

CONFERENCIA DE PRENSA DEL MINISTRO DE PLANIFICACIÓN, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, ARQ JULIO DE VIDO; DEL SR. EDUARDO EURNEKIÁN, TITULAR DE CORPORACIÓN AMERICA Y REPRESENTANTES DEL GRUPO MITSUBISHI DE LATINOAMERICA, EN LA SALA DE LOS PENSADORES Y ESCRITORES ARGENTINOS DEL BICENTENARIO, CASA DE GOBIERNO.

□

DE VIDO.- Muy buenas noches, acabamos de reunirnos con la señora Presidenta de la Nación, donde además de quienes me acompañan aquí en el estrado, estuvieron presentes el ministro de Economía, Amado Boudou y la ministra de Industria, Débora Giorgi, por supuesto también además del señor Eurnekián, por Corporación América, en el estrado, nos acompaña también el vicepresidente ejecutivo de maquinaria del Grupo Mitsubishi de Latinoamérica, señor Saraiki, también están presentes de la empresa Contreras Hermanos, Arbisone. Habíamos muchos en la reunión, además de otros funcionarios de Corporación América; Rodríguez Guarachi, también, nuestro querido hermano chileno, nos acompaña, ex embajador en la Argentina, trabajando en este proyecto, que es muy importante para la Argentina y para la región, lo decían muy bien el señor Saraiki y el señor Eurnekián, en la charla con la señora Presidente y ella lo remarcaba que es un proyecto de un canal bioceánico en una zona geográfica como es la Cordillera de los Andes, que no nos debe separar sino unirnos e integrarnos con el pueblo chileno y por supuesto, con el Océano Pacífico no solamente a la Argentina sino al MERCOSUR.

Me tocó en la última reunión de fronteras, donde estuvieron los intendentes de todas las regiones chilenas y argentinas, en Santiago de Chile, poder conversar, tuve el privilegio de poder conversar con el Presidente Piñera que está sumamente interesado en la obra, respecto de la importancia y trascendencia que va a tener para Chile, también en términos de su infraestructura portuaria, su capacidad logística, su capacidad de poder instrumentar maquila de autopartes y de distintos productos industriales, que puedan ser producidos en Argentina, o en Brasil, o en Uruguay o Paraguay, que puedan ser terminado en Chile, más allá del valor agregado de los servicios.

Nosotros hemos visto a lo largo del Río Paraná el impacto impresionante que tuvo el desarrollo de la hidrovía, en términos de infraestructura y de logística en los pueblos costero, en donde ninguna infraestructura es suficiente para poder sustentar el desarrollo y el crecimiento de los mismos.

Esta obra en realidad surge de un proyecto, que hiciera la empresa Tecnicagua, muchos años atrás, en el 2003; cuando nos hicimos cargo con el Presidente Kirchner del Gobierno ese proyecto ya existía, luego el señor Eurnekián se hace cargo de la idea y del proyecto y, por supuesto, busca asociarse con otros consorcios como son el Grupo Mitsubishi y el grupo Contreras y un grupo de Chile.

La verdad es que la primera charla que tuvimos con Eurnekián él me dice que el proyecto copiaba exactamente lo que era el viejo ferrocarril trasandino, el famoso ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, luego transformado en Ferrocarril San Martín, del lado argentino, y Ferrocarriles Chilenos, del otro lado de la frontera, que prácticamente había dejado de funcionar, en la década del 60, y que finalmente, en el año 78', se desactivó completamente.

El proyecto actual baja de altura, o sea baja de nivel de penetración en la montaña, respecto del proyecto Tecnicagua, hasta entre 1.500 y 2.200 metros; 1.500 metros en Los Andes, una localidad chilena del otro lado de la frontera y 2.200 metros en Punta de Vacas, del lado argentino. Este es un proyecto que tiene una inversión, aproximada, de 4.000 millones de dólares, 204 kilómetros de longitud el viaducto y 52-53 kilómetros de longitud el túnel propiamente dicho; sería prácticamente uno de los túneles más importantes del mundo.

Es muy importante destacar que la obra se hace en el marco de la legislación argentina y chilena de iniciativa privada. El señor Eurnekián le acabo de entregar, recién, a la Presidenta el pliego de clasificación de oferentes que pudieran estar interesados en asumir el desafío que implica una iniciativa privada. Bien dijo él, en la reunión con la Presidenta, que lo importantes es que el proyecto se haga. Por supuesto, la iniciativa privada siempre al iniciador le da la prerrogativa, la ventaja o la posibilidad de mejorar el precio que presente cualquiera de los oferentes.

El desarrollo técnico del proyecto está finalizado, lo ha llevado adelante una empresa italiana, después el Secretario de Transporte les puede dar más precisiones, aquí está el representante presente, y su empresa tiene una enorme experiencia en desarrollo de túneles alpinos, y en este caso andino y realmente es incalculable los efectos que podría tener esta obra en el Producto Bruto, tanto argentino como chileno, e incluso brasileño y sobre todo teniendo en cuenta también las importantes inversiones que está habiendo, en este momento, en África para aprovecharlo como corredor bajo el subtrópico de oeste a este.

Voy a pedirle al señor Eurnekián que haga, en nombre del consorcio proponente, las aclaraciones que crea necesario y está aclarado también que la señora Presidenta, junto a la ex presidenta Bachellet de Chile, firmaron la conformación de una entidad binacional, que son imprescindible, en estos casos, para poder llevar adelante estos proyectos. En el caso de Argentina, puede ser la represa de Salto Grande, la represa de Yacyretá son obras felizmente terminadas, algunas con mayor o menor demora, pero no precisamente por la existencia de una entidad binacional, sino por otros problemas. La entidad está funcionando perfectamente bien; la Presidenta comentó a quienes la escuchábamos que va a aprovechar en la asunción de Ollanta Humala para hablar con el Presidente Piñera, a los efectos de que la contraparte chilena en la entidad binacional apure, dado que nosotros también queremos avanzar la firma de los instrumentos administrativos que nos permitan convocar a esta pre-clasificación de oferentes, cuyo proyecto de pliego nos acaba de entregar el señor Eurnekián en lugar del grupo. Les agradezco su atención y dejo al señor Eurnekián para las aclaraciones.

EURNEKIÁN.- Muchas gracias, señor Ministro. No quiero ser reiterativo, ustedes seguramente van a recibir ahora dentro de poco una cartilla con el nombre de los socios que componen el consorcio, algunos datos técnicos elementales y un conocimiento general sobre la obra. Lo único que yo quiero resaltar que es muy importante para nosotros, los proponentes de este proyecto, es que hace tres años y medio, cuando nos comprometimos a estudiar la posibilidad de un túnel de baja altura, estábamos proponiendo una obra que, dentro del marco de la iniciativa privada, presuponíamos que esa obra y ese proyecto y ese anteproyecto y todos los estudios debían estar abonados, pagados por sus proponentes. Simplemente quiero remarcar eso, no solamente como satisfacción personal, sino como satisfacción del grupo, también acá en la Argentina de Mitsubishi, de Contreras, quienes en los proyectos que nos han acompañado y quienes han hecho todo el estudio geofísico y geotécnico de la empresa que data de Italia, nos acompañan y que van a estar acompañando al consorcio. El valor, insisto, de esta propuesta es que hemos invertido millones de dólares en la confianza que ponemos y le tenemos, no solamente al país, a Chile, al desarrollo mundial, al acercamiento de las fronteras entre todos los países, al intercambio futuro, sino una realidad intangible. Esa realidad intangible es Argentina y Chile no pueden estar conectados por un túnel que se ideó hace 130 años atrás y se inauguró hace unos años. Ese túnel, con todas las dificultades que le conocemos, las dificultades de varios meses al año que ha llegado a costar vidas, porque queda bloqueado por la nieve, tiene poco acceso, apenas mueve 4 millones de toneladas por año, nos permitirá acercarnos a 60 millones de toneladas que es ni más ni menos lo que correspondería por el desarrollo tecnológico, económico y del comercio mundial que se ha dado desde 1910 a la fecha. No estamos inventando absolutamente nada: pasar de 4 millones de toneladas potenciales que había el año pasado a las 60 que vamos a poder llevar ahora, no significa ni más ni menos que estar al día con el desarrollo de la economía, del comercio y de la actividad mundial y, a su vez también, del tráfico comercial que se ha desplazado del Atlántico hacia el lado de Pacífico. Y como muy bien dijo el señor Ministro, también tenemos en cuenta que algún día, no muy lejos, el Pacífico se va a tener que conectar con el África. Así que, esta conexión la hablamos muchas veces en Latinoamérica como de integración, de unidad regional, pero le damos la espalda a estos grandes proyectos y nos satisface, insisto, de que hoy este grupo está presentando en tiempo y forma la documentación necesaria para

que se abran los pliegos a la Comisión Binacional y al Gobierno de Chile. Así lo hemos hecho con la señora Presidenta y espero, como se lo he dicho a la señora Presidenta, que lo fundamental es que la obra se haga. La obra la debemos exigir todos los latinoamericanos; todos los argentinos debemos exigir que esta obra se haga, esta y muchas obras de infraestructura para que estemos más conectados. Yo creo que en la cartilla que van a recibir, van a tener la información suficiente y no sé si hay alguna pregunta. Quedo a la demanda de ustedes.

PERIODISTA.- La pregunta es: ahora ustedes presentaron el proyecto, por lo tanto, se tiene que hacer una comisión para luego llamar, si entendí bien, a una licitación. ¿Va a haber más oferentes o no? Primera pregunta. Y la segunda es: en caso de ser adjudicatario este grupo de esta obra, ¿cuánto es la inversión y en cuanto tiempo se estima su conclusión?

DE VIDO.- En este momento tenemos el pliego para la preclasificación de oferentes. ¿Qué quiere decir esto? Que cualquier empresa o grupo de empresas que quisiera desafiar al proyecto presentado por la proponente, que en este caso es la UTE que encabeza en la Argentina el señor Eurnekián, puede hacer en el marco de la Ley de Iniciativa Privada. Primero viene la preclasificación, que lo va a hacer la entidad binacional, y una vez que preclasifiquen, entonces pueden presentar una oferta económica. El proponente tiene derecho a mejorar la oferta económica en el marco de la Ley de Iniciativa Privada. Hasta ahora, la única propuesta, está claro, es esta y hay que ver cuántos proponentes se presentan y luego, el proceso licitatorio que es como lo describí: primero, los que clasifican, es decir, los que tengan los méritos técnicos, financieros, la ratio de endeudamiento adecuadas para poder cotizar, luego, cotizarían y yo calculo que en el primer trimestre del año que viene, podemos estar procediendo ya a pensar en la adjudicación. El monto de la obra hay que estimarlo en aproximadamente en 4.000 millones de dólares, pero eso está en proceso de ajuste.

PERIODISTA.- Ministro: la pregunta pasa por la magnitud de la obra, ajena a todo tipo de coyuntura política o gubernamental. Precisamente, preguntarle por dónde pasan los ejes de la decisión del Gobierno para encarar este tipo de obras en función de que, lógicamente, usted describía recién son 10 años.

DE VIDO.- La Presidenta recién se lo explicaba bien al grupo en el sentido de que esto rompería un paradigma importante en la relación con Chile. El famoso paradigma de Argentina en el Atlántico, Chile en el Pacífico, quedaría de algún derrumbado, de alguna manera, a través de una obra de integración. Es decir, quedaría planteado, por supuesto, o estando de acuerdo en términos diplomáticos y geográficos, pero en términos de integración económica quedaría absolutamente destruido. Y, por supuesto, se le abriría una ventana de oportunidad muy

importante a Chile, como planteaba el señor Rodríguez Guarachi en la reunión, es un hombre que conoce profundamente a la Argentina y, por supuesto, a su país, porque vivió acá, y generaría un proceso de crecimiento explosivo en todo el litoral del Océano Pacífico chileno para Chile, una enorme posibilidad de desarrollo industrial en Chile y, por supuesto, 60 millones de toneladas, como bien decía Eduardo Eurnekián de salida de productos del eje Buenos Aires-Santiago, por supuesto, con las vinculaciones con Puerto Alegre-San Pablo y Asunción.

EURNEKIÁN.- Hay un hecho que hay que tener en cuenta. Hay una longitud de 1.400 kilómetros de vía férrea, que va desde el Atlántico prácticamente hasta la montaña en Mendoza y hay 200 y tantos kilómetros desde Los Andes hasta el Puerto de Valparaíso de ferrocarril ya construido. Ambos tienen la misma trocha y no es que se está haciendo un túnel para que luego se realicen las obras...

□