

Santa Fe, 05 de Marzo de 2021.-

Subsec. de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante del Ministerio de Transporte

Sec. Ejecutivo del CFH

Sr. Leonardo Cabrera

S/D

Por la presente remitimos a usted, en tiempo y forma, desde el **Gobierno de la Provincia de Santa Fe**, las propuestas para ser incorporadas a la Comisión de **Obras e Infraestructura** de la UNIDAD EJECUTORA ESPECIAL TEMPORARIA HIDROVÍA.

Sin otro particular, saludamos a usted atentamente.

INTRODUCCIÓN

“Con el propósito de coordinar el uso estratégico de nuestros ríos creamos el Consejo Federal de la Hidrovía, y vamos a instituir una agencia nacional en la que estén representadas todas las provincias del litoral para participar primero del proceso licitatorio y para controlar después el efectivo cumplimiento de las obligaciones del nuevo concesionario de la Hidrovía Paraná-Paraguay, algo que nunca ocurrió hasta aquí”. Presidente Alberto Fernández, apertura de sesiones ordinarias 2021.

La Hidrovía Paraná-Paraguay constituye un sistema de navegación fluvial con características únicas a nivel mundial, dada su envergadura, extensión y mecanismo de gestión. Además, representa un corredor logístico vital para la Argentina, canalizando la mayor parte de las exportaciones e importaciones del país.

La Hidrovía comprende casi 3500 km, desde Puerto Cáceres a Nueva Palmira, de los cuales 800 km son ribera santafesina. De este modo, la provincia de Santa Fe se constituye en el corazón del sistema de navegación troncal.

Es el puente y la puerta hacia los mercados internacionales, a los que podemos acceder con toda nuestra oferta exportable, como así también es la entrada de la diversidad de insumos que demanda todo nuestro complejo productivo. Hoy el desafío es ver de qué manera acercamos el barco a la puerta de la tranquera, proponiendo un nuevo esquema logístico.

La Provincia de Santa Fe cuenta con 4 puertos públicos y 27 privados (21 que despachan granos, aceites, harinas, y 6 que despachan combustibles, fertilizantes y minerales).

Las inversiones en instalaciones portuarias e industriales ubicadas a la vera del Río Paraná, se estiman que superan los U\$S 20.000 millones.

Por aquí salieron más del 90% de los contenedores del país. Más del 80% de las exportaciones de la agroindustria y la totalidad de los automóviles se mueven por los puertos ubicados en esta vía fluvial. Durante el año 2020, por los puertos ubicados en la provincia de Santa Fe se embarcaron casi 71 millones de toneladas de granos, subproductos y aceites, es decir el 80% de las exportaciones de todos los puertos argentinos. El mismo año arribaron a las instalaciones portuarias santafesinas casi 2.500 buques de ultramar y alrededor de 3.000 barcazas (transporte fluvial).

Santa Fe cuenta con el complejo agroindustrial más grande del mundo y para fomentar su crecimiento con productos de mayor valor agregado, el desarrollo de la Hidrovía deberá ser sostenible. La evolución de esta vía navegable troncal debe darse en ese marco, y tener como ejes rectores, los Objetivos de Desarrollo Sostenible -ODS- de la Agenda 2030 de Naciones Unidas.

Consideramos que el principio que debe regir el trabajo en torno a la Hidrovía es el federalismo como lo propone el gobierno nacional, y todas las acciones deben abordarse desde esa visión y de un modo integral, incluyendo la dimensión económica, social y ambiental.

Hacer eficiente la logística y el transporte es vital para lograr una mayor competitividad. En este sentido será fundamental la incorporación de nuevas tecnologías y capacidades intensivas en conocimiento, a los fines de lograr mayor eficiencia y calidad en los productos terminados.

En ese marco, la provincia de Santa Fe debe tener un rol central, no sólo por ser la provincia con mayor extensión a lo largo de la hidrovía sino también por las inversiones realizadas, la diversidad

productiva y por la situación actual de parcial ociosidad del gran complejo agroindustrial, que puede ser resuelto si se potencia el trabajo en este gran sistema de navegación fluvial, dotándolo de un mayor flujo de productos de circulación actual (granos, harinas, combustibles, etc) como así también de nuevos productos que puedan circular por esta vía con grandes ventajas competitivas.

Todo esto, conjuntamente con las mejoras de canales y nuevos cruces, sin lugar a dudas, se sintetizaría en una mayor eficiencia y disminución de costos en el traslado fluvial, lo que impactaría directamente en toda la ecuación económica de la cadena de valor.

Desde un contexto histórico, se exponen brevemente los hitos claves que configuraron la Hidrovía Paraguay-Paraná hasta el día de hoy. Se puede reconocer a la “**Ley de Puertos**” (Ley N° 24093) que significó la devolución del dominio, administración y operación de todos los puertos de la República a las Provincias y la apertura a la actividad privada, y el **Acuerdo de transporte fluvial Hidrovía Paraguay-Paraná** suscripto entre Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay (Ley N° 24.385), ambas sancionadas en 1992, como los elementos fundantes de la etapa de desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Esto se vió consolidado años más tardes (1995) por el Decreto N° 253/95 mediante el cual se aprobó el Contrato de Concesión de Obra Pública por Peaje, para la Modernización, Ampliación, Operación y Mantenimiento del Sistema de Señalización y Tareas de Redragado y Mantenimiento de la Vía Navegable Troncal.

Posteriormente, dicho contrato fue prorrogado conforme el **Acuerdo de Renegociación Integral** suscripto en el año 2010 y se extendió la obra hacia el tramo conocido como Santa Fe - Confluencia, a través del Decreto 113/2010.

Nuestra provincia asume el compromiso de un desarrollo eficiente y territorial de la hidrovía ya desde la firma del **Acta Compromiso Federal** en agosto del 2019 en la ciudad de Rosario. Omar Perotti y

Alberto Fernández coincidieron en la importancia de promover el desarrollo sustentable de la hidrovía. Desde ese momento el rol de la provincia ha sido activo en los hitos que marcaron la evolución del trabajo sobre hidrovía. Ejemplo de ello es la firma del **Acuerdo Federal Hidrovía** en agosto del 2020, en la ciudad de Puerto General San Martín, suscripto por siete gobernadores, el presidente y ministros nacionales. Se acordó allí también la creación del **Consejo Federal de Hidrovía, con fuerte impronta en el federalismo.**

En este sentido, en el año 2020 constituimos en Santa Fe la Mesa Provincial de Hidrovía con el objetivo de involucrarnos en el desarrollo federal, estratégico y sustentable de la hidrovía, como un actor relevante en el diseño e implementación de las políticas públicas provinciales, nacionales y regionales.

Asimismo, al asumir la presidencia pro témpore de Región Centro en el mes de diciembre del mismo año y como parte de una ambiciosa agenda se acordó la creación de una comisión de estudio de Hidrovía, ello teniendo en cuenta que Córdoba y Santa Fe producen entre el 60 y 70% de los agroalimentos de nuestro país, los que salen por los puertos de nuestra provincia.

En el marco establecido por el Ministerio de Transporte de la Nación al conformar el Consejo Federal de Hidrovía, y con la creación de 3 comisiones: Planificación estratégica y económica; Obras e infraestructura; y Ambiental, se presentan desde la provincia de Santa Fe las siguientes propuestas para ser trabajadas y enriquecidas en cada uno de estos espacios, según agenda comunicada por el Secretario Ejecutivo del CFH, en la primera reunión plenaria realizada el 22 de febrero, en la ciudad de Rosario, Santa Fe.

Incorporaciones prioritarias para el Gobierno de la Provincia de Santa Fe

Para incluir en el pliego de licitación:

- Garantizar que la nueva concesión incluya el dragado, señalización y balizamiento de la Vía Navegable Troncal Santa Fe – Océano (SFO), esto es hasta el Km 584,0 a la altura del Canal de Acceso al Puerto de Santa Fe. Asimismo, mantener el tramo Santa Fe/Confluencia, conforme el Acuerdo de Renegociación Integral, suscripto en el año 2010, mediante el cual se prorrogó la primera concesión hasta el año 2021, en lo relativo a señalización y balizamiento.
 - Incluir en el pliego de licitación, las tareas de dragado de los canales de acceso de los puertos públicos de la provincia de Santa Fe, de acuerdo a la profundidad de la vía navegable troncal.
 - Garantizar el mantenimiento y la continuidad de la capacidad operativa y el mantenimiento de los trabajadores portuarios, a partir del 1° de mayo del corriente año, con vistas a la inminente cosecha gruesa de maíz y soja, y hasta la adjudicación al nuevo concesionario.
 - Garantizar el mantenimiento y mejoras del Canal Punta Indio durante todo el plazo de la nueva concesión y/o mientras dure su operatividad exclusiva, a criterio del Órgano de Control.
-

- **Órgano de Control:** Creación del órgano de control y garantizar la participación de la Provincia de Santa Fe y su radicación en la ciudad de Rosario. Incorporar como funciones de este órgano, el control del contrato, la gestión de la hidrovía y el control sobre la sostenibilidad ambiental del sistema (auditorías ambientales).
 - Sugerir que los pliegos y el contrato para la nueva concesión permitan la implementación de mejoras futuras.
-

Comisión: OBRAS E INFRAESTRUCTURA

- **Calados sugeridos:** Santa Fe - Timbúes: llevarlo a **28 pies**, Timbúes al Océano: llevarlo progresivamente a **38/40 pies**; ello en la medida que el Estudio de Impacto Ambiental lo permita. Para el tramo de Santa Fe al norte, aquí considerar el calado de **10 pies**. En todos los tramos incluir también el servicio de balizamiento y señalización correspondiente.
 - Incluir y/o ampliar **zonas de cruce y/o sobrepasos**, y **mejorar los canales**.
 - Incluir en el pliego de licitación la señalización y balizamiento de radas de espera y fondeo en zonas determinadas. Éstas, definidas bajo un ordenamiento a cercanías portuarias.
 - Mejorar la señalización y el control de rutas secundarias a fin de descongestionar la VNT.
 - Incorporar estudios, nuevos sistemas, y metodologías de obras de dragado, que permitan tener en cuenta la evolución morfológica (sedimentación, erosión, entre otras) natural del sistema fluvial y su posible variación de caudal en crecientes y bajantes del río para disminuir costos e impactos ambientales. Esta incorporación generaría una gestión sostenible de la hidrovía.
 - Incorporar nuevas tecnologías que permitan mejorar la navegación, garantizando la seguridad y que propendan a la disminución de los costos de fletes.
 - Incluir una cláusula dentro del pliego, para cuando se concrete el traslado del Puerto de Santa Fe al lecho principal del Río Paraná, su calado actual de 25 pies se profundice a uno de similares características al del tramo Timbúes/Océano, ello conforme los estudios de impacto ambiental.
-

A continuación se enumeran mejoras en rutas, aeropuertos, ZAL (zonas de actividades logísticas) a efectos de instalar y reforzar las obras necesarias que permitan consolidar el transporte intermodal.

- Incorporar infraestructura y maquinaria en las terminales portuarias para la estructuración logística de la cadena de frío al momento de la consolidación de la carga, las cuales garanticen la inocuidad del producto. Para ello, se requiere generar una ampliación de bodegas y espacios para contenedores refrigerados lo cuál incentiva tanto al sector privado como público a realizar inversiones en pos de esta necesidad y conlleva a una estructuración logística más competitiva a nivel internacional. Sumado a ello, la necesidad de operadores logísticos integrales así como las bodegas de almacenamiento en frío son dos grandes necesidades que se presentan en el sector logístico de la cadena de frío, así como en la industria alimentaria.
 - Generar un **fondo de formación** destinado a la capacitación de operadores y técnicos logísticos integrales portuarios, así como también, mano de obra en relación a ingeniería naval, ingeniería en materiales, mecanización de precisión, entre otras, incorporando en dichas capacitaciones, la perspectiva de género, no sólo en el contenido sino también en quienes dictan los cursos de formación. Promover y fomentar también, la incorporación de operarias y técnicas mujeres.
 - Aumentar la **capacidad de almacenaje** (silos, celdas, tanques) en los puertos públicos lo que les permitirá distribuir el flujo de cargas durante todo el año.
 - Remodelar y/o construir instalaciones para mejorar la operación de recepción y embarque de la carga: playa externa, entrada a la terminal portuaria, playa interna, instalaciones (cinta, ductos) para traslado del producto por medios mecánicos o por gravedad hasta la boca de bodega del barco.
-

- Ejecutar el traslado del Puerto Santa Fe sobre el lecho principal del Río Paraná
- Propender al **sistema de transporte multimodal (o intermodal)** y a su logística necesaria a fin de realizar de manera rápida y eficaz las operaciones de trasbordo de materiales, insumos o productos, con la correspondiente reducción de costos y tiempos de transporte.
- Establecer **corredores prioritarios y nodos regionales**, plenamente integrados en el territorio y que constituyen los centros de articulación logística de sus respectivas áreas de influencia, que junto a la determinación de las Zonas de Actividad Logística permitan disminuir y optimizar los flujos de carga en los hinterlands de nuestros puertos públicos (Reconquista/Va.Ocampo, Santa Fe, Rosario y Va. Constitución)

Transporte automotor:

Obras:

- Pavimentación y/o Repavimentación y/o Ensanche de calzadas de rutas nacionales que atraviesan la provincia vinculadas directa o indirectamente a los puertos: Ruta 33 al sur de la Provincia, Ruta 34 en el centro proyectada como autopista y la ruta 11, paralela a toda la zona costera y extensión hacia el norte provincial. También la conversión de la ruta A012 en autopista priorizando los cruces con las rutas provinciales Nros. 14 y 18.
 - Infraestructura potenciadora de la intermodalidad mediante la construcción/desarrollo de zonas de actividades logísticas (ZAL), puertos secos, estaciones de transferencia, áreas industriales y nodos portuarios.
 - Estructura vial e infraestructura productiva, con prioridad en el mejorado y el mantenimiento de los caminos rurales del territorio provincial, mediante el diseño de trazas viales, como herramienta clave para el desarrollo local y regional en materia productiva.
-

Transporte ferroviario:

Obras:

- a) Optimización de los accesos ferroviarios a los puertos al sur del Área Metropolitana de Rosario, b) circulación ferroviaria de cargas en la Ciudad de Rosario por fuera del ejido urbano.

Transporte aerocomercial y aeroportuario

Obras:

- Infraestructura de servicios (pavimento, energía eléctrica) en zonas cercanas a ambos aeropuertos.
-