paraguay que interconecta al resto de los países integrantes del MERCOSUR.

Que las obras en suspenso, tienen escala crucial y en consonancia instamos a su ejecución para no afectar al desarrollo productivo, comercial y social de toda la región.

Que es ineludible para la región promover la realización de las obras pautadas en las licitaciones mencionadas a efectos de plantear la concreción de las inversiones necesarias para reactivar la red ferroviaria y el material rodante disponible, como una manera de paliar la progresiva pérdida de competitividad de los productos exportables del Nordeste Argentino, en un contexto de seria crisis de las economías regionales.

Que los distintos actores del sector productivo de la región están exponiendo en distintos foros y ámbitos sobre la demanda potencial de cargas de otros sectores agropecuarios y agroindustriales de las Provincias de Corrientes y Misiones, mencionando específicamente el transporte de arroz en cáscara, ganado, yerba mate y te, entre muchos otros.

Que se debe buscar una solución ante la necesidad de transportar producción forestal en rollizos y en madera aserrada; producción de cítricos frescos y jugos concentrados para exportación; ganado en pie; piedra partida para la construcción; además de coordinar el transporte de fertilizantes (urea) importados desde el puerto de Buenos Aires a esta región productiva.

Que resulta de suma importancia mencionar la relación e impacto del transporte y la logística con destino a exportación, mencionando que hoy cuesta lo mismo (o algo más) transportar arroz desde el centro de la Provincia de Corrientes al Puerto de Buenos Aires (aprox. 600 km.), que el transporte marítimo desde esta última Ciudad a Venezuela (aprox. 8.000 km.).

Que, el Parlamento del Mercosur es el ámbito propicio para trabajar y realizar todas las diligencias pertinentes para interiorizar de este imperioso y necesario



proyecto a las autoridades de la Nación, el Poder Ejecutivo, el Ministerio de Transporte y la dirección del Plan Belgrano de Belgrano Cargas y Logística S.A. con el objeto de acercar toda la información disponible y los trabajos sobre demanda potencial de cargas de los diferentes sectores productivos de la región.

Que el transporte de ferrocarril tiene un consumo por unidad de carga transportada cuatro veces inferior al del camión; y en general, las tarifas de este transporte automotor no reflejan los daños causados al medio ambiente, lo que provoca un crecimiento de los efectos externos negativos para nuestras rutas. Además, el crecimiento del parque automotor circulando en una infraestructura inadecuada, provoca un gran deterioro a la red vial y una mayor generación de accidentes en rutas. En la actualidad, el 50% de la carga transportada por todos los ferrocarriles de carga son granos y derivados (pellets, aceites); y alrededor del 75% del total son cargas a granel.

Que es necesario incrementar y fortalecer los acopios en estaciones ferroviarias, desarrollando tecnologías que apunten a la flexibilidad y a la integración, creando playas aptas para dicha integración, en diferentes partes del territorio mesopotámico.

Que en el mismo sentido, sus accesos a las terminales portuarias e industrias de transformación deben ser mejoradas ya que cualquier demora, como es el caso de las licitaciones no activadas, tanto en carga como en descarga, atenta contra la rotación y por tanto contra la eficiencia del sistema productivo de la región.

Que la realización de estas obras es una medida importante para la recuperación de las vías existentes en la zona. La vías sobre el ramal Urquiza en la provincia de Corrientes y la lindera Provincia de Misiones, están a cargo de la firma estatal Belgrano Cargas Logística.(BCYLSA), sociedad del Estado argentino que opera desde agosto de 2013 las principales líneas ferroviarias cargueras del país. Las inversiones servirán para reimpulsar las posibilidades de producción y dinamizar las economías regionales con criterio federal, teniendo en cuenta que la red atraviesa 17 provincias: Salta, Jujuy, Chaco, Santiago del Estero, Formosa, Entre Ríos, Corrientes, Misiones, San Juan, San Luis, Córdoba, La Rioja, Tucumán, Santa Fe, Catamarca, Mendoza, Buenos

Aires y llega hasta la terminal de Retiro, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Que este tendido está integrado por la línea Belgrano que alcanza el norte del país; la línea San Martín que cubre la zona Central y Cuyo, y la línea Urquiza que se extiende por la Mesopotamia argentina.

Que distintos municipios de la Provincia de Corrientes, de Mocoretá, Monte Caseros, Paso de los Libres, Yapeyú, La Cruz, Alvear y Virasoro han impulsado declaraciones y manifestaciones, en este sentido con el fin de solicitar el regreso el transporte de pasajeros el "Gran Capitán", emblema de la recuperación de ferrocarril argentino, luego que el sistema fuera desguazado en la última década del siglo pasado.

Que los representantes de todas la comunidades y organismos estamos totalmente de acuerdo con que regrese el ferrocarril, porque en la Mesopotamia el tren cumplía un servicio social, de allí que las provincias de Corrientes y Misiones tengan la obligación de impulsar la reactivación y la concreción de las obras paralizadas y no activadas, buscando acuerdos necesarios con las provincias de Entre Ríos y Buenos Aires, para que regrese el transporte ferrocarril de pasajeros.

Que es necesario entonces que la República Argentina, tanto en el ámbito público como en el privado, adopte las medidas procedentes para hacer frente al compromiso que, por su historia y geografía, el desafío de la integración le plantea.

Que la instrumentación de las obras apunta a la racionalización de los consumos energéticos por unidad de tráfico, con generación de mayores y mejores movimientos económicos regionales (menor consumo de combustible.

Que los enlaces logísticos requieren de infraestructuras viales y ferroviarias que aún no están al nivel de las comunicaciones y es necesario que los estados reviertan esta situación salvando las falencias existentes. En ese sentido, tanto Argentina como el resto de los integrantes, desde hace muchos años vienen haciendo un gran esfuerzo para mejorar y ampliar los corredores, aunque queda todavía mucho por hacer.

Que sería de vital importancia para la Provincia de Misiones que se extiendan los ramales existentes hacia el interior de la misma, con la incorporación de

nuevas unidades para el transporte de carga. Ello debido al beneficio que implicaría que los productores regionales cuenten con un flete menos costoso para posicionarse en el mercado con precios más competitivos en comparación con los que poseen productores de la zona centro del País.

Que el debate y exposición de un tema tan importante en un ámbito supranacional de países que están en el bloque del Mercosur, es una caja de resonancia internacional para que contribuya a un amplio apoyo y consenso, para que las obras no queden inconclusas, reconociendo el rol económico fundamental para la producción de las provincias del noroeste y noreste de la Argentina, así como para las economías paraguaya, boliviana y brasilera que por distancia geográfica permite comunicar sus productos, bienes y servicios hacia las sedes portuarias y económicas más importantes de la región y los países integrantes del bloque.

EL PARLAMENTO DEL MERCOSUR RECOMIENDA AL CMC:

Artículo 1: Instar a las autoridades de la República Argentina, a que a través del área de Infraestructura y demás Organismos Nacionales pertinentes, analicen y efectivicen las respectivas resoluciones, con el objeto de darle inicio a las obras que fueran pautadas hacia fines del año 2015.

Artículo 2: Exhortar a la República Argentina a realizar obras de infraestructura necesarias para el acondicionamiento y puesta en valor de las vías de ferrocarriles existentes en las Provincias de Corrientes y Misiones, teniendo en cuenta el objetivo de preservar la competitividad de las economías de los Estados Partes y el desarrollo regional.

Artículo 3: Requerir al Parlamento del Mercosur el tratamiento y abordaje del tema, manifestando taxativamente que la superación de las asimetrías en el Mercosur constituye uno de los principales objetivos para el fortalecimiento del bloque, siendo en este caso que el impulso a la inversión en infraestructura y un adecuado desarrollo de un marco institucional podrían suplir las dificultades,

de manera relevante y favorecer la descentralización y el desarrollo de la actividad económica en la región.

Montevideo, 29 de mayo de 2018



Edgar Lugo
Secretario Parlamentario

Parlamentario Tomás Bittar
Presidente