

# **METAS Y OBJETIVOS DEL PROGRAMA SANTAFESINO DE DESARROLLO DE LA HIDROVÍA PARAGUAY PARANÁ**

**Período 2016-2019**

# **Informe y Cuadro de Situación Octubre 2019**

**Juan Carlos Venesia**

Director del Programa Santafesino  
de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná

# Introducción

**E**l presente trabajo es la síntesis de la actividad desarrollada por el Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná desde su inicio, en junio del 2016, hasta octubre del 2019.

El mismo contiene los siguientes puntos desarrollados en el orden que se detalla a continuación:

- Objetivos y funciones del Programa
- Instalación y difusión del mismo, que abarca el período 2016-2017
- Institucionalización del Programa durante los años 2018 y 2019
- Desarrollo de los lineamientos del Sistema de Navegación Troncal en lo concerniente a la provincia de Santa Fe
- Cuadro de situación actual y las acciones a futuro del mismo

En este informe de gestión se definen las metas y objetivos en los que hemos trabajado durante este período en la órbita del Poder Ejecutivo Provincial —Gobernación— con el afán prioritario de desarrollar la herramienta institucional que le permita a la provincia de Santa Fe intervenir en la redefinición y futura concesión del Sistema de Navegación Troncal Argentino, situación fundamental para el desarrollo de las infraestructuras portuarias santafesinas, planteando la gobernanza necesaria para el conjunto del sistema y desarrollo del sector fluvio marítimo nacional.

**Juan Carlos Venesia**  
jvenesia@fidr.org.ar

# Índice

<b>Capítulo 1 - Objetivos y Funciones del Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná</b>	6
<b>ANEXO I:</b>	8
<b>I.1. Copia de Decreto 0893</b>	8
Creación del «Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná» en el ámbito del Poder Ejecutivo Provincial. 2 de mayo del 2016	
<b>I.2. Copia de Decreto 1064</b>	16
Designación a Juan Carlos Venesia como el director del «Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná» 16 de mayo del 2016	18
<b>I.3. Copia de Decreto 1625</b>	
Designación a Juan Carlos Venesia como el representante titular de la provincia de Santa Fe en el Consejo Federal Portuario 7 de julio del 2016	
<b>Capítulo 2 - Instalación y Difusión del Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Período 2016-2017</b>	21
<b>ANEXO II:</b>	24
<b>II.1. Actividades, presentaciones y participaciones desarrolladas por el Programa durante el año 2016</b>	24
<b>II.2. Requisitoria a la Canciller Susana Malcorra para considerar el establecimiento de la Sede del CIH en la ciudad de Rosario.</b>	28
<b>II.3. Actividades, presentaciones y participaciones desarrolladas por el Programa durante el año 2017</b>	33
<b>II.4. Propuesta elevada a la mesa ejecutiva de la Región Centro para el «Banco de Proyectos de Infraestructura de la Región Centro</b>	37
<b>II.5. Posición del Gobierno de Santa Fe ante la requisitoria del Director Nacional de Concesiones de Obras de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables del Ministerio de Transporte, Dr. Arturo Idoyaga, el 5 de julio del 2017</b>	42
<b>II.6. Presentación Gobierno de Santa Fe en Audiencia Pública del 12 de diciembre de 2017</b>	45
<b>Capítulo 3 - Institucionalización y Desarrollo del Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía – Período 2018-2019</b>	49
<b>ANEXO III:</b>	51
<b>III.1. Actividades, presentaciones y participaciones desarrolladas por el Programa durante el año 2018</b>	51
<b>III.2. Nota para Subsecretario de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de la Nación.</b>	57

<b>III.3. Documento Mesa de Trabajo Público-Privada Santafesina para la Red Troncal de Navegación del Río Paraná.</b>	61
<b>1. Consideraciones generales</b>	64
1.1. Razones y motivos institucionales del documento	64
<b>2. Sistema de Navegación Troncal 1995-2018</b>	67
2.1. Desarrollo y características	67
2.2. Problemática	72
2.3. Evolución	74
2.3.1. Impacto del sistema	74
2.3.2. Tráfico y cargas del sistema	78
2.3.3. Evolución y proyecciones de la producción de granos	80
2.4. Análisis y desarrollo de sistemas fluviales	87
<b>3. Gestión de la vía navegable</b>	89
3.1. Gestión de la navegación	89
3.2. Canales de navegación	90
3.3. Buque de diseño	91
<b>4. Escenario y cuadro de situación</b>	94
4.1. Requerimientos de mayor profundización y áreas complementarias	94
4.2. Sostenibilidad económica actual y proyectada	95
<b>5. Gobernanza y organismo de control</b>	97
5.1. Administración y control de la concesión	97
<b>6. Conclusiones y propuestas</b>	98
6.1. Definición de delimitación jurídica y territorial de la futura concesión	98
6.2. Evolución del marco tarifario de la concesión actual	99
6.3. Especificaciones técnicas y régimen tarifario	101
6.4. Resumen y propuestas	102
<b>III.4. Bases para los Términos de Referencia y Diseño del Llamado a Concesión del Sistema de Navegación Troncal.</b>	106
<b>III.5. Actividades, presentaciones y participaciones desarrolladas por el Programa durante el año 2019</b>	118
<b>III.6. Nota ante el requerimiento del Ministerio de Transporte de la Nación a la AGP para colaborar con la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables para la elaboración de los pliegos y el proceso licitatorio de la Vía Navegable Troncal</b>	121
<b>Capítulo 4 - Cuadro de situación y conclusiones</b>	125
<b>Capítulo 5 - Dossier de programas de actividades convocadas por el Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía y difusión periodística de las mismas</b>	126

## Capítulo 1: Objetivos y Funciones del Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná

**E**ntendiendo que las funciones y objetivos que tiene que alcanzar el «**Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná**», están perfectamente definidos y delimitados en su decreto de creación (se adjunta en [ANEXO I.1. Copia de Decreto 0893 de Creación del Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná](#)), es importante aclarar las actividades y mecanismos que permitan entender su funcionamiento.

El objetivo principal del mismo es desarrollar una herramienta Institucional, que permita al gobierno de Santa Fe, durante el próximo quinquenio, intervenir en el proceso de redefinición que se va a dar ante la nueva concesión del sistema de navegación troncal de la Argentina (2021), plantear las modificaciones necesarias para impulsar el cabotaje nacional (proyecto de ley), concretando el desarrollo de las infraestructuras portuarias provinciales estratégicamente ante este nuevo escenario y fomentando la gobernanza necesaria de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Dentro de este objetivo, es necesario desarrollar el Plan Maestro del sistema de navegación troncal ampliado a toda la vía navegable, fundamentalmente la concerniente a la costa de la Provincia de Santa Fe al Océano y la navegación de la vía fluvial del Paraná, junto a la promoción de la señalización y profundización a treinta y seis (36) pies de calado navegable desde Puerto General San Martín a profundidades naturales del Río de la Plata; como así también la misma a veintiocho (28) pies de calado navegable desde Santa Fe hasta Puerto General San Martín.

El programa fomentará la materialización de una nueva zona de espera y maniobra en el «Paraná de las Palmas», impulsará respuestas adecuadas a las tendencias de aumento del tamaño de los buques y al aumento del tráfico de embarcaciones. Planificando integralmente los sistemas de transporte fluvial, vial y ferroviario; promoviendo la disminución de costos del transporte fluvial por ineficiencia (falso flete, demoras, etc.) y fomentando la complementación de los puertos del frente fluvial con los del frente marítimo.

Entre sus objetivos prioritarios, impulsará a través de la Región Centro y junto a la Región Norte Grande Argentino, el desarrollo del transporte hidroviario nacional y la optimización de las infraestructuras necesarias para este objetivo, cooperando con las instancias que genere el Gobierno Nacional a tal fin. (Se adjunta en [Anexo I.3. Copia de De-](#)

**creto 1625 de designación a Juan Carlos Venesia como representante de la provincia de Santa Fe en el Consejo Federal Portuario)** Promoviendo el crecimiento de cargas en la «Hidrovía Paraguay-Paraná», haciendo foco en la reconversión y optimización de las infraestructuras portuarias públicas y privadas de las Provincias de Santa Fe, Chaco, Formosa, Misiones, Corrientes y Entre Ríos.

Coordinará y convergerá con el CIH (Comité intergubernamental de la Hidrovía) las políticas necesarias en lo que respecta al desarrollo integral de la «Hidrovía Paraguay-Paraná», fomentando una agenda compartida con los organismos multilaterales (CAF, CEPAL, FONPLATA, BID).

Entre las funciones específicas del Programa se destacan la de intervenir ante los organismos interprovinciales, nacionales e internacionales en asuntos vinculados a la «Hidrovía Paraguay - Paraná», como así también, elaborar los planes maestros de inversión y obras para el canal fluvio-marítimo. Asesorará y asistirá al Poder Ejecutivo en lo concerniente al tratamiento de la «Hidrovía Paraguay-Paraná» y en los acuerdos firmados y/o a suscribirse por la Provincia de Santa Fe, pudiendo informar sobre tales asuntos la H. Legislatura.

Coordinando la implementación de todas las acciones que el Poder Ejecutivo Provincial determine en relación a la «Hidrovía Paraguay-Paraná» y pudiendo dictar las disposiciones operativas y medidas de orden técnico administrativo necesarias para el funcionamiento, ejecución y cumplimiento del Programa.

**ANEXO I.1**  
**Copia de Decreto 0893**

**Creación del «Programa Santafesino de Desarrollo  
de la Hidrovía Paraguay-Paraná»  
en el ámbito del Poder Ejecutivo Provincial.**

**2 de mayo del 2016**



**VISTO:**

La presente gestión mediante la cual se propicia la creación del "PROGRAMA SANTAFESINO DE DESARROLLO DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANÁ" en el ámbito del Poder Ejecutivo Provincial (Gobernación); y

**CONSIDERANDO:**

Que los gobiernos de la República Argentina, República Federativa de Brasil, República de Bolivia, República del Paraguay y República Oriental del Uruguay suscribieron en el año 1969 en la ciudad de Brasilia el "Tratado de la Cuenca del Plata", cuyo órgano permanente es el "Comité Intergubernamental Coordinador de los países de la Cuenca del Plata" (C.I.C.);

Que el referido tratado estipula que "los países miembros colaborarán en la facilitación y asistencia en materia de navegación, la utilización racional del recurso agua" (especialmente a través de la regulación de los cursos de agua y su aprovechamiento múltiple y equitativo), siendo su objeto promover el desarrollo y la integración de la "Cuenca del Plata" y de sus áreas de influencia;

Que en el año 1987, en Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), los primeros mandatarios de los respectivos países rubricaron la Resolución N° 210, mediante la cual se declaró de interés prioritario -para los países miembros del tratado- el desarrollo del sistema fluvial formado por los ríos Paraguay-Paraná, constituyéndose en el año 1989 el "Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná" (C.I.H.);

Que, con posterioridad al refrendo del "Tratado de Asunción" en el año 1991 -que conformó el Mercado Común del Sur (MERCOSUR)-, se fueron firmando distintos protocolos anexos a aquél, entre los cuales se destaca el "Acuerdo de Las Leñas" (Argentina, 1992), que enmarca las actividades del transporte fluvial por la "Hidrovía Paraguay- Paraná";

Que, en dicho acuerdo, se establece la libertad de transferencia de carga, trasbordo, depósito de mercadería y navegación, excepto el tránsito de buques de guerra y otras actividades sin fines de lucro. Asimismo, se reconoce que cada país será responsable soberanamente para llevar a cabo las obras en su territorio en la forma



*[Handwritten signature]*

*Provincia de Santa Fe*

*Poder Ejecutivo*

que crea más conveniente, de acuerdo al cronograma y plan director trazado;

Que en el año 1996 se impulsa la materialización de las obras destinadas al mejoramiento de la "Hidrovia Paraguay-Paraná" bajo la coordinación del "Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata" (FONPLATA), organismo encargado de administrar los recursos aportados por el Banco Interamericano de Desarrollo (B.I.D.) para la concreción de este proyecto;

Que en el año 2002 se firmó en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires el "Acuerdo de Cooperación Técnica entre la Corporación Andina de Fomento (C.A.F.), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (P.N.U.D.) y el Comité Intergubernamental de la Hidrovia (C.I.H.)", con el objeto de financiar los estudios jurídicos - institucionales, legales, técnicos, ambientales y económico-financieros de las obras para restituir y mejorar las condiciones de navegabilidad en la "Hidrovia Paraguay-Paraná";

Que, al año siguiente (2003), se iniciaron los estudios a través del "Consorcio de Integración Hidroviaria" (CO.IN.HI.), adjudicatario de las tareas encomendadas;

Que, finalmente, luego de doce años de negociaciones, los cinco países miembros consensuaron un proyecto único de dragado y balizamiento entre Puerto Guijarro (Bolivia), Corumbá (Brasil) y Santa Fe (Argentina), el cual debía garantizar la existencia de una vía navegable confiable durante los trescientos sesenta y cinco días (365) del año y las veinticuatro (24) horas del día;

Que el Gobierno Argentino en el año 2005 suscribió un "Acta de Entendimiento con la concesionaria Hidrovia S.A." (cuya concesión data de 1995, abarca desde Santa Fe hasta el océano y fue renegociada su vigencia durante el año 2010, con extensión hasta el 2021), con el objeto de realizar tareas de profundización del dragado (de los 32 a 34 pies) sobre el Río Paraná, partiendo desde Puerto San Martín hasta las profundidades naturales del Río de la Plata. Que, conforme con los resultados aportados por el P.N.U.D., la profundización del Río Paraná generaría un importante beneficio para la economía basada en la producción agropecuaria;

Que, en ese marco, en el año 2009, fue creado el "Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento" (COSIPLAN), absorbiendo los trabajos de "Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana" (IIRSA) -que actualmente conforma el "Foro Técnico" del Consejo-, en cuya "Agenda de Proyectos





## *Provincia de Santa Fe*

### *Poder Ejecutivo*

Prioritarios de Integración" (API), de los quinientos ochenta y nueve (589) proyectos del COSIPLAN -heredados de IIRSA-, ochenta y ocho (88) de ellos fueran escogidos y agrupados en treinta y un (31) "proyectos estructurantes" a través de seis (6) ejes de integración; uno de los cuales lo constituye la "Hidrovia Paraná - Paraguay", destacándose dentro de éste los proyectos para el mejoramiento de la navegabilidad de los ríos de la "Cuenca del Plata";

Que, conforme lo dan cuenta los antecedentes de objetivos y tareas realizados sobre el territorio del MERCOSUR, es evidente que la integración de la "Cuenca del Plata" y de sus áreas de influencia resulta de enorme trascendencia e importancia para el desarrollo económico y productivo de la región;

Que, asimismo, a través de la voluntad escrita de diversas gestiones de gobiernos nacionales y provinciales, ha quedado explícitamente demostrada la permanente intención de promover y ejercer una tarea concreta sobre las condiciones del sistema fluvial, generándose una heterogénea colección de proyectos y obras con el fin de propiciar cambios favorables, que aun no terminan de conformar un sistema integrado;

Que, en la actualidad, se mueven a nivel nacional más de trescientos veinte (320) millones de toneladas anuales de cargas generales, desde la más mínima logística urbana hasta los grandes volúmenes; siendo, de esa cantidad, aproximadamente cien (100) millones de toneladas de producción agropecuaria;

Que la partición modal se ha sesgado hacia el transporte carretero en casi un noventa por ciento (90%), lo cual ha implicado que el transporte ferroviario haya reducido su participación a un tercio de lo que movilizaba hace treinta (30) años y que el transporte fluvial no haya desarrollado más del veinte por ciento (20%) de su potencial;

Que este cuadro de situación nos ilustra sobre el alto nivel de congestión en las principales zonas portuarias del país (Gran Rosario, Zárate, Campana, Buenos Aires, Bahía Blanca), lo cual incrementa los costos de flete de transporte, los índices de siniestralidad y torna deficiente el desempeño logístico, afectando la competitividad económica de los productos de nuestro país;

Que se proyecta para el próximo quinquenio incrementos sustanciales de la producción agropecuaria, esperando se alcancen los ciento veinte/veinticinco (120/125) millones de toneladas;



*Provincia de Santa Fe*

*Poder Ejecutivo*

Que, por lo tanto, de darse estos incrementos, crecerá aproximadamente un veinticinco por ciento (25%) la demanda de buques para despachar aceites y biocombustibles argentinos, como así también entre un dieciocho por ciento (18%) a un veinte por ciento (20%) la de buques para trasladar granos, harinas, algodón y azúcar;

Que, a la vez, se incrementaría sustancialmente la necesidad de contenedores para despachar carnes y lácteos. Que esta perspectiva conlleva una fuerte expansión en la capacidad portuaria, con sus consecuentes problemas crecientes en los accesos terrestres, con necesidad de mejoras en los accesos nauticos y profundizándose como en los últimos años cuadros de conflictividad social;

Que, asimismo, esta situación se complejiza con el acceso físico limitado por la profundidad del Río de La Plata y los canales navegables, incrementando los costos de mantenimiento de dragado, como así también los desafíos que imponen los buques de mayor eslora y el incremento de tráfico;

Que, finalmente, las restricciones a los trasbordos y las asimetrías en la navegación fluvio-marítima terminan de cerrar un cuadro adverso para el desarrollo del sistema fluvio-marítimo argentino, en el cual la Provincia de Santa Fe constituye un actor fundamental toda vez que por sus puertos salen más del setenta y ocho (78%) de las exportaciones agroalimentarias de nuestro país;

Que el desempeño logístico argentino viene mostrando un deterioro progresivo que se manifiesta nítidamente en la falta de infraestructuras y planificación del transporte de cargas, donde radica el principal "cuello de botella";

Que, por consiguiente, la consolidación del corredor bioceánico y su intersección con la Hidrovía (la cual toma integralmente a nuestra Provincia), como el eje de infraestructura de transporte más importante del país, depende de que se superen puntos críticos que, actualmente, hacen dificultosa su circulación y desarrollo;

Que, así entonces, para que la Región Centro y, en particular, la Provincia de Santa Fe, se desarrollen como comunidad logística del MERCOSUR resulta imprescindible lograr un sistema de transporte sustentable que fortalezca el transporte multimodal, donde cada modo se ocupe de los tráficos para los que se encuentra mejor capacitado, actuando como instrumento esencial del desarrollo socio-económico, la competitividad y la integración territorial;



*[Handwritten signature]*



*Provincia de Santa Fe*

*Poder Ejecutivo*

Que para desplegar esa estrategia y concretar el referido sistema de transporte, esta gestión de Gobierno se propone, mediante la presente iniciativa, fomentar una política pública que permita interactuar y ejecutar acciones con la multiplicidad de actores internacionales, nacionales, provinciales, organismos multilaterales y con todos aquellos involucrados en esta problemática;

Que, con esa finalidad, este Poder Ejecutivo Provincial considera necesario intervenir desde una instancia técnica y con capacidad de gestión en la planificación, participación y logro de los objetivos que permitan beneficios para el sector público y privado del sector fluvio-marítimo, tratando de propender al incremento de la actividad económica y creación de nuevos puestos de trabajo;

Que, por lo expuesto, decide instituir en su ámbito el "PROGRAMA SANTAFESINO DE DESARROLLO DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANÁ" en los términos y con los alcances expresados en el presente decisorio, autorizándose al Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado a adoptar todos los recaudos administrativos y presupuestarios para la implementación del mismo (Artículo 17°, incisos 16 y 33, Ley N° 13.509), sin perjuicio de la intervención técnica que corresponda al Ministerio de Infraestructura y Transporte en función de su especialidad (Artículo 22°, incisos 13 y 17, ibídem);

Que han tomado intervención de su competencia la Dirección General de Asuntos Jurídicos dependiente de la Secretaría Legal y Técnica del Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado (Dictamen: 32/2016) y Fiscalía de Estado (Dictamen: 0267/2016), no oponiendo reparos al curso de la presente gestión;

Que el presente se dicta en ejercicio de las atribuciones que el Artículo 72 incisos 1) y 2) de la Constitución Provincial le confieren al titular del Poder Ejecutivo;

**POR ELLO:**

**EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA  
DECRETA:**

**Artículo 1°:** Créase, en la órbita del Poder Ejecutivo Provincial -Gobernación-, el "PROGRAMA SANTAFESINO DE DESARROLLO DE LA HIDROVIA PARANA-PARAGUAY", el cual tendrá como objeto coordinar e impulsar todas las acciones para el desarrollo de las infraestructuras de transporte, portuarias y económicas que se determinen con respecto al sistema "Hidrovía Paraná - Paraguay".



*Provincia de Santa Fe*

*Poder Ejecutivo*

**Artículo 2º:** Dispónese que el Programa cuya creación se propicia en el Artículo 1º de este decisorio, estará a cargo de un "Director de Programa" -con rango equivalente a Secretario Ministerial-, y su estructura se organizará en formato de "Equipo de Trabajo" conforme a las pautas que se establezcan en las disposiciones operativas correspondientes.-

**Artículo 3º:** Establécese que el "Director del Programa" contará con las siguientes funciones:

- 1) Intervenir ante los organismos interprovinciales, nacionales e internacionales en asuntos vinculados a la "Hidrovia Paraguay-Paraná".
- 2) Elaborar los planes maestros de inversión y obras para el canal fluvio-marítimo.
- 3) Asesorar y asistir al Poder Ejecutivo en lo concerniente al tratamiento de la "Hidrovia Paraguay-Paraná" y en los acuerdos firmados y/o a suscribirse por la Provincia de Santa Fe, pudiendo informar sobre tales asuntos la H. Legislatura.
- 4) Coordinar la implementación de todas las acciones que el Poder Ejecutivo Provincial determine en relación a la "Hidrovia Paraguay-Paraná".
- 5) Dictar las disposiciones operativas y medidas de orden técnico-administrativo necesarias para el funcionamiento, ejecución y cumplimiento del Programa.

**Artículo 4º:** El Programa tendrá los siguientes objetivos:

- 1) Desarrollar el Plan Maestro del sistema de navegación troncal ampliado a toda la vía navegable, fundamentalmente la concerniente a la costa de la Provincia de Santa Fe al Océano y la navegación de la vía fluvial del Paraná.
- 2) Promover la señalización y la profundización a treinta y seis (36) pies de calado navegable desde Puerto General San Martín a profundidades naturales del Río de la Plata.
- 3) Promover la señalización y la profundización a veintiocho (28) pies de calado navegable desde Santa Fe hasta Puerto General San Martín.
- 4) Fomentar la materializar de una nueva zona de espera y maniobra en el "Paraná de las Palmas".
- 5) Impulsar respuestas adecuadas a las tendencias de aumento del tamaño de los buques y al aumento del tráfico de embarcaciones.
- 6) Planificar integralmente los sistemas de transporte fluvial, vial y ferroviario.
- 7) Promover la disminución de costos del transporte fluvial por ineficiencia (falso flete, demoras, etc.).



+



*Provincia de Santa Fe*

*Poder Ejecutivo*

8) Fomentar la complementación de los puertos del frente fluvial con los del frente marítimo.

9) Impulsar el crecimiento de cargas en la "Hidrovia Paraguay-Paraná", haciendo foco en la reconversión y optimización de las infraestructuras portuarias públicas y privadas de las Provincias de Santa Fe, Chaco, Formosa, Misiones, Corrientes y Entre Ríos.

10) Impulsar, a través de la Región Centro y junto a la Región Norte Grande Argentino, el desarrollo del transporte hidroviario nacional y la optimización de las infraestructuras necesarias para este objetivo, y cooperar con las instancias que genere el Gobierno Nacional a tal fin.

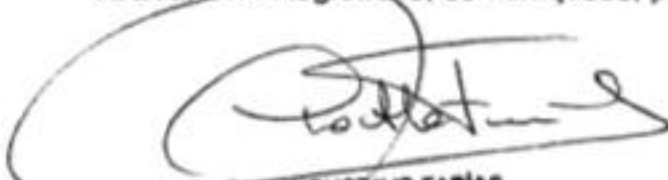
11) Coordinar y converger con el CIH (Comité Intergubernamental de la Hidrovia) las políticas necesarias en lo que respecta al desarrollo integral de la "Hidrovia Paraguay-Paraná".

12) Desarrollar una agenda compartida con los organismos multilaterales (CAF, FONPLATA, BID).

**Artículo 5º:** Autorízase al Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado a realizar las modificaciones presupuestarias necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en el presente decisorio, en los límites establecidos por el Decreto N° 0001/15 o el que lo sustituya, debiendo comunicar al Poder Ejecutivo los decisorios emitidos en el marco de esta autorización, como así también a brindar apoyatura administrativa a las actividades del Programa cuya creación se dispone por el mismo.

**Artículo 6º:** Refréndase el presente por el señor Ministro de Gobierno y Reforma del Estado y de Infraestructura y Transporte.

**Artículo 7º:** Regístrese, comuníquese, publíquese y archívese.-

  
Dr. PABLO GUSTAVO FARIAS

  
Ing. ROBERTO MIGUEL LIFSCHITZ

  
Ing. JOSÉ LEÓN GARIBAY



**ANEXO I.2**  
**Copia de Decreto 1064**

**Designación a Juan Carlos Venesia como el director  
del «Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía  
Paraguay-Paraná»**

**16 de mayo del 2016**



*Provincia de Santa Fe*  
*Poder Ejecutivo*

DECRETO N° 1064

SANTA FE, "Cuna de la Constitución Nacional", 16 MAY 2016

**VISTO:**

La necesidad de proceder a la cobertura del cargo de Director del "PROGRAMA SANTAFESINO DE DESARROLLO DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANÁ" en la órbita del Poder Ejecutivo Provincial, y;

**CONSIDERANDO:**

Que, es voluntad de este Poder Ejecutivo que el mismo sea desempeñado por el Sr. Juan Carlos Adolfo Venesia, diligenciándose lo actuado en el marco de lo estatuido por el Artículo 72 Inc. 6) de la Constitución Provincial;

**POR ELLO:**

**EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA**

**D E C R E T A:**

ARTICULO 1° -Nómbrese al Sr. JUAN CARLOS ADOLFO VENESIA, DNI 16.745.835, CUIL: 20-16745835-2, Clase: 1964, como Director del "PROGRAMA SANTAFESINO DE DESARROLLO DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANÁ" creado en la órbita del Poder Ejecutivo Provincial.

ARTICULO 2° - Regístrese, comuníquese y archívese.

Ing. ROBERTO MIGUEL LIFSCHITZ  
Dr. PABLO GUSTAVO FARIAS

  
EST. COPIA  
  
PNE JUAN CARLOS COFFONI  
DIRECTOR GENERAL  
DE DESPACHO Y DECRETOS

**ANEXO I.3**  
**Copia de Decreto 1625**

**Designación a Juan Carlos Venesia como el representante titular  
de la provincia de Santa Fe en el Consejo Federal Portuario**

**7 de julio del 2016**

*Provincia de Santa Fe*  
*Poder Ejecutivo*

DECRETO N° 1625

SANTA FE, "Cuna de la Constitución Nacional", 07 JUL 2016

VISTO:

La necesidad de designar los representantes de la Provincia de Santa Fe en el Consejo Federal Portuario (CFPort); y,

CONSIDERANDO:

Que mediante Resolución N° 99 del 10 de mayo de 2016, se creo el Consejo Federal Portuario (CFPort);

Que el mencionado Consejo es un órgano de carácter consultivo cuya principal función es fomentar el desarrollo de políticas de planeamiento estratégico, que contribuyan a la modernización, integración y competitividad de los puertos y del transporte marítimo y fluvial, promoviendo el desarrollo portuario sustentable de las diferentes regiones, provincias, municipios y Ciudad Autónoma de Buenos Aires;

Que en el marco de la resolución citada, el Ministro de Transporte de la Nación, por medio de la Nota MT N° 515 del 23 de junio de 2016, invita a este Poder Ejecutivo a participar de dicho consejo designando a un representante titular y a uno alterno;

Que, es voluntad de este Poder Ejecutivo que el Sr. Juan Carlos ADOLFO VENESIA y el Sr. PABLO IGNACIO JUKIC desempeñen tales funciones, diligenciándose lo actuado en el marco de lo estatuido por el Artículo 72 Inc. 6) de la Constitución Provincial;

POR ELLO:

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA

DECRETA:

ARTICULO 1°- Designase, al Sr. JUAN CARLOS ADOLFO VENESIA, DNI 16.745.835, CUIL: 20-16745835-2, Clase: 1964, como



*Provincia de Santa Fe*

*Poder Ejecutivo*

representante titular de la provincia de Santa Fe, en el Consejo Federal Portuario (CFPort), y al Sr. PABLO IGNACIO JUKIC, DNI 18.112.575, CUIL 20-18112575-7, Clase 1967, como representante alterno.

ARTICULO 2° - Regístrese, comuníquese y archívese.

Ing. ROBERTO MIGUEL LIFSCHITZ  
Dr. PABLO GUSTAVO FARIAS

## Capítulo 2: Instalación y Difusión del Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná Período 2016-2017

**C**on la finalidad de difundir e institucionalizar la existencia del programa desde el comienzo del mismo, durante esta etapa, se concretó y participó en cincuenta y tres (53) actividades relacionadas a la temática. [\(Se adjuntan en ANEXO II.1 Actividades, presentaciones y participaciones desarrolladas por el Programa durante el año 2016 y ANEXO II.3 Actividades, presentaciones y participaciones desarrolladas por el Programa durante el año 2017\)](#) Entre las cuales se destacaron:

### Durante el año 2016:

- Encuentro de los gobernadores de la Región Centro en el marco de la «**Jornada-Corredor Bioceánico Central y la Hidrovía Paraguay-Paraná**» (19 de julio de 2016) y de los gobernadores del NEA Argentino en la «**Jornada - Integración y Transporte Hidroviario para el Desarrollo Regional**» (22 de noviembre de 2016) en coordinación con la Secretaria de Relaciones Internacionales e Integración que dirige María Julia Reyna.
- Participación en el **Consejo Federal Portuario** y convocatoria de este en Rosario (III Reunión del Consejo Federal Portuario – 25 de octubre de 2016), planteando los lineamientos de nuestro programa provincial. La participación en las distintas instancias del Consejo Federal Portuario la realizamos, en coordinación con la Secretaria de Transporte que conduce Pablo Jukic, y los Entes Portuarios provinciales de Rosario, Villa Constitución, Reconquista y Santa Fe.
- Representación de la provincia en distintos eventos en los que fue convocada. Seminario «**Comercio y logística para impulsar el desarrollo de la producción en el ámbito de la Hidrovía Paraná Paraguay**» (16 de junio de 2016), organizado por la Bolsa de Comercio de Rosario y la CAF (Banco de Desarrollo de América Latina); Seminario: «**Hidrovía Paraguay-Paraná: experiencias acumuladas y perspectivas para el futuro**» (24 de junio de 2016), organizado por el Parlamento del MERCOSUR; 2º Foro «**Hidrovía para el desarrollo y la integración suramericana**» (22 de julio de 2016), organizada por CAF en Montevideo; Primer Encuentro «**Hacia Nuevos Ho-**

**rizones de la Industria Naval en el Desarrollo de las Hidrovías Suramericanas»** (28 y 29 de noviembre de 2016), organizado por la Unión Industrial Paraguaya y la CAF.

- Requisitoria a la canciller Susana Malcorra para considerar el establecimiento de la Sede del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay Paraná (CIH) en la ciudad de Rosario, provincia de Santa Fe, a instancias del gobierno provincial ([se adjunta en ANEXO II.2 Requisitoria y Respuesta a la Canciller Susana Malcorra para considerar el establecimiento de la Sede del CIH en la ciudad de Rosario](#)).

- Propuesta de ante-proyecto del «Banco de Proyectos de Infraestructura de la Región Centro», en coordinación con el Ministro de Infraestructura y Transporte José Garibay ([se adjunta en ANEXO II.3 Propuesta elevada a la mesa ejecutiva de la Región Centro](#)).

### **Durante el año 2017:**

- Conformación del «**Foro Federal Hidroviario**», autoconvocatoria de los representantes en el **Consejo Federal Portuario (CFP)** de los Gobiernos de las provincias del NEA (Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe), planteo y producción de iniciativas conjuntas.

- Iniciativa en el **Consejo Federal Portuario (CFP)**, a instancias de nuestro gobierno, de la conformación de la comisión de los términos de referencia del futuro Sistema de Navegación Troncal (SNT) con respecto al futuro concesionamiento del dragado y balizamiento del Río de la Plata y el Paraná.

- Presencia del Programa en distintas instancias de integración regional (**Región Centro, ATACALAR, ZICOSUR**) interactuando con distintos niveles de gobierno a escalas nacionales y provinciales. Como así también con organismos multilaterales (CAF, CEPAL, CFI).

- Representación del Gobierno Provincial en instancias como la Audiencia Pública para considerar el nuevo cuadro tarifario correspondiente a servicios de practica y pilotaje, junto a convocatorias concernientes a las actividades del Programa.

El conjunto de estas presentaciones y actividades y el rol institucional que se ejerce, permitieron en el transcurso de esta etapa difundir y consolidar la posición de Santa Fe a través del Programa a escala nacional ([Se adjunta en ANEXO II.5 Posición del Gobierno de Santa Fe ante la requisitoria del Director Nacional de Concesiones de Obras de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables](#) y [Anexo II.6. presentación Gobierno de Santa Fe](#)

en **Audiencia Pública del 12 de diciembre del 2017**), intrarregional y con actores del sector y organismos del tipo : Consejo Federal Portuario, Programa Sudamericano de Hidrovías-CAF, Región Centro, ZICOSUR, CIH, Encuentro Argentino de Transporte Fluvial, Comisión Interamericana de Puertos - OEA, AAPA.

## **ANEXO II.1**

**Actividades, presentaciones y participaciones desarrolladas  
por el Programa durante el año 2016**



### **16 de junio del 2016 - Rosario - Bolsa de Comercio de Rosario**

Presentación del Programa y Conclusiones en el Seminario «COMERCIO Y LOGÍSTICA PARA IMPULSAR EL DESARROLLO DE LA PRODUCCIÓN EN EL ÁMBITO DE LA HIDROVÍA PARANÁ PARAGUAY».

Organizado por la Bolsa de Comercio de Rosario y el Banco de Desarrollo de América Latina, CAF.

### **24 de junio del 2016 - Rosario - Universidad Nacional de Rosario**

Participación en el Seminario: «HIDROVIA PARAGUAY-PARANÁ: EXPERIENCIAS ACUMULADAS Y PERSPECTIVAS PARA EL FUTURO».

Organizado por el Parlamento del MERCOSUR.

Participaron parlamentarios de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay.

### **19 de Julio del 2016 - Santa Fe - Sede de Gobierno de Santa Fe**

Coordinación de la Jornada «CORREDOR BIOCEÁNICO CENTRAL Y LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ».

Organizada por la Región Centro.

Participaron el Gobierno de Santa Fe, Gobierno de Córdoba y Gobierno de Entre Ríos.

### **22 de julio del 2016 - Montevideo - Sede CAF**

Participación 2º FORO: «HIDROVIAS PARA EL DESARROLLO Y LA INTEGRACIÓN SUDAMERICANA».

Organizado por CAF.

Participaron las autoridades del Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) y de los países integrantes del MERCOSUR.

### **10 de agosto del 2016 - Buenos Aires - Instituto Argentino de Transporte**

Constitución, Presentación y Primera Asamblea del CONSEJO FEDERAL PORTUARIO.

Con la presencia del Ministro de Transporte de la Nación Guillermo Dietrich y el Subsecretario de Puertos y Vías Navegables Jorge Metz.

### **18 de agosto del 2016 - Buenos Aires - Sede CPA**

Presentación Programa en el CONSEJO PORTUARIO ARGENTINO.

Participaron autoridades públicas portuarias de la República Argentina.

24 de agosto del 2016 - Villa Constitución - Puerto de Villa Constitución.

Presentación agenda del Programa y Coordinación con los entes portuarios provinciales y Ministerio de Infraestructura y Transporte de Santa Fe.

### **02 de septiembre del 2016 - Posadas - Gobierno de Misiones**

Participación en el Seminario: «HIDROVÍA, LOGÍSTICA Y GEOPOLÍTICA: HERRAMIENTAS PARA EL DESARROLLO».

Participó el Gobernador de Misiones, Hugo Passalacqua.

### **8 de septiembre del 2016 - Rosario - ENAPRO**

Presentación del Programa en las «4tas. JORNADAS INTERNACIONALES DEL PUERTO DE ROSARIO».

Con la presencia de Autoridades Nacionales y Provinciales.

### **19 de septiembre del 2016 - Resistencia - Sede de Gobierno Chaco**

Reunión de Gobernadores de Chaco - Formosa - Santa Fe.

### **28 de septiembre del 2016 - Posadas - Sede de Gobierno Misiones**

2º Reunión Consejo Federal Portuario.

Participaron autoridades públicas portuarias de la República Argentina.

### **7 de octubre de 2016 - Córdoba - Gobierno de Córdoba**

Reunión mesa ejecutiva de la Región Centro - Presentación «BANCO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE LA REGIÓN CENTRO».

### **12 de octubre de 2016 - Buenos Aires - Timón Club**

Con la presencia del Gobernador de Santa Fe, Miguel Lifschitz - Representantes de Cámaras de Puertos Privados, industria naval, y actividades marítimas.

### **17 de octubre de 2016 - Buenos Aires - Cancillería Argentina**

Reunión preparatoria de la 2º «REUNIÓN BINACIONAL DE MINISTROS Y DE GOBERNADORES PARAGUAYOS Y ARGENTINOS».

### **20 de octubre de 2016 - Paraná - Sede de Gobierno Entre Ríos**

Reunión de trabajo con el Ministro y área de planeamiento del Gobierno de Entre Ríos - Banco de Proyectos de la Región Centro.

### **25 de octubre de 2016 - Rosario - Casa de Gobierno Santa Fe**

Presentación del «PROGRAMA Y LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN TRONCAL» en la 3º Reunión Consejo Federal Portuario-

Participaron autoridades portuarias nacionales. Con la presencia del Gobernador de Santa Fe, Miguel Lifschitz.

### **28 de octubre de 2016 - Buenos Aires - Sede UCA**

Presentación en el «XXVI SEMINARIO INTERNACIONAL DE PUERTOS, VÍAS NAVEGABLES, TRANSPORTE MULTIMODAL Y COMERCIO EXTERIOR».

Con la presencia del Embajador del CIH, Luis Niscovolos.

### **4 de noviembre de 2016 - Reconquista - Santa Fe**

REUNIÓN GOBERNADORES CORRIENTES - SANTA FE.

Presentación pública del Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

### **9 y 10 de noviembre de 2016 - Encarnación - Paraguay**

REUNIÓN BILATERAL GOBERNADORES NEA Y PARAGUAY.

Representación del Gobierno de Santa Fe.

### **22 de noviembre de 2016 - Rosario - Casa de Gobierno**

Coordinación de la «JORNADA - INTEGRACIÓN Y TRANSPORTE HIDROVIARIO PARA EL DESARROLLO REGIONAL».

Organizado por el Gobierno de Santa Fe.

Participaron gobernadores y autoridades de los gobiernos de Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe.

### **28 y 29 de noviembre de 2016 - Asunción - Unión Industrial Paraguaya**

Primer Encuentro «HACIA NUEVOS HORIZONTES DE LA INDUSTRIA NAVAL EN EL DESARROLLO DE LAS HIDROVIAS SURAMERICANAS».

Representación del Gobierno de Santa Fe.

### **14 de diciembre del 2016 - Ushuaia**

4º Reunión Consejo Federal Portuario.

## **ANEXO II.2**

**Requisitoria a la Canciller Susana Malcorra para considerar el establecimiento de la Sede del CIH en la ciudad de Rosario.**

Santa Fe, 31 de agosto de 2016.-

**A la:**

**Sra. Ministra de Relaciones Exteriores,  
Comercio Internacional y Culto  
Presidencia de la Nación  
Ing. SUSANA MALCORRA  
Su Despacho.**

Dado que los gobiernos de la República Argentina, República Federativa de Brasil, República de Bolivia, República del Paraguay y República Oriental del Uruguay suscribieron en el año 1969 en la ciudad de Brasilia el "Tratado de la Cuenca del Plata", cuyo órgano permanente es el "Comité Intergubernamental Coordinador de los países de la Cuenca del Plata" (C.I.C.);

Que en el año 1987, en Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), los primeros mandatarios de los respectivos países rubricaron la Resolución N° 210, mediante la cual se declaró de interés prioritario -para los países miembros del tratado- el desarrollo del sistema fluvial formado por los ríos Paraguay-Paraná, constituyéndose en el año 1989 el "Comité intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná" (C.I.H.).

Con posterioridad al referendo del "Tratado de Asunción" en el año 1991 -que conformo el Mercado Común del Sur (MERCOSUR)-, se fueron firmando distintos protocolos anexos a aquel, entre los cuales se destaca el "Acuerdo de Las Leñas" (Argentina, 1992), que enmarca las actividades del transporte fluvial por la "Hidrovía Paraguay-Paraná"

Finalmente, luego de doce años de negociaciones, los cinco países miembros consensuaron un proyecto único de dragado y balizamiento entre Puerto Guíjarro (Bolivia), Corumba (Brasil) y Santa Fe (Argentina), el cual debía garantizar la existencia de una vía navegable confiable durante los trescientos sesenta y cinco días del año y las veinticuatro horas del día.

El Gobierno Argentino en el año 2005 suscribió un "Acta de Entendimiento con la concesionaria Hidrovía S.A." (cuya concesión data de 1995, abarca desde Santa Fe hasta el océano y fue renegociada su vigencia durante el año 2010, con extensión hasta el 2021), con el objeto de realizar tareas de profundización del dragado (de los 32 a 34 pies) sobre el Río Paraná, partiendo desde Puerto San Martín hasta las profundidades naturales del Río de la Plata. Que dicha profundización del Río Paraná generó un importante beneficio para la mejora de costos de la producción agropecuaria nacional.

Conforme lo dan cuenta los antecedentes de objetivos y tareas realizados sobre el territorio del MERCOSUR, es evidente que la integración de la "Cuenca del Plata" y de sus áreas de influencia resulta de enorme trascendencia e importancia para el desarrollo económico y productivo de la región.

En la actualidad, se mueven a nivel nacional más de trescientos veinte millones de toneladas anuales de cargas generales, desde la más mínima logística urbana hasta los grandes volúmenes; siendo, de esa cantidad, aproximadamente cien millones de toneladas de producción agropecuaria. La partición modal se ha sesgado hacia el transporte carretero en casi un noventa por ciento, lo cual ha implicado que el transporte ferroviario haya reducido su participación a un tercio de lo que movilizaba hace treinta años y que el transporte fluvial no haya desarrollado más del veinte por ciento de su potencial.



Asimismo, esta situación se complejiza con el acceso físico limitado por la profundidad del Río de La Plata y los canales navegables, incrementando los costos de mantenimiento de dragado, como así también los desafíos que imponen los buques de mayor eslora y el incremento de tráfico.

Las restricciones y las asimetrías en la navegación fluvio-marítima terminan de cerrar un cuadro adverso para el desarrollo del sistema fluvio-marítimo argentino, en el cual la Provincia de Santa Fe constituye un actor fundamental toda vez que por sus puertos salen más del setenta y ocho de las exportaciones agroalimentarias de nuestro país; deteriorando el desempeño logístico nacional.

Por consiguiente, el desarrollo de la Hidrovía Paraguay – Paraná, la cual toma integralmente a nuestra provincia, como el eje de infraestructura de transporte más importante de nuestro país y de la región, es de prioridad absoluta para lograr un sistema de transporte sustentable que actúe como instrumento esencial del desarrollo socioeconómico, la competitividad y la integración territorial.

Es en este contexto que vemos con júbilo el reinicio de actividades del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH) tras varios años de parálisis, como así también el rol que tiene este para el objetivo del desarrollo de la Hidrovía Paraguay – Paraná. Es de suma importancia que el CIH esté funcionando en forma provisional en la sede de vuestro ministerio y que sean funcionarios del servicio exterior de la nación los que estén llevando adelante su secretaría ejecutiva, tal cual lo marcan sus estatutos fundacionales.

En consonancia con esta situación es que desde el gobierno provincial a mi cargo, desde el mes de mayo pasado hemos puesto en funcionamiento el “Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay – Paraná”, dada la relevancia que tiene para Santa Fe fomentar una política pública que permita interactuar y ejecutar acciones con la multiplicidad de actores internacionales, nacionales, provinciales, organismos multilaterales y con todos aquellos involucrados en esta problemática.

Por todo lo expresado y con el afán de ofrecer y poner a total disposición los recursos humanos e institucionales del estado provincial que me toca dirigir, es que proponemos, en el proceso de reinstitucionalización del CIH, que nuestro país proponga como sede permanente de este a la provincia de Santa Fe y dentro de ello a la ciudad de Rosario, dada la relevancia de esta en el contexto de todo el sistema fluvio-marítimo regional.

Sin otro particular, esperando poder contar a la brevedad con un encuentro para tratar esta propuesta, y contando con todo el apoyo de nuestra provincia, tanto a nivel técnico como institucional, te saludo fraternalmente

**Ing. Miguel Lifschitz**  
**Gobernador de la Provincia de Santa Fe**

*Ministra de Relaciones Exteriores y Culto*

Buenos Aires,

12 OCT 2016

Señor Gobernador:

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación a su nota del 19 de septiembre pasado, mediante la cual solicita considerar el establecimiento de la sede del Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay – Paraná (CIH), en la ciudad de Rosario, provincia de Santa Fe.

Al respecto, me es grato celebrar con usted la reciente puesta en marcha de las actividades del CIH. Apreciamos el valor estratégico que atribuye a dicho organismo para potenciar el crecimiento económico de nuestro país.

A su vez coincidimos con usted que la reciente puesta en marcha del "Programa Santafecino del Desarrollo de la Hidrovia Paraguay – Paraná" constituye una iniciativa muy positiva de esa provincia a favor del desarrollo de la infraestructura de transporte fluvial en la Cuenca del Plata, que se pone de manifiesto en la creación de nuevos puestos de trabajo.

La importancia de la actividad económica relacionada con el desarrollo de la hidrovia, no pasa desapercibida para esa provincia sobre la cual transcurre el tramo de esa vía de transporte económicamente más activo y prolongado del río Paraná.

El estado de situación que consideramos precedentemente distingue sin lugar a dudas a Santa Fe en materia de transporte fluvial; sin embargo, se ha de tener presente que la sede del organismo en cuestión constituye una decisión que ya fue adoptada en el artículo 7 del estatuto del CIH.

AL SEÑOR GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE SANTA FE  
ING. MIGUEL LIFSCHITZ

S                    /                    D

Al respecto, le informo que se ha tenido en cuenta el Tratado de la Cuenca del Plata, cuya sede está en Buenos Aires, y es el ámbito jurídico en el cual se dio lugar a la creación del CIH conforme se establece en su artículo 1 como un acuerdo operativo del sistema de dicha Cuenca. A su vez es sede de los demás organismos multilaterales creados al amparo de dicho acuerdo marco.

Saludo a usted con la muestra de mi más alta y distinguida consideración.

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke at the bottom.

**SUSANA MALCORRA**  
Ministra de Relaciones Exteriores  
y Culto



## **ANEXO II.3**

**Propuesta elevada a la mesa ejecutiva de la Región Centro  
para el «Banco de Proyectos de Infraestructura de la Región Centro».**

## BANCO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE LA REGIÓN CENTRO

### FUNDAMENTACION

---

El gasto de inversión en infraestructura tiene un impacto directo en el desarrollo económico, social y humano de la región. Por ello resulta primordial definir procesos claros y sencillos para identificar, evaluar y ejecutar proyectos de inversión en infraestructura.

Los gobiernos provinciales tienen la obligación de realizar una eficiente toma de decisiones y asignación de recursos para ejecutar los proyectos que sean requeridos.

Por lo tanto es necesario coordinar junto a organismos de financiamiento la asistencia técnica para elaborar estudios e identificar y evaluar proyectos de infraestructura y servicios públicos de alto impacto social, a fin de incentivar su ejecución en forma común por parte de los gobiernos de la Región Centro

### MISIÓN

---

**Impulsar la confección de proyectos de inversión en infraestructura** que sean definidos como relevantes por el consejo ejecutivo y las autoridades de la Región Centro de la República Argentina.

### FUNCIÓN

---

**Elaborar estudios, diagnósticos o proyectos ejecutivos de infraestructura y servicios públicos** con alto impacto social y económico a fin de lograr su ejecución. Estos serán presentados para su financiamiento a organismos multilaterales de reconocida acción para el desarrollo de las infraestructuras



## METODOLOGÍA Y CARACTERÍSTICAS

---

Tomando como base el “**Plan Estratégico de la Región Centro**” y dada la dinámica de encuentros permanentes que hay en esta; se sugiere la constitución de jornadas/talleres de las distintas áreas de cada uno de los gobiernos provinciales en lo concerniente a las temáticas de infraestructura, tanto las de base económica (transporte, energía, telecomunicaciones), como las de base social (saneamiento, vivienda). En estas Jornadas/talleres se priorizarán y consensuarán anteproyectos de integración regional, como así también proyectos provinciales para su evaluación y aprobación por parte de la mesa ejecutiva y de las autoridades de la Región Centro.

Se priorizarán en el listado y en las propuestas de anteproyectos aquellas obras que no formen parte de los presupuestos públicos, tanto de nivel provincial como de nivel nacional. Estos anteproyectos se someterán a un proceso de selección donde se seguirán los siguientes criterios:

- Importancia estratégica
- Factibilidad de realización
- Urgencia
- Impacto Regional

Este proceso generará un marco de referencia, el cual determinará una escala de calificación de cada proyecto, su monto de inversión y el nivel de prioridad (alta, media, reducida) que tiene cada uno de estos dentro del banco de proyectos.



## LISTADO DE ANTEPROYECTOS SUGERIDOS PARA SU EVALUACIÓN (TENTATIVO)

---

En un inicio se podrían proponer para su estudio y propuesta de factibilidad anteproyectos de la siguiente escala:

- Optimización y reformulación de la conexión vial Rosario – Victoria. Redefinición de trazados y mejoras hidráulicas.
- Factibilidad y viabilidad de los abastecimientos de agua potable desde el río Paraná para el centro-este de la provincia de Córdoba.
- Mejora y desarrollo de los accesos terrestres y náuticos para los puertos públicos de Santa Fe y Entre ríos (Ibicuy, Villa Constitución, Diamante, Reconquista, Concepción del Uruguay y Santa Fe)
- Lineamientos para el ordenamiento logístico tendientes a potenciar el sistema portuario de la Región Centro.



## **ANEXO II.4**

**Actividades, presentaciones y participaciones desarrolladas  
por el Programa durante el año 2017**

### **08 de Febrero 2017 - Corrientes - Ministerio de Coordinación y Planificación de Corrientes**

Convocatoria al Foro Federal Hidroviario junto con los representantes del NEA en el Consejo Federal Portuario.

### **20 de Febrero 2017 - Rosario - TPR - ENAPRO**

Visita y actividades de autoridades del Instituto Argentino de Transporte, dependiente del ministerio nacional, encabezado por su Director Juan Pablo Alvarez Echagüe.

### **23 de Febrero 2017 - Entre Ríos - Puerto de Diamante**

Reactivación Terminal Granelera - Convocatoria por parte del Gobernador Gustavo Bordet.

### **14 de marzo 2017 - Rosario - Puerto de Rosario**

Recepción al Embajador Inglés Mark Andrew Geoffrey Kent en Terminal Puerto Rosario junto a autoridades locales.

### **17 de abril 2017 - Santa Fe - Sede de Gobierno de Santa Fe**

Coordinación de la Comisión de Infraestructura y Transporte de la Región Centro en la «XII reunión institucional de la Región Centro». Interacción con el Ministro de Infraestructura de la provincia.

### **19 de abril 2017 - Concepción del Uruguay - Ministerio de la Producción del Gobierno de Entre Ríos**

Participación en representación del Gobierno de Santa Fe en la V Reunión del Consejo Federal Portuario. Coordinación de actividades con el Ministro de la Producción de la provincia de Entre Ríos, Carlos Schepens.

### **24 de abril 2017 - Rosario - XI ENCUENTRO ARGENTINO DE TRANSPORTE FLUVIAL**

Presentación en el Encuentro de los lineamientos del sistema de Navegación Troncal junto a autoridades portuarias del NEA argentino.

### **04 de mayo 2017 - Rosario - Facultad de Arquitectura UNR**

Presentación de los desafíos para el desarrollo y la integración de la Hidrovía Paraguay-Paraná en la cátedra de «Movilidad Urbano Territorial».

### **17 y 18 de mayo 2017 - CABA - II Conferencia Hemisférica Sobre Puertos, Hidrovías y Dragado**

Coordinación del panel «Logística fluvial y la relación puerto ciudad» en la «II Conferencia Hemisférica sobre Puertos, Hidrovías y Dragado» organizado por la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la Organización de los Estados Americanos (OEA) y la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la República Argentina (SSPYVN).

### **29 de mayo 2017 - Rosario - Consejo Económico y Social de Rosario**

Presentación de alcances y objetivos del Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná en la Comisión de Infraestructura del CEyS de la ciudad.

### **01 de junio 2017 - Puerto de San Pedro - ENCUENTRO INTERNACIONAL HIDROVIAS**

Coordinación del panel «Tecnologías y sistemas aplicados en la navegación fluvial» en el «Encuentro Internacional Hidrovías» organizado por el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) y la Subsecretaría de Actividades Portuarias del Ministerio de Producción de la Provincia de Buenos Aires.

### **08 de junio 2017 - Rosario - Facultad de Arquitectura UNR**

Presentación del Sistema Portuario del Gran Rosario en la cátedra de «Movilidad Urbano Territorial».

### **22 de junio 2017 - Formosa - Sede de Gobierno de Formosa**

Participación en representación del Gobierno de Santa Fe en la VI reunión del Consejo Federal Portuario. Reunión con el Gobernador de Formosa Gildo Infran y su gabinete.

### **11 de Julio 2017 - Córdoba - Universidad Provincial de Córdoba - CFI**

Representación del Gobierno de Santa Fe en la reunión plenaria del comité de integración ATACALAR. Temario: Corredores Bioceánicos. Interacción con la región de ATACAMA y las provincias de Catamarca, Córdoba, Entre Ríos, La Rioja, Santiago del Estero, Santa Fe y Tucumán y el Consejo Federal de Inversiones (CFI).

### **12 de Julio 2017 - Córdoba - Sede de Gobierno de Córdoba**

Presentación del Banco de Proyectos de Infraestructura en la reunión de la mesa ejecutiva de la Región Centro.

### **26 de Julio 2017 - CABA - Concejo Federal de Inversiones**

Participación en la reunión de ATACALAR organizada por el CFI. Continuidad de lo planteado el 11 de julio con respecto a los corredores Bioceánicos.

### **01 de agosto 2017 - CABA - XVII ENCUENTRO DE PROTAGONISTAS PORTUARIOS DE ARGENTINA**

Presentación y coordinación del panel «Santa Fe Logístico» en el «XVII Encuentro de Protagonistas Portuarios de Argentina» junto al Secretario de Industria de la provincia de Santa Fe, autoridades del ENAPRO y Zona Franca Santafesina.

### **08 de agosto 2017 - Rosario - Rotary Club**

Presentación del Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná para socios del Rotary Club de Rosario.



### **15 de agosto 2017 - Buenos Aires - Astillero Paraná Sur - Lima.**

Participación en la botadura de barcasas junto a autoridades nacionales y de la provincia de Buenos Aires.

### **29 de agosto de 2017 - Corrientes - Sede de Gobierno de Corrientes**

Participación en representación del Gobierno de Santa Fe en la VII Reunión del Consejo Federal Portuario. Propuesta de creación de comisión de términos de referencia para la Hidrovía 2020-2040.

### **7 de septiembre de 2017 - Rosario - 5tas JORNADAS INTERNACIONALES PUERTO ROSARIO**

Participación en el panel de cierre de la jornada organizada por el ENAPRO junto al Ministro de Infraestructura y el Secretario de Transporte de la Provincia y autoridades del ENAPRO.

### **03 de octubre 2017 - Paraná - Sede de Gobierno de la provincia de Entre Ríos**

Participación en el panel de lanzamiento del Instituto de Capacitación Portuaria de Paraná junto a autoridades de la provincia de Entre Ríos.

### **10 de octubre de 2017 - Salta - Sede de Gobierno de la Provincia de Salta**

Participación en representación del Gobierno de Santa Fe de la reunión de la comisión de Infraestructura del ZICOSUR. Interacción con autoridades de las provincias argentinas de Salta, Jujuy, Tucumán, Catamarca, Santiago del Estero, Formosa, Chaco, Corrientes y Misiones; los departamentos bolivianos de Beni, Cochabamba, Chuquisaca, Oruro, Pando, Potosí, Santa Cruz y Tarija; el estado brasileño de Matto Grosso do Sul; las regiones chilenas de Arica y Parinacota, Tarapacá, Antofagasta y Atacama; la totalidad de los departamentos de Paraguay y los departamentos del sur del Perú: Arequipa, Moquegua, Puno y Tacna.

### **27 de octubre de 2017 - CABA - CONGRESO PANAMERICANO DE FERROCARRILES**

Presentación del Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná en la Jornada «La Logística en el Transporte, eficiencia y costos» organizado por la Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles.

### **02 de noviembre de 2017 - Chile - Gobierno de la Región de Antofagasta**

Representación del Gobierno de Santa Fe en la reunión de la comisión de Infraestructura del ZICOSUR. Junto a autoridades chilenas, paraguayas, bolivianas y de la Argentina.



### **08 de noviembre de 2017 - Uruguay - XXVI CONGRESO LATINOAMERICANO DE PUERTOS**

Presentación en el marco del congreso de Autoridades Portuarias Latinoamericanas organizado por la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA).

### **15 de noviembre de 2017 - Buenos Aires - Bolsa de Cereales de CABA**

Participación en representación del Gobierno de Santa Fe en la VIII Reunión del Consejo Federal Portuario. Convocatoria a instancias de la Cámara Argentina de Puertos Privados.

### **23 de noviembre de 2017 - Rosario - Consejo Económico y Social de Rosario**

Participación en el cierre de actividades del año 2017 de la Comisión de Infraestructura del CEyS de la ciudad.

### **23 de noviembre de 2017 - Rosario - ENAPRO**

Recepción de autoridades de las empresas Fluvialba y Astillero Paraná Sur. Conformación de línea de Cabotaje fluvial entre el Norte Argentino y el Puerto de Rosario.

### **28 de noviembre de 2017 - CABA - XXVII SEMINARIO INTERNACIONAL DE PUERTOS, VÍAS NAVEGABLES, TRANSPORTE MULTIMODAL Y COMERCIO EXTERIOR**

Participación en el panel de presentación del anuario «Hidrovas del Mercosur» en el marco del Seminario organizado por GlobalPorts.

### **12 de diciembre de 2017 - CABA - Ministerio de Transporte de la Nación**

Presentación de la posición del Gobierno de la provincia de Santa Fe en la Audiencia Pública convocada por el Gobierno Nacional para considerar el nuevo cuadro tarifario correspondiente a servicios de practica y pilotaje ([ANEXO II.6 Presentación Gobierno de Santa Fe en Audiencia Pública del 12 de diciembre de 2017](#)).

## **ANEXO II.5**

**Posición del Gobierno de Santa Fe ante la requisitoria  
del Director Nacional de Concesiones de Obras  
de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables  
del Ministerio de Transporte, Dr. Arturo Idoyaga,  
el 5 de julio del 2017**



Provincia de Santa Fe

Rosario, 5 de Julio de 2017

Al

Director Nacional de Concesiones de Obras de la Subsecretaria  
De Puertos y Vías Navegables del Ministerio de Transporte  
Dr. Arturo Idoyaga Molina

S / D

Ante la consulta con relación a la Vía Navegable Concesionada por parte del Director Nacional de Concesiones de Obras de la Subsecretaria de Puertos y Vías Navegables del Ministerio de Transporte de la Nación con respecto de la viabilidad y conveniencia de solventar el costo de las obras y actividades objeto del contrato de ampliación por el tramo Santa Fe – Confluencia mediante el cobro de una tarifa de peaje a los usuarios, es necesario contextualizar la situación global de la vía navegable y del sistema en general.

Para Santa Fe el conjunto de la vía navegable y del sistema fluvial argentino no ha podido desarrollar al máximo su potencial por un conjunto de causas que superan el hecho del dragado y el balizamiento del río. La falta de competitividad sistemática del modo de transporte fluvial desde Santa Fe al Norte se da por una suma de políticas erráticas que se dieron en las últimas décadas (imposibilidad de trasbordos, excesos de controles aduaneros, falta de cabotaje nacional), como así también por cuestiones macroeconómicas estructurales que excedían las cuestiones específicas del sector (cepo, falta de competitividad del tipo de cambio, desigual desarrollo de las infraestructuras de transporte).

Igualmente la potenciabilidad de cargas, por tipo de mercadería y por volúmenes, se mantienen intactos para impulsar e incrementar el modo de transporte fluvial. Situación que sin lugar a dudas se verá beneficiada ante las mejoras que se vienen realizando y las que falten concretar en lo que respecta a la baja de costos comparativos por modo y la necesidad de impulsar mejoras a los accesos náuticos y viales del sistema de transporte fluvial.

Hoy nuestro país reconoce que el NEA Argentino tiene un desarrollo menor que el resto y es por eso que el PLAN BELGRANO entre otros puntos prevé un plan de inversión en infraestructura vial, ferroviaria que integre productivamente al Norte entre sí; con el Centro y con los puertos, y con los países vecinos contribuyendo a la baja de los costos logísticos. Es la hidrografía un camino estratégico para llevar adelante el mencionado plan de integración.

RT



## Provincia de Santa Fe

Por lo expresado en los puntos anteriores y entendiendo que la concesión de las vías navegables desde el año 1995 fue una de las herramientas fundamentales para la expansión del Sistema Portuario Nacional (el complejo portuario del Gran Rosario, en nuestra provincial es la muestra de esto), es que entendemos desde el ámbito de la Provincia de Santa Fe, con respecto a las cuestiones planteadas lo siguiente:

- La navegación y el sistema en su conjunto se han valorizado globalmente con la ampliación hasta Confluencia, paso esencial para expandirlo y poder avanzar en otros tramos. Entendiendo que hay que tomar la problemática en su integralidad, como se fundamentó anteriormente.

-La señalización como otras características que favorezcan la navegación, necesitarán un monitoreo permanente y adecuado en torno a la información con la que se cuenta.

-Implementar una tarifa de peaje para el mantenimiento del dragado y balizamiento en las actuales condiciones, como las mejoras de gestión que permitan una readecuación del sistema, tienen que ser contempladas en una propuesta integral y con una participación activa de todas las provincias del sistema navegable desde Confluencia al Canal Emilio Mitre, para en base a los requerimientos actuales y futuros establecer los términos de referencia del sistema para el período 2021 – 2041. Esta propuesta la hemos planteado en la última reunión del Concejo Federal Portuario realizado en Formosa como representantes del Gobierno de Santa Fe en el mismo.

Sin otro particular. Lo saludamos atentamente.

Ing. PABLO IGNACIO JURIC  
Secretario de Transporte  
MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA  
Y TRANSPORTE  
PROVINCIA DE SANTA FE



JUÁN CARLOS VENESIA  
DIRECTOR  
PROGRAMA SANTAFESINO  
DE DESARROLLO DE LA  
HIDROVÍA PARAGUAY - PARANÁ

## **ANEXO II.6**

**Presentación Gobierno de Santa Fe  
en Audiencia Pública del 12 de diciembre de 2017**





Provincia de Santa Fe

Santa Fe, lunes 11 de diciembre de 2017

Sr.  
Subsecretario de Puertos y  
Vías Navegables de la Nación  
Jorge Metz

Ref. Audiencia Pública  
Disp. 191-E/2017

De nuestra consideración,

Nos dirigimos a usted, atento a la convocatoria a audiencia pública a celebrarse el martes 12 de diciembre del 2017, en la cual se analizará la nueva tarifa de los Servicios de Practicaje y Pilotaje para los Ríos, Puertos, Pasos y Canales de la República Argentina, a los fines de elevar para su conocimiento y el de las autoridades que presiden dicha audiencia la posición del Gobierno de la provincia de Santa Fe

Para Santa Fe el conjunto de la vía navegable y del sistema fluvial argentino no ha podido desarrollar al máximo su potencial por un conjunto de causas que superan hechos puntuales. La falta de competitividad sistemática del modo de transporte fluvial se da por una suma de políticas erráticas que se dieron en las últimas décadas (imposibilidad de trasbordos, excesos de controles aduaneros, falta de cabotaje nacional), como así también por cuestiones macroeconómicas estructurales que excedían las cuestiones específicas del sector (cepo, falta de competitividad del tipo de cambio, desigual desarrollo de las infraestructuras de transporte).

Igualmente la potencialidad de cargas, por tipo de mercadería y por volúmenes, se mantiene intacta para impulsar e incrementar el modo de transporte fluvial. Situación que sin lugar a dudas se verá beneficiada ante las mejoras que se vienen realizando y las que falten concretar en lo que respecta a la baja de costos comparativos por modo y la necesidad de impulsar mejoras a los accesos náuticos y viales del sistema de transporte fluvial; contempladas en una propuesta integral de gestión del sistema de navegación troncal argentino.

Desde nuestra provincia salen aproximadamente el 80% de las exportaciones granáreas y derivados como harinas proteicas, aceites y bio combustibles y es por tal la relevancia que tiene el servicio de practicaje para nuestra provincia. Más de 2500 buques oceánicos, en su mayoría panamax arriban a nuestros puertos a través de la vía navegable troncal en donde deben cumplir con las reglamentaciones especiales sobre navegación

Dadas las perspectivas de crecimiento del sector agro exportador para los próximos años es necesario asegurar la disponibilidad de práctico en todo momento, que no se generen demoras injustificadas en la prestación del servicio y bajo ningún concepto condicionada a cualquier prestación de servicio conexo.

Recibí Conto...

Firma.....

Acreditación.....

Fecha.....

Mora.....

46

HORACIO ALFONSO  
A/C DESPACHO  
SUBSECRETARIA DE PUERTOS  
Y VIAS NAVEGABLES



## Provincia de Santa Fe

Desde el gobierno de la provincia de Santa Fe entendemos que el servicio de practica es un servicio público indispensable, basado en el interés para garantizar la seguridad en la navegación y como tal debe ser regido por la autoridad competente, estableciéndose no solo las características y responsabilidades del servicio, sino también la remuneración percibida por el prestador en relación al servicio que presta.

Es deber de la autoridad competente generar los mecanismos necesario para asegurar dicha disponibilidad , apoyado por Prefectura Naval Argentina, si fuera necesario a los efectos de garantizar la oferta del servicio tanto para la situación actual de buques requeridos como así también poder brindar cobertura de servicio al ya pronosticado incremento de la actividad.

La fijación de la tarifa como retribución de un servicio público debe considerar no solo los gastos incurridos para prestar el mismo, sino también tener presente el interés público y el interés económico general del país, y por lo tanto dado la actual configuración estructural del mercado, con escasa competencia o alternativas en los prestadores del servicio es que desde la provincia de Santa Fe apoyamos la propuesta de un nuevo cuadro tarifario que impulsa la Subsecretaria de Puertos y vías Navegables de la Nación.

Sin otro particular lo saludamos atentamente.

Ing. Pablo Jukic  
Secretario de Transporte  
Ministerio de Infraestructura y Transporte  
Provincia de Santa Fe

Juan Carlos Venesla  
Director  
Programa Santafesino de Desarrollo  
de la hidrovía Paraguay- Paraná





12 de diciembre de 2017

En el día de la fecha se recibió la documentación entregada por Juan Carlos

Venezia DM 16.745 835 2 f°

Recibido en el  
Ministerio de Transporte  
Presidencia de la Nación  
El día 12 de diciembre de 2017  
Firma:   
HORACIO ALFONSO  
A/C DESPACHO  
SUBSECRETARIA DE PUERTOS  
Y VIAS NAVEGABLES

## Capítulo 3

### Institucionalización y Desarrollo del Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía

#### Período 2018-2019:

**D**urante el transcurso del año 2018, y lo que va del 2019, el Programa concretó – luego de lograr su visibilidad- una importante gestión en lo concerniente a su objetivo principal de desarrollar una herramienta que permita al gobierno de Santa Fe intervenir en el proceso que determina la nueva conseción de Sistema de Navegación Troncal (2021) permitiendo plantear a nivel nacional ([Se adjunta Anexo III.2. Nota para el Subsecretario de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de la Nación](#)), y en lo que respecta a los distintos actores, las necesidades y posiciones de nuestra provincia.

Las más de sesenta (60) actividades y presentaciones desarrolladas durante estos dos años así lo demuestran ([Se adjunta Anexo III.1 Actividades, presentaciones y participaciones desarrolladas por el Programa durante el año 2018 y Anexo III.5. Actividades, presentaciones y participaciones desarrolladas por el Programa durante el año 2019](#)), destacandose la convocatoria y coordinación de la «**Mesa Público-Privada Santafesina**» conformada a su vez por la Secretaría de Transporte de la provincia, en forma conjunta con la Bolsa de Comercio de Rosario, la Bolsa de Comercio de Santa Fe, el Consejo Portuario Argentino, la Cámara de Puertos Privados Comerciales, la Cámara de Actividades Portuaria y Marítimas, el Centro Marítimo Rosario y la Cámara de Comercio, Industria y Servicios de San Lorenzo y su zona, y los Entes Administradores de los Puertos de Reconquista, Rosario, Santa Fe y Villa Constitución.

Construir una posición consensuada por parte del conjunto de los actores de la provincia, es uno de los rasgos distintivos de nuestra gestión, y que la misma conforme una referencia nacional, muestra su importancia. Tanto es así que en distintas reuniones del Consejo Federal Portuario (CFP) -Formosa 2017, Mar del Plata 2019-, a través de nuestras representación, como en otros eventos, el conjunto de los representantes del NEA la toman como modelo a seguir.

La construcción del Documento de Trabajo para la red troncal de navegación del Río Paraná ([Se adjunta Anexo III.3. Documento Mesa de Trabajo Público-Privada Santafesina para la Red Troncal de Navegación del Río Paraná](#)) y las bases para los Términos de referencia y diseño del llamado a conseción del Sistema de Navegación Troncal ([Se adjunta en Anexo III.4. Bases para los términos de referencia y diseño del llamado a conseción del Sistema de Navegación Troncal](#)) son herramientas sustanciales para la gestión pública de las vías navegables nacionales para este momento, con perspectiva al período 2020-

2040 y con la finalidad de convertir a nuestra hidrovía del actual sistema logístico comercial al de un sistema sustentable en términos de integración logística, intermodalidad y desarrollo de beneficios macroeconómicos y sociales de la misma.

### **ANEXO III.1**

**Actividades, presentaciones y participaciones desarrolladas  
por el Programa durante el año 2018**

### **15 de enero del 2018 - CABA**

Presentación del Proyecto Cruceros por el Río Paraná. Ronda de inversores Freeway (Rosario) y Relats (Corrientes).

### **8 de febrero del 2018 - San Lorenzo y Villa Constitución**

Visita junto a la Ministra de la Producción de Santa Fe, Alicia Ciciliani a la Zona Franca Santafesina, RAFA S.A. y PTP Group.

### **22 de febrero del 2018 - Paraná - CFI**

Coordinación de la Mesa de Infraestructura de la Región Centro Empresaria.

### **28 de febrero del 2018 - CABA - Banco de Desarrollo de América Latina CAF**

Gestión ante, Dirección de Análisis y Programación Sectorial, Vicepresidencia de Infraestructura CAF - Programa Sudamericano de Hidrovía.

### **13 de marzo del 2018 - CABA - Consejo Federal Portuario**

Representación Gobierno de Santa Fe.

### **26 de marzo del 2018 - Santa Fe - Consejo Portuario Argentino**

Presentación lineamientos del Sistema de Navegación Troncal - Posición de Santa Fe.

### **27 de marzo del 2018 - Santa Fe - Gobierno de Santa Fe**

Convocatoria a la Jornada Integración Territorial y Transporte Fluvial con la presencia de los gobernadores de Santa Fe, Miguel Lifschitz, Corrientes, Gustavo Valdes y Entre Ríos, Gustavo Bordet, y los embajadores de Bélgica, Peter Maddens; de Holanda, Martín de la Beij y de Uruguay, Héctor Carlos Lescano Fraschini.

### **19 de abril del 2018 - CABA - ATACALAR**

Representación del Gobierno de Santa Fe en la Reunión Plenaria de ATACALAR con la presencia de los gobernadores de La Rioja y Catamarca.

### **23 de abril del 2018 - Rosario - XII Encuentro Argentino de Transporte Fluvial**

Presentación de políticas públicas santafesinas. Hidrovía 2020-2040.

### **25 de abril del 2018 - CABA - Banco de Desarrollo de América Latina CAF**

Participación en la Conferencia Infraestructura para el Desarrollo de América Latina organizada por CAF.

### **26 de abril del 2018 - CABA - Embajada de Holanda**

Asistencia a la celebración por el día del Rey en representación Gobierno de Santa Fe.



**16 y 17 de mayo del 2018 - Tucumán - ZICOSUR**

Reunión comisión Infraestructura.

**31 de mayo del 2018 - CABA - Unión Industrial Argentina**

Presentación del Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía a la Comisión de Transporte de la UIA.

**7 de junio del 2018 - Rosario - Ministerio de Infraestructura de Santa Fe**

Constitución de la Mesa de Trabajo Público-Privada Santafesina.

**12 y 13 de junio del 2018 - Córdoba - Región Centro**

Presentación en la comisión de infraestructura de la Región Centro.

**18 de junio del 2018 - Santa Fe - Asociación Dirigentes de Empresas**

Presentación junto a autoridades del Ente Portuario de Santa Fe del libro «Presente y Futuro del Transporte por la Hidrovía Paraguay-Paraná».

**25 de junio de 2018 - Buenos Aires - Embajada de Bélgica**

Presentación a autoridades y empresarios belgas del Programa Santafesino de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

**3 de julio del 2018 - Santa Fe - Puertos Santafesinos - Bolsa de Comercio de Santa Fe**

Convocatoria a los puertos de Reconquista y Villa Constitución junto al Secretario de Transporte de la Provincia, Pablo Jukic. Presentación de la Mesa de Trabajo Público-Privada Santafesina en la Bolsa de Comercio de Santa Fe.

**5 de julio del 2018 - Buenos Aires - Cancillería**

Presentación de la Sede Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH).

**11 de julio del 2018 - Buenos Aires - Cámara de Puertos Privados**

Reunión del Consejo Federal Portuario.

**17 de julio del 2018 - Lima - Astillero Paraná Sur**

Visita al Astillero. Cabotaje Fluvial Nacional.

**26 de julio del 2018 - Resistencia - Chaco - Consejo Portuario Argentino**

Presentación de los lineamientos del Sistema de Navegación Troncal. Posición de la provincia de Santa Fe.

**27 de julio del 2018 - Barranqueras - Chaco - PIANC**

Disertación en Puerto de Barranqueras compartiendo panel junto al Gobernador del Chaco, Domingo Peppo.

### **23 de agosto del 2018 - Rosario - ENAPRO**

Participación en las 6º Jornadas Internacionales Puerto Rosario organizada por el ENAPRO.

### **29 y 30 de agosto del 2018 - Buenos Aires - AAIP**

Participación en las Jornadas Puerto del Futuro.

### **5 de septiembre del 2018 - Buenos Aires - Subsecretaria de Puertos Vías Navegables y Marina Mercante**

Reunión con el Subsecretario de Puertos Vías Navegables y Marina Mercante de la Nación Mariano Saúl y el Secretario de Transporte de Santa Fe, Pablo Jukic.

### **12 de septiembre del 2018 - Concepción del Uruguay - CARU**

Disertación en la Jornada de promoción del Transporte Marítimo del Río Uruguay.

### **18 de septiembre del 2018 - Rosario - Sede de Gobierno de Santa Fe**

Presentación Documento de Trabajo Mesa de Trabajo Público-Privada Santafesina al Subsecretario de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de la Nación, Mariano Saúl.

### **3 de octubre del 2018 - Santa Fe - Región Centro**

Disertación en el Foro de Profesionales de la Región Centro.

### **9 y 10 de octubre del 2018 - Valparaíso - Chile - XXVII CONGRESO LATINOAMERICANO DE PUERTOS**

Participación en el Congreso de Autoridades Portuarias Latinoamericanas organizado por la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA).

### **11 de octubre del 2018 - Santiago - Chile - CEPAL**

Visita y jornada de trabajo con autoridades de la Comisión Económica para América Latina.

### **7 de noviembre del 2018 - Rosario - ENAPRO**

Reunión Mesa de Trabajo Público-Privada Santafesina con autoridades de la Administración General de Puertos y la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de la Nación.

### **8 de noviembre del 2018 - Rosario - CAPyM**

Presentación de la Mesa de Trabajo Publico-Privada Santafesina con autoridades de la Empresa Dredging (Bélgica).

### **12 de noviembre del 2018 - Rosario - Sede de Gobierno de Santa Fe**

Reunión con Hans Van Der Werf, Secretario General de la Comisión Central de Navegación

del Rin, e Inés Rzadzinska, Asesora Económica de la Embajada del Reino de los Países Bajos.

**14 de noviembre del 2018 - Buenos Aires - XXVIII Seminario Internacional de Puertos, Vías Navegables, Transporte Multimodal y Comercio Exterior**

Participación en el panel de presentación de la segunda edición del anuario «Hidro vías del Mercosur» en el marco del Seminario organizado por GlobalPorts, junto al Gobernador de la provincia de Santa Fe, Miguel Lifschitz.

**27 de noviembre del 2018 - Rosario - ENAPRO**

Presentación de la Mesa de Trabajo Público-Privada Santafesina con autoridades de la Empresa Boskalis (Países Bajos).

**29 de noviembre del 2018 - Rosario - ENAPRO**

Reunión Mesa de Trabajo Público-Privada Santafesina con autoridades de la Administración General de Puertos y la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de la Nación, se encontraban presentes Gonzalo Mórtola y Mariano Saúl. Definición de términos de referencia.

**3 de diciembre del 2018 - Barranqueras - Chaco - Consejo Federal Portuario**

Presentación del Documento de Trabajo sobre los Lineamientos del SNT en representación de la Mesa de Trabajo Público Privada Santafesina.

**4 de diciembre del 2018 - Reconquista y Santa Fe - Puertos Santafesinos**

Visita y reunión junto a las autoridades de los Puertos de Reconquista y Santa Fe.

**5 de diciembre del 2018 - Villa Constitución - Puerto de Villa Constitución**

Visita y reunión junto a las autoridades del Puertos de Villa Constitución.

**6 de diciembre del 2018 - Rosario - CAPyM**

Presentación de la Mesa de Trabajo Público-Privada Santafesina con autoridades de la Empresa Servimagnus y SDC (China).

**7 de diciembre del 2018 - Rosario - CAPyM**

Presentación de la Mesa de Trabajo Público-Privada Santafesina con autoridades de la Empresa Jan de Nul (Bélgica).

**11 de diciembre del 2018 - Montevideo - Uruguay - Banco de Desarrollo de América Latina CAF**

Reunión con autoridades de CAF entre los que se encontraban presentes Rafael Farro-meque, Especialista Senior, Dirección de Análisis y Programación Sectorial, Vicepresidencia de Infraestructura y Ángel Cárdenas, Director de Energía Región Sur.

## **20 de diciembre del 2018 - Rosario**

Envío de Términos de Referencia por parte de la Mesa de Trabajo Público-Privada al Subsecretario de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de la Nación, Mariano Saúl.

## **ANEXO III.2**

### **Nota para Subsecretario de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de la Nación**



Santa Fe, Cuna de la Constitución Nacional, 1 de septiembre de 2018

Señor Subsecretario de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante

**Lic. MARIANO A. SAÚL**

C.C. Señor Ministro de Transporte

**Lic. GUILLERMO J. DIETRICH**

Presente.-



**Ref.:** Concesión del dragado y señalización  
de la vía navegable troncal del Río Paraná

De nuestra mayor consideración:

Los abajo firmantes, integrantes de la Mesa de Trabajo público-privada santafesina para la Red Troncal de navegación del río Paraná, nos dirigimos al Señor Subsecretario a los fines de presentar un documento de trabajo que reúne toda la información y antecedentes disponibles en nuestras instituciones con la expectativa de que pueda ser utilizado como base para el trabajo a iniciar por parte de la Subsecretaría a su cargo.

La planificación del periodo 2020-2040 y la futura concesión ofrecen una extraordinaria oportunidad para impulsar una serie de metas y objetivos que nos permita desarrollar el Plan Maestro del Sistema de Navegación Troncal 2020-2040 ampliado a toda la vía navegable, así como también modernizar la gestión de la navegación en el Sistema de Navegación Troncal con el objetivo de lograr que las profundidades que el mismo ofrece estén disponibles a lo largo de todo el sistema de manera constante y permanente, entendiendo que la complejidad de la navegación actualmente es gestionada a través de sistemas y formalidades que no se han actualizado apropiadamente con el devenir del tiempo.

Sobre esa base, las instituciones que componen esta Mesa consideran que la futura concesión debe contemplar necesariamente los siguientes aspectos relevantes:

- a) Análisis de los canales existentes y proyectados, las curvas del Paraná de las Palmas, la salida más conveniente al mar, desde una perspectiva integral a ser considerada dentro de la viabilidad económica y la sustentabilidad ambiental.
- b) Evaluación de una solución con segregación de tránsito, incorporando más zonas de cruce y modificando los anchos de solera para posibilitar la agilización de la navegación.
- c) Definición del buque de diseño que transite en forma segura por el Sistema de Navegación Troncal, en función de las perspectivas de tránsito mundial de la flota.
- d) Profundización de la red troncal de una manera sustentable tanto económica como ambientalmente.
- e) Cambios de traza que simplifiquen determinados tramos del río.
- f) Generación de nuevos espacios de maniobras y radas, tanto para buques cargados como en lastre.
- g) Creación del Órgano de Control de la concesión de la vía navegable troncal del río Paraná, como ente separado e independiente, y con la participación de los distintos actores del sistema.
- h) Sistema financiado a través del financiamiento propio del concesionario y la percepción de tarifas de peaje por el servicio prestado, de pago obligatorio para todo buque usuario de las vías navegables incluidas en la Concesión mediante una estructura de precio de tarifa plana con mecanismo formal y transparente de revisiones tarifarias.
- i) Mantener la participación del sector privado en las tareas de dragado y señalización de la vía navegable troncal, y que el proceso de selección del concesionario se realice en un entorno competitivo y transparente, con la participación de los usuarios. En este tenor, que se exija a los participantes para llevar a cabo las obras de dragado de apertura y/o de mantenimiento y señalización probada solvencia técnica, experiencia internacional reconocida en obras similares y eficiencia en el management de la obra.

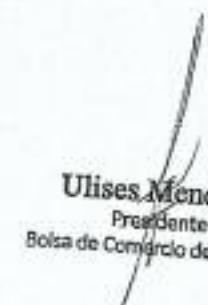
Teniendo en cuenta que la actual concesión de las tareas de dragado y señalización de la vía navegable troncal del río Paraná vence en el año 2021, es imprescindible que el Estado Nacional comience las tareas de consultas y diseño del pliego para el llamado a licitación de una nueva concesión, de modo que al





momento de finalización del actual contrato ya se haya adjudicado el nuevo y se garantice la continuidad de la prestación del servicio, en el marco de un proceso ordenado y eficiente de transición. Esta continuidad constituye un hecho de singular significación para las economías del interior del país, y especialmente para nuestra provincia.


Por todo lo expuesto, hacemos entrega del presente Documento y nos ponemos a disposición como Mesa de Consulta del organismo a su cargo para las tareas relativas a la nueva licitación.

Sin otro particular lo saludamos con atenta consideración.

  
Ulises Mendoza  
Presidente  
Bolsa de Comercio de Santa Fe

  
Ing. PABLO IGNACIO JUKIC  
Secretario de Transporte  
MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA  
Y TRANSPORTE  
PROVINCIA DE SANTA FE

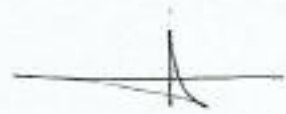
  
CAMARA DE COMERCIO  
INDUSTRIA Y SECTOR de San Lorenzo  
GABRIEL A. JABBO  
Gerente

  
LIC. ANGEL MARIO ELMS  
ENAPRO (C. PORTUARIO)


  
BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO

Raul R. Merco  
Vicepresidente 1º

  
GUILLERMO PATRICIO WILDE  
REPRESENTANTE DE LA CAMARA DE ACTIVIDADES  
PORTUARIAS Y MARITIMAS

  
JUAN FABEROLIS  
PRESIDENTE



  
JUAN CARLOS VENESIA  
DIRECTOR  
PROGRAMA SANTAFESINO  
DE DESARROLLO DE LA  
HIDROVIA PARAGUAY - PARANA

### **ANEXO III.3**

#### **Documento Mesa de Trabajo Público-Privada Santafesina para la Red Troncal de Navegación del Río Paraná**

## MESA DE TRABAJO PÚBLICO-PRIVADA SANTAFESINA PARA LA RED TRONCAL DE NAVEGACIÓN DEL RÍO PARANÁ 2020-2040



BOLSA  
DE COMERCIO  
DE ROSARIO



CONSEJO PORTUARIO  
**ARGENTINO**  
ASOCIACIÓN



CAMARA DE ACTIVIDADES  
**PORTUARIAS Y MARITIMAS**



CAMARA  
DE PUERTOS  
PRIVADOS  
COMERCIALES



CAMARA DE COMERCIO  
INDUSTRIA Y SERVICIOS  
de San Lorenzo y su zona



CENTRO MARITIMO  
FUNDADO EN 1906



ENTE ADMINISTRADOR  
PUERTO ROSARIO

25  
AÑOS



AUTORIDAD PORTUARIA  
ENTE ADMINISTRADOR PUERTO SANTA FE



ENTE ADMINISTRADOR PUERTO  
VILLA CONSTITUCION



## **Documento MESA DE TRABAJO PÚBLICO-PRIVADA SANTAFESINA PARA LA ED TRONCAL DE NAVEGACIÓN DEL RÍO PARANÁ 2020-2040**

### **Contenido**

#### **1. Consideraciones generales**

- 1.1. Razones y motivos institucionales del documento

#### **2. Sistema de Navegación Troncal 1995-2018**

- 2.1. Desarrollo y características
- 2.2. Problemática
- 2.3. Evolución
  - 2.3.1. Impacto del sistema
  - 2.3.2. Tráfico y cargas del sistema
  - 2.3.3. Evolución y proyecciones de la producción de granos
- 2.4. Análisis y desarrollo de sistemas fluviales

#### **3. Gestión de la vía navegable**

- 3.1. Gestión de la navegación
- 3.2. Canales de navegación
- 3.3. Buque de diseño

#### **4. Escenario y cuadro de situación**

- 4.1. Requerimientos de mayor profundización y áreas complementarias
- 4.2. Sostenibilidad económica actual y proyectada

#### **5. Gobernanza y organismo de control**

- 5.1. Administración y control de la concesión

#### **6. Conclusiones y propuestas**

- 6.1. Definición de delimitación jurídica y territorial de la futura concesión
- 6.2. Evolución del marco tarifario de la concesión actual
- 6.3. Especificaciones técnicas y régimen tarifario
- 6.4. Resumen y propuestas

## **1. Consideraciones generales**

### **1.1. Razones y motivos institucionales del documento**

Hasta el año 1995 la profundidad media de las vías navegables desde Puerto General San Martín al Océano Atlántico, por el Paraná de las Palmas y el Canal Emilio Mitre era de 26 pies, aunque a veces se reducía a 22 pies o aún menos. Esto afectaba el buen funcionamiento del transporte, especialmente de granos. Por el Paraná Guazú, Paraná Bravo y Canal Martín García la profundidad era menor.

Desde fines de la década de los ochenta y en los primeros años de los noventa, distintas entidades bregaron por una mayor profundidad. En los medios oficiales la propuesta no encontraba eco y algunos funcionarios y expertos sostenían que los puertos up river no la necesitaban.

Finalmente, en septiembre de 1992 el gobierno nacional decidió concesionar el dragado desde Santa Fe a Puerto General San Martín a 22 pies efectivos y desde allí al Océano a 32 pies efectivos. Para ello realizó un llamado a licitación pública nacional e internacional a los fines de seleccionar un concesionario.

Como resultado de dicha licitación resultó adjudicatario el consorcio oferente conformado por la empresa de origen belga Jan de Nul y la firma local Emepa, que constituyeron la sociedad concesionaria Hidrovía S.A. La misma comenzó a trabajar a mediados de 1995, contando inicialmente con un subsidio por parte del Estado Nacional para apoyar la obra con 40 millones de dólares anuales durante ocho años, lo que se cumplió hasta los primeros trimestres del 2002.

En el año 2006 se llevó el calado de diseño a 34 pies efectivos, asumiendo el costo adicional el usuario de las vías navegables. Esa es la profundidad actual del tramo del río Paraná que va desde el Gran Rosario al Océano.

En los años 2008 y 2009, se acordó una renegociación y ampliación del Contrato de Concesión entre el Estado Nacional e Hidrovía S.A. Para ello se sancionó la resolución conjunta MEyFP y MPFIPyS N° 35 y 1522/08, que convocaba a una audiencia pública a los efectos de tratar el entendimiento alcanzado entre la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (UNIREN) y la empresa Hidrovía S.A., y mediante decreto N° 113/2010, el Poder Ejecutivo Nacional ratificó el Acta Acuerdo suscripto por las mismas.

En dicha renegociación se convino la extensión del plazo del contrato por un término de ocho años, hasta el año 2021, se dio continuidad al cuadro tarifario establecido por la resolución N° 1534 del 28 de agosto de 2006, y se acordó ampliar la obra a la zona comprendida desde el norte del puerto de Santa Fe, entre el km. 584 hasta el km. 1.238 del río Paraná en la zona de Confluencia, y profundizar el plan de dragado a 36 pies hasta Puerto General San Martín y a 28 pies hasta el puerto de Santa Fe.

En este marco la Provincia de Santa Fe, representada por la Secretaría de Transporte y el Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná, en forma conjunta con la Bolsa de Comercio de Rosario, la Bolsa de Comercio de Santa Fe, el Consejo Portuario Argentino, la Cámara de Puertos Privados Comerciales, la Cámara de Actividades Portuaria y Marítimas, el Centro Marítimo Rosario y la Cámara de Comercio, Industria y Servicios de San Lorenzo y su zona, los Entes Administradores de los Puertos de Reconquista, Rosario, Santa Fe y Villa Constitución, instituciones representativas de más del 80% de la carga usuaria de la vía navegable (y casi la totalidad de los buques que por ella transitan), compartimos el objetivo de bregar por la consolidación de un sistema de navegación eficiente, sustentable y seguro, que favorezca el crecimiento del transporte por agua, el desarrollo de las hidrovías – especialmente la de la vía navegable troncal del río Paraná- y la baja de los costos logísticos.

Es por ello que hemos constituido la Mesa de Trabajo público-privada santafesina para la Red Troncal de navegación del río Paraná, y en tal carácter presentamos nuestra visión institucional con relación a la temática de referencia, postulando los siguientes lineamientos:

- Impulsar el crecimiento del transporte por agua, el desarrollo de las hidrovías y la baja de los costos logísticos. Teniendo en cuenta que la actual concesión de las tareas de dragado y señalización de la vía navegable troncal del río Paraná vence en el año 2021, es imprescindible que el Estado Nacional comience las tareas de consultas y diseño del pliego para el llamado a licitación de una nueva concesión, de modo que al momento de finalización del actual contrato ya se haya adjudicado el nuevo y se garantice la continuidad de la prestación del servicio.



- Al plantear mejoras en la vía navegable (profundización, ensanche del canal de navegación, radas u otras), debe contemplarse adecuadamente la opinión de todos los usuarios de la misma, debiendo necesariamente incluirse en el nuevo pliego las obras que mejorarían significativamente la condición de la vía navegable actual, realizando los estudios ambientales pertinentes de modo de garantizar la sustentabilidad de la obra.
- Mantener la participación del sector privado en las tareas de dragado y señalización de la vía navegable troncal, y que el proceso de selección del concesionario se realice en un entorno competitivo y transparente, con la participación de los usuarios. En este tenor, que se exija a los participantes para llevar a cabo las obras de dragado de apertura y/o de mantenimiento y señalización, probada solvencia técnica, experiencia internacional reconocida en obras similares y eficiencia en el management de la obra.
- Constituir el Órgano de Control de la concesión de la vía navegable troncal del río Paraná, como ente separado de la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante y con la participación de los distintos actores del sistema, facilitando el acceso a la información de los indicadores económico-financieros de la concesión, en particular la referida a costos e ingresos.

Es nuestro objetivo participar activamente para que los principios incluidos en la visión de la Provincia de Santa Fe y estas importantes instituciones de la zona sean adecuadamente contemplados en el proceso licitatorio previo, los pliegos de bases y condiciones de la licitación y el marco regulatorio de la nueva concesión para el dragado y señalización de la vía navegable troncal del río Paraná.

Teniendo en cuenta que la continuidad de dichas tareas constituyen un hecho de singular significación para las economías del interior del país, y especialmente para nuestra Provincia, hemos redactado el presente documento de trabajo, que reúne toda la información y antecedentes disponibles en nuestras instituciones y pueda ser utilizado como base para los estudios y análisis a iniciar por parte de la Subsecretaría, y poniéndonos a disposición como Mesa de Consulta del organismo para las tareas relativas a la nueva licitación.

## **2. Sistema de Navegación Troncal 1995-2018**

### **2.1. Desarrollo y características**

En el río Paraná, la ruta troncal de navegación ha sido trazada por el lugar más profundo, algunos de sus sectores -los entrepasos- poseen profundidades naturales y anchos considerables; y en otros, denominados pasos, resulta necesario mantener las profundidades a través de tareas de dragado (a diferencia de los entrepasos, donde esas operaciones se realizan en forma esporádica).

Para la navegación, el río se divide en dos partes de características diferentes: los pasos, donde generalmente se verifican las profundidades determinantes y los entrepasos normalmente con profundidades naturales y un ancho navegable superior. Ambos requieren ser señalizados. Mientras que en los primeros la señalización debería estar normalmente orientada a definir un canal de navegación, generalmente angosto, por donde el navegante se debe desplazar, en los segundos se trata de identificar con la señalización los límites de la zona navegable con la mayor profundidad, como así también la señalización de los peligros.

En los pasos, los buques cargados sólo pueden utilizar la ruta principal, no existiendo rutas alternativas, mientras que en los entrepasos se encuentran las radas, las zonas de maniobra, fondeo y espera, los espejos naturales para la realización de maniobras de emergencia, etc., donde es posible abandonar la traza para maniobrar y girar a los buques, fondear o cruzarse con algún otro.

Ante el diseño de calado actual de 34 pies, el uso y costumbre de la navegación por el tramo inferior del Paraná y por el río de la Plata, consideran la altura de marea como parte disponible de la profundidad, a la hora de definir un calado máximo para el tránsito y la utilización de los canales.

Río arriba, los buques completan su carga en puertos y terminales ubicados mayormente en la zona sur de la Provincia de Santa Fe, donde los calados de salida están en función de las alturas del río, lo cual genera que muchas veces se zarpe con calados que restringen la navegación al no contar con fondeaderos o espacios aptos para la maniobra. Esta situación limita el tránsito por los canales Emilio Mitre, Martín García y Punta Indio, dado que los buques deben esperar mareas extraordinarias, que no siempre son suficientes para mantener el margen de seguridad de 0,6 metros bajo la quilla.



Tradicionalmente, en la cuenca del Plata los buques han cargado hasta alcanzar calados que tenían en cuenta las pleamares ordinarias (entre 1,2 y 1,4 metros) debiendo esperar en fondeaderos seguros para pasar con esa altura de marea los pasos de menor profundidad en los canales Emilio Mitre y Punta Indio. En la práctica, los buques han esperado por la altura de marea que brinda profundidad extra en los fondeaderos de Escobar, Zona Común, km. 99 (paso Banco Chico) y en la zona de Recalada para el caso de los buques de entrada.

La descripción del escenario actual se establece relacionando las diferentes problemáticas de la Red Troncal de Navegación de acuerdo al sector del río a que correspondan. En ese sentido se puede establecer que la ruta de navegación, de acuerdo a sus características hidrográficas, se divide en cinco sectores, cada uno con particularidades diferentes:

- El río Paraná desde su inicio en el Paraná Inferior, km. 233 hasta el km. 460, correspondiente a la profundización actual de 34 pies.
- El río Paraná de las Palmas desde el km. 48 hasta el km. 179,5.
- El Canal Emilio Mitre, el Canal de Acceso al puerto de Buenos Aires, la Zona Común y el río de la Plata hasta su comunicación con el Océano.
- El Paraná Guazú, Paraná Bravo y el Canal Martín García. En este sector se podría incluir al Pasaje Talavera como alternativa entre los km. 181 y 216.
- El río Paraná Inferior desde el km. 460 hasta el km. 584 del Paraná Medio correspondiente a la rada del puerto de Santa Fe.

El Sistema de Navegación Troncal (SNT) del río Paraná está conformado por una sucesión de tramos rectos de distinta longitud unidos por curvas.

La profundidad garantizada actualmente es de 34 pies entre desde Puerto General San Martín al Océano, y de 25 pies desde Santa Fe a Puerto General San Martín.

El buque de diseño (que es la embarcación tipo que define el diseño del canal y la sección transversal de la vía navegable) adoptado tanto para los 32/22 pies originales, como para su profundización a 34/25 pies para la concesión actual, fue un buque tipo Panamax.



Los buques que arriban al sistema de la cuenca del Plata responden a características internacionales, y los cargadores y terminales portuarias se adaptan a los tipos de buque disponibles que resulten compatibles con la ecuación de explotación más óptima, procurando que el buque salga del sistema lo más cargado posible, siendo la situación ideal que el buque se dirija en forma directa a destino sin tener que pasar por puertos o zona de completado.

Las condiciones del mercado internacional y el afán de aprovechar las economías de escala llevaron a la industria a adoptar buques de mayor tamaño, situación que se verifica tanto en el caso de los portacontenedores, como en el caso de cargas a granel: mineraleros, bulk carriers, metaneros, etc. Los buques más grandes que ingresan al sistema en la actualidad alcanzan una eslora máxima de 334 metros con mangas que llegan hasta casi los 50 metros.

Como punto de inflexión, la terminal de Escobar recibe metaneros que transportan gas natural licuado con dimensiones próximas a los 280 metros de eslora, pero desde allí hacia aguas arriba rige una prohibición de superar los 230 metros de eslora y los 32 metros de manga. Esta condición hace que los buques que operan en el Gran Rosario sean del tipo Supramax, Panamax y Handy Max, y salvo estos últimos, el resto de los buques zarpan de las terminales sin completar sus bodegas, lo que impacta negativamente en la productividad de los buques, ya sea por tener que completar sus bodegas en otro puerto o por la porción de falso flete con que se dirigen a su destino final.

Para entender con mayor precisión cómo funciona actualmente la navegación en la Hidrovía, debe tenerse en cuenta que el sistema de navegación se desarrolla, por sus propias características, en todo momento en aguas restringidas, excepto en la boca oriental del río de la Plata, en el sector limitado desde su desembocadura hasta el comienzo del Canal Punta Indio.

El criterio adoptado para el establecimiento del calado máximo hasta donde carga cada buque, ha sido definido por los cargadores considerando la profundidad determinante de cada tramo, cargando hasta un calado que toma en cuenta el aprovechamiento de profundidad extra que entrega el uso de la pleamar en los canales del río de la Plata. En tales casos, los buques deben arribar a la zona de profundidades mínimas determinantes en coincidencia con la hora en que la altura de la pleamar prevista se cumpla en dicha posición. La presencia de niebla u otros fenómenos meteorológicos, más las dificultades del tráfico (congestión, reserva de canal, etc.) pueden introducir dificultades para sincronizar ese movimiento y así franquear esos lugares con la altura de marea necesaria.

La Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante, a través de la Dirección Nacional de Vías Navegables, edita en forma diaria la planilla de profundidades mínimas del río de la Plata y río Paraná. Desde la boca del río de la Plata hasta el paso Abajo Los Ratones, brinda la profundidad al cero de la carta reflejando sólo el efecto de la marea astronómica. Desde dicho paso aguas arriba se agrega el concepto de profundidad efectiva, que es la resultante de sumar o restar la altura hidrométrica del río a la profundidad al cero.

Para navegar entre el río de la Plata y los puertos del río Paraná existen dos rutas:

- Vía Canal Martín García: Canal Martín García, río Paraná Guazú, río Paraná Bravo, Pasaje Talavera.
- Vía Canal Emilio Mitre: Canal de Acceso al puerto de Buenos Aires, Canal Emilio Mitre, río Paraná de las Palmas.

Luego de franquear alguna de estas dos vías, los buques de ultramar -para acceder a los puertos del Paraná-, deben navegar por el río Paraná Inferior entre el km. 234 y el puerto de Puerto General San Martín, y luego por el Paraná Medio hasta el puerto de Santa Fe.

Las vías Canal Martín García y Canal Emilio Mitre convergen en el km. 234 de la ruta troncal, en el río Paraná Inferior. La diferencia de distancias entre una y otra no es significativa (aproximadamente 10 km. menos por Canal Emilio Mitre).

En la actualidad la mayoría de los buques graneleros que ingresan al sistema (en condición de lastre) lo hacen navegando por el Canal Martín García y el río Paraná Guazú, dirigiéndose hacia los puertos ubicados al norte de San Pedro. En el año 2015 de los casi 2.000 buques graneleros que ingresaron al río Paraná, unos 1.600 utilizaron el Canal Martín García en su trayecto de entrada al sistema.

La mayoría de los buques graneleros que egresan del sistema (en condición de plena carga) lo hacen navegando por el río Paraná de las Palmas y en el Canal Emilio Mitre, dirigiéndose hacia el río de la Plata y el Océano. Los pocos buques que egresan del Paraná a través del Canal Martín García lo hacen en virtud de la reglamentación vigente que limita la eslora máxima para navegar el Paraná de las Palmas, en 2015 menos de un 3% de los buques bajaron de puertos del Paraná eligiendo esta vía.



## 2.2. Problemática

Ante este contexto, la problemática principal del Sistema de Navegación Troncal del río Paraná y el río de La Plata, que le resta agilidad y fluidez al tránsito, se ocasiona por la espera de mareas en el Paraná Inferior y el río de La Plata. La mayoría de los buques graneleros, que zarpan de los principales puertos up river, lo hacen con calados que están en función de las profundidades de los pasos del tramo de la red troncal que no está afectado por el régimen de mareas. Luego, deben esperar pleamares o periodos muy cercanos a ellas, para transitar por los canales Martín García, Emilio Mitre y Punta Indio. Esto interrumpe la navegación, pues obliga a los buques a fondear en las radas de Escobar, Zona Común, Banco Chico o Recalada, incrementando el tiempo de tránsito y produciendo un sobre costo económico y un detrimento a la seguridad de la navegación. Las demoras por fondeos en espera de mareas pueden llegar a triplicar el tiempo normal de tránsito.

Otro inconveniente que le resta agilidad al Sistema, ocasiona congestiones de tránsito y eleva los costos portuarios de nuestras exportaciones en los puertos río arriba es la espera de la publicación de las determinantes diarias. La Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante publica diariamente, alrededor de las 10:00 horas, las profundidades disponibles en el sistema. Consecuentemente, los buques que no alcanzan a zarpar para franquear los pasos críticos antes de ese horario, afrontan el riesgo de arribar a los mismos cuando la nueva determinante ya se ha publicado, pudiendo ésta revelar cambios en la profundidad de dichos pasos. Consecuentemente, si surge que la profundidad es menor a la del día anterior, los buques podrían ser susceptibles de ser detenidos por la Autoridad Marítima. Ante este contexto es habitual que los buques que operan en puertos río arriba suspendan sus operaciones alrededor de medianoche a la espera de la determinante del día siguiente, para ajustar su calado de zarpada.

Esto no sólo ocasiona un importante tiempo improductivo a las terminales de carga, conflictuando el ingreso de mercadería a las mismas y generando una mayor erogación económica por el tiempo del buque inactivo, sino que además todos los buques que han esperado la publicación de la determinante zarpan casi simultáneamente, congestionando la vía navegable en el tráfico de bajada.

Se podría dar solución a esta problemática a través de "buque despachado, buque zarpado".

En lo concerniente al tráfico de subida, frecuentemente se ven demoradas las subidas de los buques hacia las terminales debido a la falta de radas. Esto conlleva más de 30 horas de navegación desde Zona Común hacia San Lorenzo en donde los muelles se encuentran improductivos pese a tener la mercadería lista para la carga.

Es necesario que existan suficientes fondeaderos a lo largo del Sistema de Navegación Troncal, tanto para los buques en subida como los buques en bajada a la espera de pleamares, con similares profundidades a la red, con el fin de garantizar un adecuado margen bajo la quilla a los buques que deban utilizar los mismos, adoptando estrategias de gestión de las vías navegables más actuales, técnicamente superadoras y económicamente más eficientes.

Otra problemática común son las interferencias a la navegación (verbigracia, la operación de buques metaneros en Escobar), que generan interrupciones y/o demoras a las subidas y descensos de los buques con la consiguiente ineficiencia al sistema. También con el incremento del tamaño de los buques las zonas de cruces determinadas resultan escasas, por lo que deberían redefinirse en el nuevo diseño.

## 2.3 Evolución

### 2.3.1 Impacto del sistema

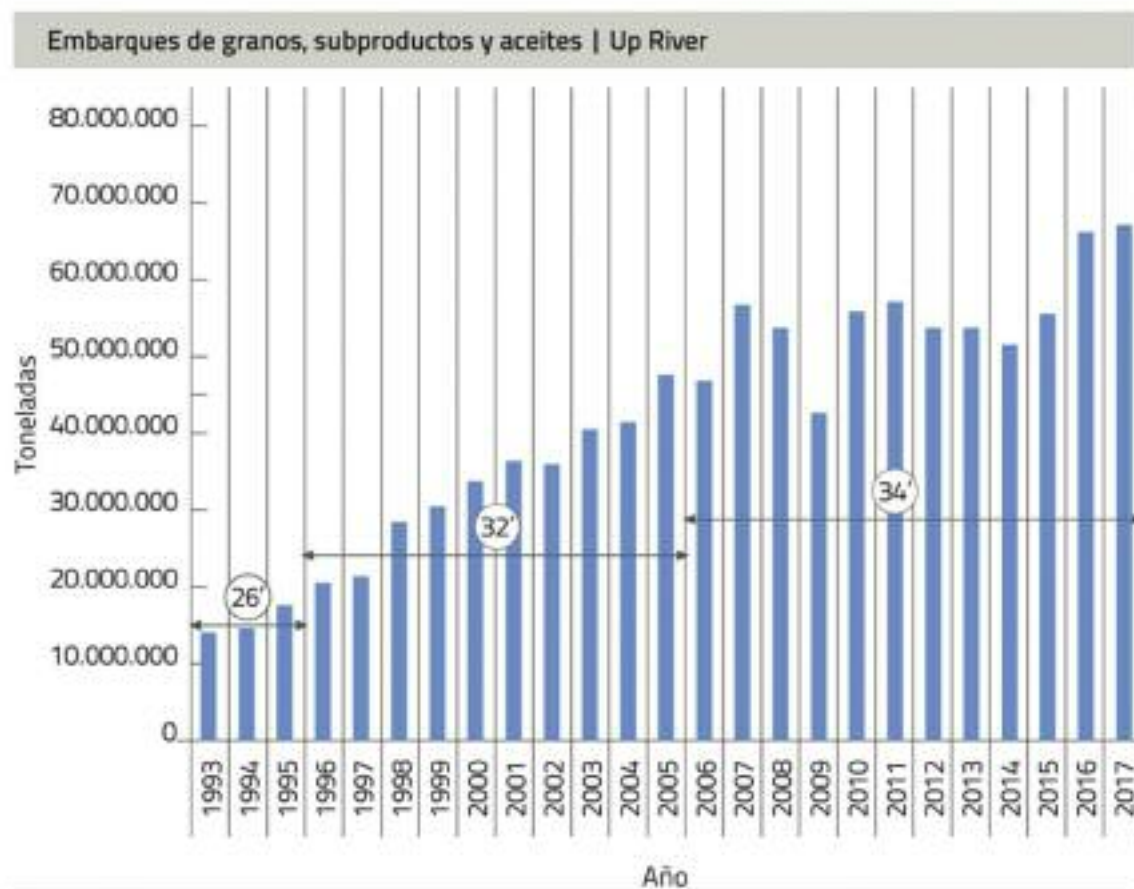
Para evaluar el impacto que han tenido las mejoras en el Sistema de Navegación Troncal y la navegación de la Hidrovía Paraguay-Paraná resulta fundamental identificar los principales cambios que se desarrollaron en las áreas agrícolas, en la producción agroindustrial de nuestro país y en los embarques a través de los puertos ubicados a la vera del río Paraná.

El dragado y la señalización de la vía navegable troncal del río Paraná en el tramo Puerto General San Martín al Océano ha sido una de las diversas causas que favorecieron el crecimiento del área sembrada de granos hacia el norte del país y del notable proceso de inversiones en el complejo oleaginoso del Área Metropolitana de Rosario (AMR), que difícilmente registre antecedentes similares en la República Argentina y Latinoamérica, por la enorme cantidad de industrias y puertos que se localizaron en un área geográfica reducida.

En muy pocos años, con elevadísimas inversiones en moneda extranjera y un impresionante incremento en la capacidad de *crushing* de oleaginosas, los embarques por las terminales portuarias del sur santafesino pasaron de un promedio anual de 16 millones de toneladas en el período 1993/95 a 53 millones de promedio anual en 2006/08 y a 64 millones de promedio anual en 2015/17. Es decir que medido entre puntas el incremento en los embarques fue del orden del 300%.



**Gráfico N°1: Embarque de granos, subproductos y aceites en puertos up river.**



Fuente: Elaboración propia

Dichas mejoras le permitieron a la República Argentina convertirse, dentro del Mercosur ampliado, en el país de mayor crecimiento en la industria oleaginosa en los últimos 20 años. Claramente nuestra nación se erigió en líder indiscutido de la región. A principios de la década de los noventa la capacidad teórica de molienda diaria de todas las fábricas radicadas en el AMR se encontraba en 25.000 toneladas por día. Con el dragado del río Paraná fueron creciendo las instalaciones de nuevos puertos y fábricas aceiteras y las ampliaciones de los existentes, hasta alcanzar -en la actualidad- una capacidad conjunta de alrededor de 160.000 toneladas por día. El crecimiento en 20 años (desde 1995 a 2015) fue del 538%.

En la actualidad, las República Argentina cuenta con una capacidad de procesamiento teórica de cerca de 207.000 toneladas por día. El crecimiento en 20 años de la capacidad del país fue del 257%, prácticamente la mitad de lo que creció la capacidad instalada en el AMR.

Si se compara el crecimiento de la capacidad de *crushing* de oleaginosas en los países del Mercosur, en el periodo 2003/2013, Argentina superó a Brasil al duplicar su capacidad en diez años.

De las casi 207.000 toneladas de capacidad teórica diaria que tiene la República Argentina, el 78% de la misma se encuentra localizada en la zona del Gran Rosario, en la Provincia de Santa Fe. En dicha área geográfica existen unas 20 plantas industriales, muchas de ellas con una elevadísima capacidad de procesamiento diaria.

A nivel de concentración geográfica, este complejo industrial oleaginoso es considerado el más importante a nivel mundial, si se tiene en cuenta la gran cantidad de fábricas que están localizadas en una superficie reducida a la vera del río Paraná y la elevada capacidad teórica de *crushing* diaria que tienen muchas de ellas. Lo anterior le otorga a este complejo industrial fuertes economías de escala, que se traducen en una mayor eficiencia y menores costos comparativos de producción respecto a fábricas similares en Brasil, Estados Unidos o China.

Es razonable suponer que de no haberse llevado a cabo las mejoras de la vía navegable troncal del río Paraná, Argentina no habría logrado concretar las ventajas competitivas en materia logística que potenciaron este proceso de inversiones de tamaño magnitud y éxito.

Por ello y ante el desafío que representa para el sistema logístico en su conjunto, un nuevo impulso en la tasa de crecimiento de la producción agroindustrial, debido a la remoción de barreras que ralentizaban el crecimiento productivo, como lo eran el cierre de la economía al comercio internacional y la aplicación de gravámenes a las exportaciones (retenciones), resulta menester producir una mejora en el nivel de prestación que brinda la vía navegable, tanto en cuestiones ligadas a los servicios y regulaciones a la navegación, como a la infraestructura del canal navegable y las obras complementarias necesarias para una navegación segura y eficiente.

Tal como se verá más adelante en este apartado y más allá de las cuestiones ligadas a la definición del buque de diseño, si las proyecciones de aumento de la producción agrícola se alcanzan en los próximos diez años y no se efectuaran mejoras en la vía navegable que permitan una mayor carga por buque, en la zona del up river se necesitarían, sólo por este aumento de la producción, un 20% más de buques que en la actualidad, es decir entre 400 y 500 buques más que los que ingresan actualmente al sistema, sin contar aquellos que deban hacerlo transportando otras cargas.

En este orden de ideas, es necesario tener presente la importancia que tiene este complejo para la generación de divisas y la estabilidad macroeconómica de la República Argentina.

En el año 2017, Argentina exportó cerca de 58.428 millones de dólares, conforme a las cifras estimadas por el INDEC. Si se suman las exportaciones de los complejos oleaginosos (soja y girasol) y de los complejos cerealeros (maíz, trigo, cebada, arroz y sorgo), se arriba a un total de 25.300 millones de dólares. Esto significa que el 43% de las exportaciones en Argentina son generadas por la producción de granos y su industrialización posterior (harinas, pellets, aceites, biodiesel y otros subproductos).

Las exportaciones del complejo oleaginoso (soja más girasol) ascendieron el año pasado a 17.957 millones de dólares. El 96% de estas exportaciones, es decir más de 17.200 millones de dólares, se embarcaron a través de las terminales portuarias ubicadas en el AMR.

En consecuencia, el 31% del total de las exportaciones de Argentina en el 2017 ha sido generado por la producción de soja y girasol y su industrialización posterior. Concretamente: casi uno de cada tres dólares que ingresan a Argentina por exportaciones, es aportado por el complejo oleaginoso.



### 2.3.2 Tráfico y cargas del sistema

Los principales puertos de la Provincia de Santa Fe contribuyen de manera significativa al tránsito del Sistema de Navegación Troncal, pues cerca del 65% de los buques de navegación marítima internacional que la transitan operan en los puertos del AMR. De este modo, es indudable la importancia estratégica que el Sistema de Navegación Troncal tiene para la Provincia de Santa Fe y su desarrollo económico. Consiguientemente, surge el genuino interés en ser partícipes principales en su planeamiento y gestión.

**Cuadro N°1. Buques zarpados por región geográfica. [Unidades]**

Año	Up river	Metropolitana		Total
	Timbúes Ramallo	a Bs. Sud	As. a D.	
2017	2.162	1.157		<b>3.319</b>
2016	2.001	1.200		<b>3.201</b>
2015	1.786	1.390		<b>3.176</b>
2014	1.745	1.711		<b>3.456</b>
2013	1.680	1.839		<b>3.519</b>
2012	1.714	1.096		<b>3.810</b>
	<b>11.088</b>	<b>9.393</b>		<b>20.481</b>

Fuente: Centro Marítimo Rosario

**Cuadro N°2. Tipo de carga por tipo de buque año 2017**

Tipo de Buque	Tipo de Carga [Toneladas]		TOTAL en buques con C>15 pies		
			TOTAL	Exportado	Importado
				+ Removido Salido	+ Removido Entrado
GRANELEROS	Graneles Sólidos	Agrograneles	66.715.544	66.715.544	0
		Fertilizantes	3.173.155	802.865	2.370.291
		Minerales - Metales - Chatarra	4.934.786	70.840	4.863.946
		Subtotal:	74.823.486	67.589.249	7.234.237
TANQUES	Graneles Líquidos	Aceites comestibles	5.781.005	5.750.382	30.623
		Combustibles - Petróleo - Químicos	30.980.678	9.427.607	21.553.071
		Subtotal:	36.761.683	15.177.989	21.583.695
TANQUES CON GNL		Gas Natural Licuado	1.651.675	0	1.651.675
PORTACONTENEDORES		Contenedores	11.566.919	5.398.121	6.168.798
CARGA GENERAL		Carga general	9.135.508	1.212.696	7.922.812
OTROS BUQUES					
	Cruceros Pasajeros (no incluido en total de cargas)		310.264	0	0
	Car Carrier Vehiculos y otros		848.511	201.991	646.520
	Frigorificos Varias		342.873	0	342.873
			1.191.384	201.991	989.393
TOTAL 2017 (estimado):			135.130.655	89.580.044	45.550.611

Fuente: Hidrovía S.A.

### 2.3.3 Evolución y proyecciones de la producción de granos

De acuerdo con la información que suministra el Ministerio de Agroindustria de la Nación, la producción total de granos en nuestro país ha pasado de unas 68 millones de toneladas en el período 2000/01 a casi 137 millones de toneladas en 2016/17, es decir un incremento de algo más del 100% medido entre puntas.

Si nos enfocamos en las últimas diez campañas, es decir entre 2007/08 y 2016/17, el volumen de producción pasó de 97 millones de toneladas a casi 137 millones de toneladas, lo que implica un aumento del 41%.

**Cuadro N° 3: Evolución de la producción total de granos de la República Argentina**

Campaña	Producción total (t)
2000/01	68.155.289
2001/02	69.708.765
2002/03	71.042.479
2003/04	69.739.413
2004/05	85.143.338
2005/06	77.244.190
2006/07	94.402.591
2007/08	97.180.612
2008/09	61.444.112
2009/10	94.978.037
2010/11	104.526.379
2011/12	91.677.922
2012/13	105.461.272
2013/14	110.944.934
2014/15	123.366.905
2015/16	125.381.569
2016/17	136.891.051

Fuente: Ministerio de Agroindustria.

(<https://www.agroindustria.gob.ar/sitio/areas/estimaciones/estimaciones/metodologia>; acceso 26/06/18)

Si se proyecta la tendencia lineal de crecimiento de la producción para los próximos diez años a partir del intervalo 2000/01 a 2016/17, en la campaña 2026/27 la producción agrícola alcanzaría alrededor de 160 millones de toneladas.



También se ha analizado, separadamente, la evolución de la producción de los principales granos, es decir, girasol, maíz, sorgo, soja y trigo, durante los periodos antes mencionados (Cuadro N° 4).

El coeficiente de correlación entre la evolución de la producción de dicho conjunto de granos y la producción total argentina es casi igual a uno (0,997) tanto para el período 2000/01 y 2016/17 como para las diez últimas observaciones completas, es decir 2007/08 y 2016/17.

**Cuadro N° 4: Evolución de la producción de girasol, maíz, sorgo, soja y trigo.**

<b>Campaña</b>	<b>Producción G,M,S,S,T</b>
2000/01	64.474.690
2001/02	66.788.204
2002/03	68.485.473
2003/04	66.403.920
2004/05	81.443.551
2005/06	73.792.484
2006/07	90.193.797
2007/08	92.349.747
2008/09	56.595.235
2009/10	90.324.078
2010/11	96.876.725
2011/12	83.573.141
2012/13	96.300.080
2013/14	101.329.754
2014/15	115.663.868
2015/16	116.193.037
2016/17	129.146.023

Fuente: Ministerio de Agroindustria.

(<https://www.agroindustria.gob.ar/sitio/areas/estimaciones/estimaciones/metodologia>; acceso 26/06/18)

Las tasas de crecimiento entre puntas para ambos intervalos fueron similares a las observadas para la producción total, casi un 101% en el caso de comparar los periodos 2000/01 y 2016/17 y 41% para 2007/08 y 2016/17.

Un aspecto importante a tener en cuenta consiste en la evolución de la producción en las provincias del noreste y noroeste de nuestro país, que son las que se encuentran fuera de la zona núcleo de producción de granos, y más alejadas de los puertos del AMR, que son la salida natural para la exportación de esos productos. Entre dichas provincias computamos a Corrientes, Misiones (NEA), Catamarca, Chaco, Formosa, Jujuy, Salta, Santiago del Estero y Tucumán (NOA).

La evolución de la producción de girasol, maíz, sorgo, soja y trigo entre 2000/01 y 2016/17 en las regiones NEA y NOA se muestra en el Cuadro N° 5 siguiente.

**Cuadro N° 5: Evolución de la producción de girasol, maíz, sorgo, soja y trigo en NEA y NOA.**

<b>Campaña</b>	<b>TOTAL NEA-NOA (t)</b>
2000/01	4.100.607
2001/02	6.507.396
2002/03	6.854.721
2003/04	5.779.480
2004/05	4.700.191
2005/06	8.029.079
2006/07	8.867.507
2007/08	8.339.501
2008/09	4.595.141
2009/10	9.321.153
2010/11	12.548.054
2011/12	7.021.926
2012/13	6.537.456
2013/14	13.062.618
2014/15	10.289.905
2015/16	14.682.497
2016/17	16.729.281

Fuente: Ministerio de Agroindustria.

(<https://www.agroindustria.gob.ar/sitio/areas/estimaciones/estimaciones/metodologia>; acceso 26/06/18)

En este caso el crecimiento de la producción medido entre puntas fue del orden del 308% mientras que si el incremento se mide en las últimas diez observaciones (2016/17 contra 2007/08) el incremento alcanzó casi 101%. Para tener una idea de magnitud, la tasa de crecimiento de las regiones NEA-NOA fue dos veces más que el total del país entre 2000/01 y 2016/17 y más del doble si la comparación se realiza entre 2016/17 y 2007/08.

Esto muestra de qué manera la producción de granos nuestro país "se desplaza" hacia el norte. A principios de los años 2000, la producción de girasol, maíz, sorgo, soja y trigo en las zonas NEA-NOA era de algo menos del siete% del total de producción del país, mientras que en 2016/17 esa participación trepó al 13%. En conclusión, la participación porcentual de la producción de dichos granos en las regiones del NEA-NOA con relación al total del país casi se duplicó en ese período.

Por otro lado, se puede calcular la relación entre las toneladas embarcadas de granos, subproductos y aceites desde las instalaciones portuarias ubicadas en la zona que va desde Villa Constitución en el sur hasta Timbúes en el norte, en el período que abarca los años 1993 hasta 2017, y los embarques totales de dichos productos a través de todos los puertos de la República Argentina.

De allí se obtiene que, en promedio, dicha relación ha sido para ese lapso del 74%. Si el cálculo se acota a los últimos diez años, es decir al período 2008-2017, la participación de los embarques desde instalaciones portuarias ubicadas en territorio santafesino ha subido hasta 79%, alcanzando picos de 82% en los años 2009 y 2015.

**Cuadro N° 6: Embarque de granos, subproductos y aceites por zona.**

EMBARQUES DE GRANOS, SUBPRODUCTOS Y ACEITES						
Año	Rosario (1)	Timbues- Pto. San Martín-San Lorenzo (2)	Villa Constitución (3)	Sub total (A) (1)+(2)+(3)	Total ARG (B)	(A) / (B)
1993	4.179.223	10.481.318	197.621	14.858.162	22.801.994	65%
1994	4.634.606	10.887.280	205.133	15.527.019	24.175.705	64%
1995	6.013.805	12.232.634	338.170	18.584.609	29.045.364	64%
1996	7.514.208	11.129.790	114.407	20.958.405	30.361.273	69%
1997	7.556.664	14.500.726	80.773	22.138.163	35.884.214	62%
1998	10.340.062	19.046.296	311.913	29.598.271	45.802.508	65%
1999	9.881.137	20.972.595	258.132	31.111.864	42.244.639	74%
2000	11.051.786	23.544.538	383.709	34.980.033	47.411.205	74%
2001	9.759.428	27.123.804	256.433	37.139.715	50.646.276	73%
2002	10.710.926	26.279.185	111.542	37.101.653	48.133.790	77%
2003	11.664.882	29.263.870	123.523	41.052.275	53.662.576	77%
2004	12.689.168	29.745.522	50.034	42.484.722	56.653.146	75%
2005	13.453.035	35.166.918	13.200	48.633.153	65.838.812	75%
2006	12.400.779	35.701.310	28.579	48.130.668	62.759.391	77%
2007	17.451.391	40.489.948	24.513	57.965.872	74.174.815	78%
2008	16.115.938	39.088.459	10.000	55.214.397	70.504.376	78%
2009	11.125.156	32.536.109	50.000	43.711.265	51.462.527	82%
2010	16.171.580	40.975.221	0	57.146.801	72.028.975	79%
2011	16.993.663	41.201.735	0	58.195.398	73.793.409	79%
2012	15.792.990	39.485.610	0	55.278.600	71.405.373	77%
2013	13.781.894	41.106.151	145.000	55.033.045	70.235.381	78%
2014	10.896.668	41.967.213	197.748	53.061.629	65.984.058	80%
2015	13.719.778	42.495.524	468.510	56.683.812	69.709.323	82%
2016	16.152.752	51.603.776	302.944	68.059.472	86.476.624	79%
2017	17.118.208	51.550.938	317.846	68.986.992	86.513.933	80%
				Promedio 1993-2017		74%
				Promedio 2008-2017		79%

Fuente: Ministerio de Agroindustria.

([https://www.agroindustria.gob.ar/sito/areas/ss\\_mercados\\_agropecuarios/exportaciones/](https://www.agroindustria.gob.ar/sito/areas/ss_mercados_agropecuarios/exportaciones/); acceso 08/08/18)

Por otro lado y con relación a las perspectivas de la producción de granos y de acuerdo con los datos que surgen del Escenario de Referencia Agroindustrial Mundial y Argentino (ERAMA) que elaboró la Fundación INAI, publicado en octubre de 2017 y cuyo objetivo es "analizar lo que sería esperable que ocurra hacia el 2026/2027 si continúan vigentes las tendencias actuales", nuestro país alcanzaría unas 143 millones de toneladas de granos en los próximos diez años, esto es para la campaña 2026/27, la producción de harinas proteicas sería del orden de las 39 millones de toneladas y los aceites sumarían casi 11 millones de toneladas. Asimismo, algunas estimaciones oficiales sitúan a dicha producción en el orden de las 160 millones de toneladas en un horizonte de diez años.



Ahora bien, las proyecciones agrícolas de la OCDE-FAO 2018/2027 señalan que, para ese horizonte temporal, la producción de soja en Argentina alcanzaría las 66,3 millones de toneladas. Para ese mismo período, proyecta que el *crushing* de soja en Argentina alcanzaría casi 51 millones de toneladas y las exportaciones de poroto de soja desde nuestro país llegarían a unas 14,3 millones de toneladas, ya que la mayor parte de la producción se destinaría a la industrialización.

Dichos organismos internacionales proyectan para los países en desarrollo un crecimiento de 13,7% para el caso de la producción de trigo; un aumento del 21,4% para el maíz y para el resto de los cereales un 22,8% para el año 2027 con relación al promedio de producción del período base, que son los años 2015-17.

Si se supone que los aumentos de producción proyectados para los países en desarrollo serían aplicables para el caso de nuestro país, la producción de cereales y oleaginosas al año 2027 en Argentina se ubicaría alrededor de las 160 millones de toneladas.

Sin desconocer la dificultad que implica una proyección de la producción agrícola a largo plazo, se ha realizado un ejercicio para estimar cuál sería el volumen de la producción de soja, trigo, maíz y otros granos que la República Argentina alcanzaría en el año 2040.

Para ello, se supuso constante a lo largo del horizonte de proyección, la tasa de crecimiento anual de la producción de granos que la OCDE-FAO estima para los países en desarrollo entre los años 2027 y 2026 y se utilizó dicha tasa para proyectar la producción de cada uno de los productos antes mencionados hasta el año 2040.

A continuación se muestra el cuadro que resume cuál sería el volumen de producción granaria en nuestro país si se cumplieran los supuestos antes descriptos:



**Cuadro N° 7: Proyección de la producción de granos.**

<b>PROYECCIÓN DE LA PRODUCCIÓN DE GRANOS</b>			
<b>Total República Argentina al año 2040</b>			
	Proyección 2027	Proyección 2040	% crecimiento anual
Soja	66.300.000	79.129.119	1,37%
Trigo	16.539.612	19.116.443	1,12%
Maíz	49.808.881	56.468.652	0,97%
Otros	17.886.127	23.167.119	2,01%
<b>Total</b>	<b>150.534.620</b>	<b>177.881.334</b>	
% de aumento 2040 vs. 2027:			<b>18,17%</b>

Fuente: Elaboración propia sobre la base de datos de OCDE-FAO.

Teniendo en cuenta lo señalado en los párrafos precedentes y como puede apreciarse de los cuadros anteriores, existe una correlación positiva entre el aumento de la producción de cereales y oleaginosas y los embarques de granos, subproductos y aceites.

Si la relación entre estas dos variables se mantuviera más o menos constante, con una producción granaria del orden de los 160 millones de toneladas, los embarques por las instalaciones portuarias del AMR rondarían los 90 millones de toneladas. Esta situación obligará a mejorar el conjunto de la vía navegable, la accesibilidad terrestre a las zonas portuarias, fomentar el cabotaje fluvial y optimizar las infraestructuras portuarias públicas de nuestra provincia como es el caso de la relocalización del puerto de Santa Fe.

Por lo tanto, se estima que en el año 2027 a través de las instalaciones portuarias ubicadas en la Provincia de Santa Fe, se embarcarían entre 83 y 90 millones de toneladas de granos, subproductos y aceites, lo que implica un incremento porcentual de entre 20 y 30% más de embarques con relación al año 2017.

## **2.4 Análisis y desarrollo de sistemas fluviales.**

Las cuencas hidrográficas constituyen recursos de gran importancia para el crecimiento de las naciones, particularmente por su directa gravitación en el desarrollo político, económico y social de las mismas, siendo a su vez potenciales factores dinamizadores que promueven la complementariedad e integración de sus respectivas áreas de influencia.

Cuando una cuenca hidrográfica, dotada de infraestructura y servicios de transporte y logística, cumple con una serie de requisitos que hacen a la seguridad y a la navegación, es considerada una hidrovía, aunque ciertamente existen muchas e importantes vías navegables que no llegan a constituir una hidrovía como tal.

Entre los sistemas fluviales más grandes se encuentran las sudamericanas del Amazonas y Orinoco y el conjunto Paraguay-Paraná-de la Plata, la del río Congo (África), el mar Caspio (Asia-Europa), el río Nilo (África), el río Mississippi (Estados Unidos) y el Yantze (en China), aunque puede haber diferencias en cuanto a las condiciones ofrecidas a la navegación.

En Europa existen actualmente 26.500 km. de rutas fluviales, de los cuales unos 10.000 km son artificiales (aproximadamente el 38,5%), mientras el resto son naturales. Como dato significativo diremos que un 80% de la producción agrícola de Estados Unidos se transporta por la Hidrovía del Mississippi.

Las estrategias de manejo de sistemas de navegación de características geohidráulicas similares pueden servir de pauta para el planeamiento de modernas y renovadas estrategias para nuestro Sistema de Navegación Troncal, incorporando soluciones superadoras desde el punto de vista técnico, económico, y ambiental, atento que el desarrollo de hidrovías eficientes contribuye al mejoramiento de la competitividad, a la generación de economías de escala, a la reducción de costos logísticos, a una mejor inserción en el comercio internacional y al desarrollo de nuevos polos de actividad.

En este sentido, dos de los sistemas fluviales de navegación más importantes del mundo son los pertenecientes a los ríos Rin y Mississippi, los cuales registran volúmenes de carga transportadas mayores a los 400 millones de toneladas anuales. Tan importante resulta la Hidrovía Mississippi-Missouri, que por ella se transporta el 80% de la producción agrícola de Estados Unidos. El sistema de navegación de esta última posee una significativa similitud con el de la Hidrovía Paraguay-Paraná, donde el río Paraná, desde Santa Fe hasta su desembocadura, posee una configuración semejante a la del río Mississippi, con varios brazos menores que le restan flujo a su vena principal.

La futura concesión deberá analizar el funcionamiento de los sistemas mencionados, identificando las herramientas de gestión que coadyuven al aumento de la competitividad mediante la baja de costos y la complementariedad de los puertos up river, y proponer las mejores alternativas para ofrecer las condiciones óptimas en función de las necesidades de la demanda.

### **3. Gestión de la Vía Navegable**

#### **3.1. Gestión de la navegación.**

La planificación del periodo 2020-2040 ofrece una extraordinaria oportunidad para modernizar la gestión de la navegación en el Sistema de Navegación Troncal con el objetivo de lograr que las profundidades ofrecidas se encuentren disponibles de manera constante y permanente. Por lo tanto, las próximas pautas para la administración de la navegación deberían sustentar en parámetros modernos y fundamentados técnicamente para el uso ágil del Sistema.

Actualmente, la complejidad de la navegación es gestionada a través de sistemas y formalidades que no se han actualizado apropiadamente, por ejemplo: la publicación diaria de la determinante, las restricciones de eslora en toda la traza (especialmente en el Paraná de las Palmas), la dinámica del sistema, que hace que deberían optimizarse los tiempos para el otorgamiento de la declaratoria de dragado, como así también los protocolos de agilización para subida de buques, que claramente son contrarios a la baja de costos, y la eficiencia del sistema. Debería analizarse dentro de esta problemática el uso del calado dinámico, y su posibilidad de implementación local, como un tema de los tantos a evaluar integralmente.



### **3.2. Canales de navegación**

Nuestro sistema de navegación río Paraná- río de la Plata al Océano, no ha sido estudiado como un sistema integral de navegación, como así tampoco sus riesgos sistémicos. La multiplicidad de estudios y obras han sido desarrollados por impulsos de diverso origen e interés, pero nunca se ha analizado la integralidad del sistema de exportación importación como un todo, buscando la baja de costos.

Teniendo como objetivo el alcance de una mayor eficiencia del sistema, la eliminación de sus ineficiencias y la consecuente baja de costos, deberán analizarse los canales existentes, los proyectados, las curvas del Paraná de las Palmas, la salida más conveniente al Océano, desde una perspectiva integral a ser considerada dentro de la viabilidad económica y la sustentabilidad ambiental en la nueva concesión.

Hoy los entrepasos han quedado colmatados, por lo que se debería prever aumentar las zonas de cruces de embarcaciones a los efectos de que no sea necesario recurrir a la corrección regulando la velocidad en el sistema. Al momento de diseñar la nueva concesión, los anchos de solera de estos lugares deberían contemplar el aumento de las mangas de los buques.

Un tema que también es muy importante es que hoy los buques que bajan del litoral comparten el canal con los que ingresan y salen del puerto de Buenos Aires. El nuevo sistema debería contemplar una solución con segregación de tránsito, evitando así los cruces y fondeos en aguardo de las mareas. La incorporación de más zonas de cruce agilizaría la navegación.

Sería necesario relevar y adecuar la traza de la red troncal en varios puntos de la misma, y deberían protocolizarse los cambios de trazas en base a fundamentos técnicamente demostrados.



### 3.3. Buque de diseño.

Por buque de diseño se entiende al buque seleccionado en base a los estudios relacionados con la cantidad y dimensiones de los buques que con mayor probabilidad transitarán por la vía navegable durante el horizonte de planeamiento del proyecto. Es decir, es aquel que será capaz de transitarla de manera segura cuando se cumplan las condiciones de diseño del canal que, generalmente, excluyen eventos hidrometeorológicos extraordinarios. El buque de diseño utilizado para el Sistema de Navegación Troncal durante el periodo 1995-2018 ha sido el buque tipo Panamax.<sup>1</sup> Su característica principal es su manga, la cual no excede las medidas de las esclusas del Canal de Panamá. Sin embargo, con la ampliación del citado canal, sus características técnicas han comenzado a perder cierta vigencia comercial.

Ante este contexto, resultaría prioritario definir nuevamente el buque de diseño (atento que no es lo mismo un containerero, un granelero o una barcaza). Al ser el buque de diseño el cliente de la vía navegable, resulta de fundamental importancia acertar en su elección, ya que el mismo definirá las características del canal y el tipo de relación dinámica que se establecerá entre el canal y el buque, pudiendo ser la de un paso inocente o la de un paso agresivo. En todos los casos, será el canal el que fijará las condiciones de tránsito, que de no resultar coherentes con las características del buque, ocasionará que el paso sea de carácter forzado, comprometiendo no sólo la seguridad del buque y de la navegación sino también la integridad del canal, pues se verá obligado a entregar una performance para la que no fue diseñado, incrementando de este modo las probabilidades no sólo de varaduras, sino de sufrir averías, tales como desmoronamientos de soleras, alteración de veriles y otras.

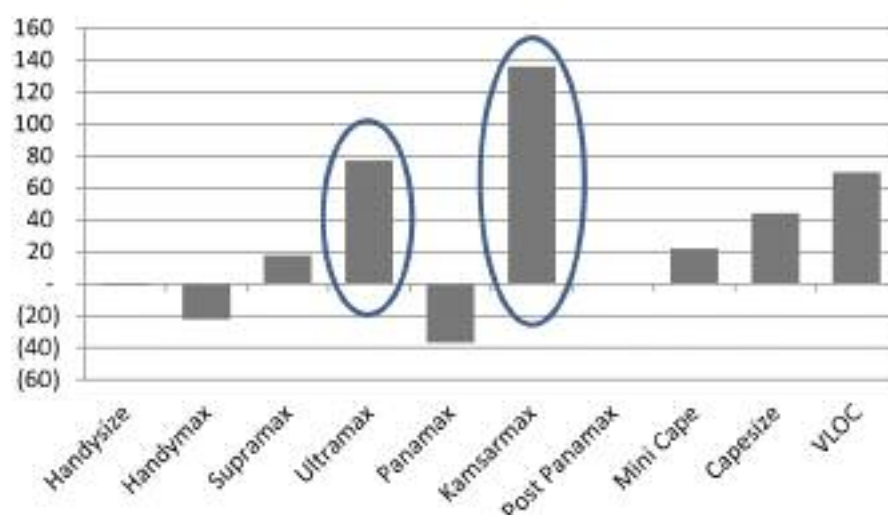
---

<sup>1</sup> Plan Maestro y Director del Sistema de Navegación Troncal. Segunda etapa. Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación. 2011.

A los efectos de determinar el buque de diseño para el periodo 2020 - 2040, se deberían investigar y analizar las tendencias globales actuales en relación a la construcción naval. En este orden, el 90% de la construcción naval por tonelaje bruto se concentra en tan solo tres países; China (36%), la República de Corea (34%) y el Japón (20,9%). La mayor parte de los buques construidos en China son buques graneleros y de carga general; la República de Corea está a la cabeza en buques portacontenedores, buques gaseros, y buques tanque y Japón construye principalmente buques graneleros de carga seca. El resto del mundo —incluidos los astilleros de Europa— se concentran en la construcción de transbordadores y buques de pasajeros, incluidos los cruceros.

En relación a las expectativas de vida útil de los buques de la flota mundial, se puede mencionar que el promedio de edad actual ronda los 20 años, siendo los buques graneleros de carga seca los más modernos de la flota mundial. Actualmente, el 43% de esos buques tienen menos de cinco años de antigüedad. Este promedio es bajo en comparación con decenios anteriores, debido a las significativas incorporaciones de buques nuevos en los últimos años. La distribución por edad también está influida por el crecimiento del tamaño de los buques de los últimos años. Los buques más modernos son los buques más grandes. El tamaño promedio de los graneleros con más de 20 años de antigüedad es de aproximadamente 59.000 toneladas de deadweight mientras que el tamaño promedio del mismo tipo de buques de hasta cinco años de antigüedad es de 80.000 toneladas de deadweight. Por lo tanto se puede concluir que, los buques de menor tamaño, son los buques que son retirados de servicio con mayor antigüedad que la antigüedad promedio del resto de la flota de buques graneleros de carga seca.

**Gráfico N° 2. Incorporaciones netas a la flota mundial de graneleros. (Junio 2017 – junio 2018). [unidades]**



Fuente: Centro Marítimo Rosario, sobre base de información de armadores, astilleros y shipbrokers

La información presentada constituye una buena base para la determinación del buque de diseño para el Sistema de Navegación Troncal 2020 – 2040. Es decir, si se considera que resulta aceptable suponer la existencia de una tendencia en los armadores a conservar los buques en operación aproximadamente por un promedio de 25 años, los buques que actualmente se están construyendo, serán los que estarán en operación y conformarán la oferta de transporte marítimo en el periodo 2020- 2040. Por ende, serán los buques con mayor probabilidad de ser empleados en el Sistema de Navegación Troncal.



#### **4. Escenario y cuadro de situación**

##### **4.1. Requerimientos de mayor profundización y áreas complementarias.**

De las estadísticas y proyecciones mencionadas en los puntos anteriores, se puede concluir que la profundización de la red troncal es indispensable para posibilitar el ritmo previsto en el desarrollo del comercio por agua de carga a granel. Por ejemplo, tomando los datos que nos provee el Centro Marítimo Rosario con respecto al año 2017, se puede mencionar que las 68.669.146 toneladas de cereales, oleaginosas y subproductos agroindustriales a granel embarcadas desde los puertos del sur santafesino lo han hecho en 1.582 buques oceánicos, lo que arroja un promedio de 43.407 toneladas por buque.

Para esto es necesario contemplar como imprescindible que el calado inicial no sea menor a 36 pies a Puerto General San Martín / Timbúes y 28 pies a Santa Fe, estableciendo un cronograma de profundización progresiva conforme las necesidades del sistema, que resulten sustentables tanto económica como ambientalmente, como así también que se analicen cambios de traza que simplifiquen algunos tramos del río, y la posibilidad de un separador de tráfico, tomando los dos brazos del Paraná (de las Palmas y Guazú), entre otras. Hoy, la concesionaria Hidrovia S.A. tiene obligación de mantener 34 pies siempre y cuando la altura del río en el hidrógrafo del puerto de Rosario sea igual o superior a 2,47 metros. Esto significa que cuando el nivel del río en Rosario está por debajo de ese valor (lo cual suele suceder en la época de baja), ellos siguen cobrando el peaje pero no tienen obligación alguna de garantizar calado.

Por lo tanto se propone no solo la confirmación de las radas, fondeaderos y lugares de maniobras actuales, sino también la generación de nuevos espacios tanto de maniobras como de radas, tanto para buques cargados como en lastre, a lo largo del sistema, a los efectos de dotar al mismo de una adecuada operatividad, garantizando su dragado y mantenimiento. En este sentido, desde la Zona Común a todo el resto del Paraná hasta Santa Fe, debería adecuarse a recibir un 50% más de buques en espera, para limpieza, reparaciones, para hacer tiempo entre cargas en dos o más muelles. Los buques que terminan de descargar mineral o fertilizantes en San Nicolás, Campana o Villa Constitución, tienen escasos lugares de espera y casi todos ellos son radas para carga de granos, con lo cual inhabilitan la subida de otros buques.

## 4.2. Sostenibilidad económica actual y proyectada

Para entender la sostenibilidad económica del sistema de navegación troncal, se ha realizado un cálculo estimativo de la contribución a dicha sostenibilidad, mediante el pago de peaje por los buques de navegación marítima internacional zarpados de cada uno de los puertos del mismo, adoptando la siguiente metodología:

- a) Se considera la cantidad de buques de navegación marítima internacional zarpados de cada uno de los puertos. Esta información es censal y basada en un registro de datos válido, sistemático y confiable, por lo que resulta información estadísticamente precisa al carecer de sesgos.
- b) Se define un "buque promedio" en relación a los buques que han navegado y actualmente navegan por el Sistema de Navegación Troncal. Es decir, un promedio entre las dimensiones de buque tipo un Panamax y de un buque tipo Handymax. Por ende, se define al "buque promedio" como un buque de un tonelaje neto de 20.000 y un calado de diseño de 12 metros.
- c) Se multiplica la cantidad de buques de navegación marítima internacional efectivamente zarpados de cada uno de los puertos, considerándolos buques promedio, por la tarifa de peaje correspondiente.

**Cuadro N°8. Pago de peajes Hidrovía por región geográfica. [Dólares americanos]**

Año	Up River Timbúes a Ramallo	Metropolitana Bs. As. a D. Sud	Total
2017	\$ 149.859.289,44	\$ 51.109.364,28	\$ 200.968.653,72
2016	\$ 138.699.555,12	\$ 53.008.848,00	\$ 191.708.403,12
2015	\$ 123.796.804,32	\$ 61.401.915,60	\$ 185.198.719,92
2014	\$ 120.954.884,40	\$ 75.581.782,44	\$ 196.536.666,84
2013	\$ 116.449.401,60	\$ 81.236.059,56	\$ 197.685.461,16
2012	\$ 118.806.115,68	\$ 92.588.787,84	\$ 211.394.903,52
	\$ 768.566.050,56	\$ 414.926.757,72	\$ 1.183.492.808,28

Fuente: Centro Marítimo Rosario



De la información del cuadro se puede concluir que más del 65% del sostenimiento económico de sistema de navegación troncal proviene de buques y cargas con origen y/o destino a puertos situados en la Provincia de Santa Fe. Por lo tanto, resultaría incontrovertible que la contribución al sostenimiento económico de sistema de navegación troncal se ha realizado primordialmente mediante erogaciones solventadas por los buques y cargas que operan en puertos río arriba, situados en dicha provincia. De allí el genuino interés de las instituciones públicas y privadas firmantes del presente documento en ser activos participantes en todo lo relacionado con el planeamiento y la gestión de la vía navegable con un horizonte al futuro.

## **5. Gobernanza y organismo de control**

### **5.1. Administración y control de la concesión**

La modernización de la infraestructura de navegación y portuaria deberá estar acompañada de un reforzamiento de los sistemas de gobernanza.<sup>2</sup>

A tales fines el llamado a licitación deberá contemplar la creación del Órgano de Control de la concesión de la vía navegable troncal del río Paraná, como ente separado e independiente de la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante, y garantizando la participación de los distintos actores del sistema.

En este sentido, creemos conveniente la creación de un Órgano de Control con naturaleza de ente público no estatal, o figura similar, que tenga a su cargo la administración y control del contrato de concesión, dirigido por un Consejo Directivo, donde deberán estar representados los sectores de actividades vinculados al sistema: Estado Nacional, Estados Provinciales con litoral sobre el sistema de navegación, Concesionario y usuarios.

El órgano debe ser ágil y eficiente y estar dotado de la capacidad necesaria para receptor y resolver rápidamente las quejas de los usuarios del sistema. Es por ello que resulta conveniente que el mismo se sostenga mediante el actual aporte porcentual del peaje para que cuente con fondos suficientes para disponer de los medios humanos y materiales necesarios para realizar sus tareas.

---

<sup>2</sup>Análisis de Inversiones Portuarias en América Latina y el Caribe al Horizonte 2040. CAF Banco de Desarrollo de América Latina. 2016. Pág. 1

## **6. Conclusiones y propuestas**

### **6.1. Definición de delimitación jurídica y territorial de la futura concesión**

El marco jurídico de la actual concesión, en el cual las obras de profundización se desarrollaron con el financiamiento propio del concesionario y las tareas de mantenimiento, por los ingresos vinculados a la percepción de tarifas de peaje por el servicio prestado, ha mostrado ser un modelo virtuoso para el mejoramiento y funcionamiento del Sistema de Navegación Troncal Nacional.

Con relación a la estructura jurídica de la nueva concesión, es decir, pliegos y modelo de contrato, la nueva concesión deberá mantener el formato de los vigentes, atento que ha funcionado como el marco legal adecuado para sostener este exitoso sistema para la región.

Se estima conveniente que la concesión se base exclusivamente en el principio del riesgo empresario, sin dependencia de subsidios ni aportes estatales de ningún tipo. El Sistema de Navegación Troncal debe ser autosustentable, pues no es conveniente que dependa de la disponibilidad de fondos públicos, pues la eventual falta de disponibilidad de los mismos retrasaría el desarrollo y/o menoscabaría su estado y mantenimiento.

En cuanto a la delimitación territorial, es imprescindible que la nueva concesión garantice el actual sistema desde el río de la Plata hasta Confluencia (km.1238 del río Paraná), teniendo en cuenta para el diseño de la misma las características propias de cada área o sector.

## **6.2. Evolución del marco tarifario de la concesión actual**

A mediados de 1995, el nuevo concesionario Hidrovia S.A. comenzó a trabajar en la obra y ya en el mismo año, el río Paraná empezó a admitir la navegación de buques de gran porte al estar asegurada la profundidad de 32 pies efectivos desde Puerto General San Martín al Océano.

Desde Puerto General San Martín al Océano los usuarios pagaban 0,97 dólares por Tonelada de Registro Neto (TRN) -tanto a la ida como a la vuelta-. A esto había que agregar el 8,37% en concepto de balizamiento.

Con posterioridad y con motivo de los mayores costos de combustible, la tarifa se elevó a 1,14 dólares por TRN. Al inicio de la concesión el Estado Nacional se comprometió a apoyar la obra con 40 millones de dólares anuales, pagaderos trimestralmente durante ocho años. El desembolso de fondos se fue concretando regularmente hasta noviembre de 2002/enero de 2003. El aporte total del Estado nacional, incluyendo otros pagos comprometidos, habría ascendido a alrededor de 310 millones de dólares, según los datos que figuran en el Anexo I del Plan Económico - Financiero presentado por la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos durante el 2009.

A partir que el Estado Nacional dejó de aportar los fondos comprometidos, la tarifa se fijó en 1,65 dólares por TRN.

En el año 2006 se llevó la profundidad a los 34 pies efectivos actuales para el tramo del río Paraná que va desde el Gran Rosario al Océano Atlántico, asumiendo el costo adicional los usuarios de las vías navegables. En esta oportunidad el cuadro tarifario quedó establecido por la resolución N° 1534/06 el cual consistía en una tarifa de 2,25 dólares por tonelaje de registro neto (TRN) para el transporte internacional y de 2,25 dólares por TRN para el cabotaje nacional.

En el 2010 mediante Contrato de Ampliación se estableció el proyecto, ejecución, modernización, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de re dragado y mantenimiento de la vía navegable troncal, comprendida desde el km. 584 del río Paraná, tramo exterior de acceso al puerto de Santa Fe hasta la altura del km. 1.238 del río Paraná denominado Confluencia, cuya duración se extiende hasta el año 2021. Para los tres primeros años de la concesión se estableció un subsidio anual de 37.500.000 de dólares para la realización de la obra.



El 25 de agosto del año 2014, por medio de la resolución N° 936/2014 del Ministerio del Interior y Transporte, se actualizó el cuadro tarifario a las siguientes cifras: una tarifa de 3,06 dólares por TRN para el transporte internacional, una tarifa de 3,06 dólares por TRN para el cabotaje nacional.

### **6.3. Especificaciones técnicas y régimen tarifario**

Este sistema tiene el carácter de pago obligatorio para toda embarcación usuaria de las vías navegables incluidas en la concesión. Asimismo, la obligación del pago no queda ligada a la necesidad de atracar en un puerto, sino únicamente al uso de la vía de navegación concesionada.

El sistema tarifario no contempla la circunstancia de si las embarcaciones se encuentran en plena carga, parcialmente cargado o en lastre, y se sustenta en el principio de considerar el servicio potencialmente ofrecido por la vía navegable, no la prestación efectivamente realizada.

La estructura del precio, de tarifa plana, es consistente con el diseño detallado de la regulación por su simplicidad y porque facilita la información a potenciales usuarios; situación que evidentemente mostró su eficiencia y será menester mantener.

El sistema de revisiones tarifarias previsto en la regulación fue sumamente flexible, más apropiado a un entorno mucho más fuerte que el que dio lugar al diseño regulatorio. En todo caso el resultado fue un precio más flexible a la suba que a la baja y que ya ha experimentado una suba superior al 215% desde la tarifa original de 0,97 dólares por TRN (o del 168% si se toma 1,14 dólares por TRN), como resultado de la aplicación del mecanismo de transferencia de costo a precios (cost pass-through) y de las renegociaciones contractuales.

Dadas las características institucionales y un entorno con bajo grado de incertidumbre técnica, es más recomendable establecer un mecanismo formal y transparente de revisiones tarifarias, como manera de minimizar los riesgos.

#### **6.4. Resumen y propuestas**

En nuestro país -que representa el 80% del área de influencia de la Hidrovía- se produjo una expansión de un total de 16,8 millones de hectáreas, con una producción de 35,5 millones de toneladas en 1990, a 38,9 millones de hectáreas con 130 millones de toneladas producidas en el año 2017. Este crecimiento permitió extender la frontera productiva del NEA y NOA argentino, junto a Bolivia, Paraguay y parte de Brasil, permitiendo la especialización y desarrollo del principal complejo de transformación y exportación de soja del mundo en la interfaz fluvio- marítima del sur de nuestra Provincia, núcleo de la Región Centro de Argentina.

Dichas mejoras le permitieron a la República Argentina convertirse, dentro del Mercosur ampliado, en el país de mayor crecimiento en la industria oleaginosa en los últimos 20 años, erigiéndose, en este aspecto, en líder indiscutido de la región. A principios de la década de los noventa la capacidad teórica de molienda diaria de todas las fábricas radicadas en el AMR se encontraba en 25.000 toneladas por día. Con el dragado del río Paraná aumentó la instalación de nuevos puertos y fábricas aceiteras y se ampliaron los existentes, hasta alcanzar -en la actualidad- una capacidad conjunta de alrededor de 160.000 toneladas por día. El crecimiento en 20 años (desde 1995 a 2015) fue del 538%.

Si se proyecta la tendencia lineal de crecimiento de la producción para los próximos diez años a partir del intervalo 2000/01 a 2016/17, en la campaña 2026/27 la producción agrícola alcanzaría alrededor de 160 millones de toneladas. Por lo tanto, se estima que en el año 2027 a través de las instalaciones portuarias ubicadas en la Provincia de Santa Fe, se embarcarían entre 83 y 90 millones de toneladas de granos, subproductos y aceites, lo que implica un incremento porcentual de entre 20 y 30% más de embarques con relación al año 2017.

La planificación del periodo 2020-2040 y la futura concesión ofrecen una extraordinaria oportunidad para modernizar la gestión de la navegación en el Sistema de Navegación Troncal con el objetivo de lograr que las profundidades que el mismo ofrece se encuentren disponibles a lo largo de todo el sistema de manera constante y permanente, entendiendo que la complejidad de la navegación actualmente es gestionada a través de sistemas y formalidades que no se han actualizado apropiadamente con el devenir del tiempo.



Teniendo como objetivo el alcance de una mayor efectividad del sistema, la eliminación de sus ineficiencias y la consecuente baja de costos, deberán analizarse los canales existentes y los proyectados, las curvas del Paraná de las Palmas, la salida más conveniente al mar, desde una perspectiva integral a ser considerada dentro de la viabilidad económica y la sustentabilidad ambiental en la futura concesión. El nuevo sistema debería contemplar una solución con segregación de tránsito, incorporando más zonas de cruce y modificando los anchos de solera para posibilitar la agilización de la navegación. Asimismo resulta necesario considerar las tendencias en términos de construcción y desarrollo de buques para el período 2020-2040, para la definición del buque de diseño que transite en forma segura por el Sistema de Navegación Troncal.

Dadas las proyecciones de producción y de embarques, se concluye que la profundización de la red troncal es indispensable para posibilitar el ritmo previsto en el desarrollo del comercio por agua de la carga a granel. Para esto es necesario contemplar como imprescindible que el calado inicial no sea menor a 36 pies a Puerto General San Martín / Timbúes y a 28 pies a Santa Fe a la brevedad. Esta situación no invalida alcanzar mayores profundidades sustentables tanto desde el punto de vista económico como ambiental, como así también que se analicen cambios de traza que simplifiquen algunos tramos del río. Por lo tanto se propone no solo la confirmación de las radas, fondeaderos y lugares de maniobras actuales, sino también la generación de nuevos espacios tanto de maniobras como de radas, tanto para buques cargados como en lastre, a lo largo del sistema, a los efectos de dotar al mismo de una adecuada operatividad, garantizando su dragado y mantenimiento.

La modernización de la infraestructura de navegación y portuaria deberá estar acompañada de un reforzamiento de los sistemas de gobernanza. A tales fines el llamado a licitación deberá contemplar la creación del Órgano de Control de la concesión de la vía navegable troncal del río Paraná, como ente separado e independiente de la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante, y garantizando la participación de los actores públicos y privados del sistema.



Se sugiere que en el futuro proceso de concesión se analice el funcionamiento de sistemas fluviales exitosos (Sistema del Rin, Mississippi), identificando las herramientas de gestión que coadyuven al aumento de la competitividad mediante la baja de costos y la complementariedad de los puertos up river, y proponer las mejores alternativas para ofrecer las condiciones óptimas en función de las necesidades de la demanda.

El marco jurídico de la actual concesión, en el cual las obras de profundización se desarrollaron con el financiamiento propio del concesionario y las tareas de mantenimiento con los ingresos vinculados a la percepción de tarifas de peaje por el servicio prestado, ha mostrado ser un modelo virtuoso para el mejoramiento y funcionamiento del Sistema de Navegación Troncal Nacional, por esto con relación a los marcos legales y jurídicos, debe mantenerse el formato vigente.

En lo que respecta a la delimitación territorial, es imprescindible que la nueva concesión garantice el actual sistema desde Confluencia (km. 1238 del río Paraná) hasta el Océano, teniendo en cuenta para el diseño de la misma las características propias de cada área o sector.

En la actualidad, más del 65% del sostenimiento económico de sistema de navegación troncal proviene de buques y cargas con origen y/o destino a puertos situados en la Provincia de Santa Fe.

Este sistema tiene el carácter de pago obligatorio para todo buque usuario de las vías navegables incluidas en la concesión. Asimismo, la obligación del pago no queda ligada a la necesidad de atracar en un puerto, sino únicamente al uso de la vía de navegación concesionada. La estructura del precio, de tarifa plana, es consistente con el diseño detallado de la regulación por su simplicidad y porque facilita la información a potenciales usuarios, situación que evidentemente mostró su eficiencia y será menester mantener. Dadas las características institucionales es recomendable establecer un mecanismo formal y transparente de revisiones tarifarias, como manera de minimizar los riesgos.

Hoy, a más de 25 años de iniciado el proceso, se abre una etapa tan importante como la inicial, en la cual es necesario impulsar una serie de metas y objetivos que nos permita desarrollar el Plan Maestro del Sistema de Navegación Troncal 2020-2040 ampliado a toda la vía navegable, fundamentalmente en lo concerniente a las riberas de las distintas provincias litoraleñas y la navegación de la vía fluvial del Paraná superior y del Paraguay. Desarrollar la complementación de los puertos del frente fluvial con los del frente marítimo nos permitirá el crecimiento de cargas en la Hidrovía Paraguay-Paraná, haciendo foco en la reconversión y optimización de las infraestructuras portuarias públicas y privadas de las provincias del NEA Argentino, Bolivia, oeste de Brasil, Paraguay y Uruguay.

Por lo tanto, nuestro actual desafío al contar con una hidrovía natural, es pasar del actual sistema logístico comercial, al de un sistema sustentable en términos de integración logística, intermodalidad, sustentabilidad ambiental y desarrollo de beneficios macroeconómicos y sociales de esta y en el cual un trabajo como el que aquí se está presentando está destinado a convertirse en un insumo esencial para lograr los objetivos y los desafíos que nos hemos propuesto.

Teniendo en cuenta que la actual concesión de las tareas de dragado y señalización de la vía navegable troncal del río Paraná vence en el año 2021, los aquí firmantes entendemos que es imprescindible que el Estado Nacional comience las tareas de consultas, relevamientos técnicos y diseño del pliego para el llamado a licitación de una nueva concesión, de modo que al momento de finalización del actual contrato ya se haya adjudicado el nuevo y se garantice la continuidad de la prestación del servicio; manteniéndose la participación del sector privado en las tareas de dragado y señalización de la vía navegable troncal. Asimismo bregamos por que el proceso de selección del nuevo concesionario se realice en un entorno competitivo y transparente, con la participación de los usuarios y exigiéndose a los futuros oferentes que acrediten una probada solvencia técnica, experiencia internacional reconocida de la empresa en obras similares y eficiencia en el management de la obra.

Por todo lo expuesto, los aquí firmantes, en nuestro carácter de instituciones protagonistas de nuestra Hidrovía Paraguay-Paraná, nos ponemos a disposición de las autoridades nacionales a los fines de colaborar activamente de los trabajos de estudio y análisis necesarios para gestionar el llamado a licitación de la nueva concesión.

## **ANEXO III.4**

### **Bases para los Términos de Referencia y Diseño del Llamado a Concesión del Sistema de Navegación Troncal**

**BASES PARA LOS TÉRMINOS DE  
REFERENCIA Y DISEÑO DEL  
LLAMADO A CONCESIÓN DEL  
SISTEMA DE NAVEGACIÓN TRONCAL**  
(Documento Preliminar)

**Mesa de Trabajo Público – Privada  
Santafesina**

Rosario, Provincia de Santa Fe – Diciembre 2018



## I- Introducción:

La actual concesión de las tareas de dragado y balizamiento de la vía navegable troncal del Río Paraná vence en el año 2021. Teniendo en cuenta la complejidad que conlleva un proceso de licitación pública nacional e internacional de estas características, es imprescindible que el Estado Nacional desarrolle las tareas de consultas y diseño del pliego para el llamado a licitación de la nueva concesión, de modo que al momento de finalización del actual contrato ya se haya adjudicado el nuevo y se garantice la continuidad de la prestación del servicio.

Es necesario mantener la participación del sector privado en las tareas de dragado y señalización de la vía navegable troncal, y que el proceso de selección del concesionario se realice en un entorno competitivo y transparente, con la participación de los usuarios. En donde los participantes para llevar a cabo las obras de dragado de apertura y/o de mantenimiento y señalización, cuenten con probada solvencia técnica, experiencia internacional reconocida y eficiencia en el management de la obra.

En cuanto a la delimitación territorial, es imprescindible que la nueva concesión garantice el actual sistema desde el río de la Plata hasta Confluencia (km.1238 del río Paraná), teniendo en cuenta para el diseño de la misma las características propias de cada área o sector.

El marco jurídico de la actual concesión, en el cual las obras de profundización se desarrollaron con el financiamiento propio del concesionario y las tareas de mantenimiento, por los ingresos vinculados a la percepción de tarifas de peaje por el servicio prestado mediante una estructura de precio de tarifa plana, ha mostrado ser un modelo virtuoso para el mejoramiento y funcionamiento del Sistema de Navegación Troncal Nacional.

## II- Objetivo:

**Desarrollar la información sustancial y los estudios necesarios que permitan al Estado Nacional la confección del pliego para la licitación pública nacional e internacional por el régimen 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 del Río Parana desde Confluencia hasta la zona de aguas profundas naturales en el Río de la Plata.**

Dentro de este objetivo general, es necesario contemplar los siguientes aspectos particulares en los estudios y trabajos que se llevan adelante:

- Análisis de los canales existentes y proyectados, las curvas del Paraná de las Palmas, la salida más conveniente al mar, desde una perspectiva integral a ser considerada dentro de la viabilidad económica y la sustentabilidad ambiental.
- Evaluación de una solución con segregación de tránsito, incorporando más zonas de cruce y modificando los anchos de solera para posibilitar la agilización de la navegación.
- Definición del buque de diseño que transite en forma segura por el Sistema de Navegación Troncal, en función de las perspectivas de la futura flota afectada al tránsito mundial.

- Profundización de la red troncal de una manera sustentable tanto económica como ambientalmente. Estableciendo un cronograma de profundización progresiva conforme las necesidades del sistema – previo análisis de viabilidades de las mismas- partiendo desde un calado inicial no menor a 36 pies a Puerto General San Martín / Timbúes y 28 pies a Santa Fe; incorporando a esta evaluación financiera y ambiental, escenarios de mayor profundización de hasta 38 y 40 pies para el sistema de navegación troncal en el Up River del Paraná.
- Generación de nuevos espacios de maniobras y radas, tanto para buques cargados como en lastre, cambios de traza que simplifiquen determinados tramos del río.
- Creación del Órgano de Control de la concesión de la vía navegable troncal del río Paraná, como ente independiente, y con la participación de los distintos actores del sistema.
- Sostenimiento del sistema a través del financiamiento propio del concesionario y la percepción de tarifas de peaje por el servicio prestado, de pago obligatorio para todo buque usuario de las vías navegables incluidas en la Concesión mediante una estructura de precio de tarifa plana con mecanismo formal y transparente de revisiones tarifarias

### III- Alcance y cronograma de ejecución de los trabajos:

El conjunto de los trabajos y consultas que se desarrollen en el transcurso de esta etapa – la cual se tiene que realizar en el transcurso del 2019- debe permitir y fijar los plazos en forma vinculante: el futuro pliego de concesión, el data room con los oferentes, el llamado a licitación y los mecanismos de evaluación y adjudicación de las obras a concesionar, en un cronograma que proponga el Estado Nacional.

El alcance de los trabajos tiene que abordar y especificar esencialmente:

- Características generales de la concesión a otorgar.
- Procedimiento licitatorio y sus características: quiénes pueden ser oferentes, formalidades y contenido de las Ofertas y su forma de evaluación.
- Adjudicación y firma del contrato de concesión.
- Inicio de la Concesión.
- Características de la sociedad concesionaria.
- Obligaciones y responsabilidades del concesionario.
- Seguros a contratar. Incumplimientos y sus respectivas penalidades.
- Extinción de la concesión, causales y procedimiento. Solución de controversias.
- Órgano de control, funcionamiento.
- Especificaciones Técnicas de dragado, que incluyan:
  - Descripción, volúmenes a dragar y plazos, y estudios; ejecución y mediciones.
  - Señalización para el dragado.
  - Demás cuestiones a considerar, tales como: Estudio de tráfico, mareógrafos.
- Especificaciones Técnicas de balizamiento, que incluyan:
  - Descripción, ejecución.
  - Cascos a pique, naufragios y otros elementos.
  - Controles y demás cuestiones a considerar.
- Régimen tarifario.
- Modelo de contrato.



#### IV- Trabajos y estudios a realizar:

Se espera contar en esta etapa con un documento que contenga los siguientes estudios:

- a) Elaboración de un modelo de comportamiento de la vía navegable. Análisis histórico, características actuales y proyecciones. Contando con los siguientes estudios e informes a relevar:
- Estadísticas de niveles de agua en estaciones de medición existentes en el sector Santa Fe – Punta Indio, preferentemente desde 1990 (o anterior) hasta la actualidad. Los niveles de agua deberán tener como referencia un único y mismo nivel de referencia vertical (nacional/IGN). Determinación de nuevo plano de referencia.
  - Estudios de sedimentación disponibles para los pasos más críticos del Río Paraná y canales del Río de la Plata (Emilio Mitre, Punta Indio) para diferentes escenarios de profundidad.
  - Mediciones de caudal en el Río Paraná en por lo menos cinco secciones transversales (preferentemente coincidentes con puntos de medición de niveles de agua), distribuidas a lo largo del sector Santa Fe – Escobar, preferentemente desde 1990 (o anterior) hasta la actualidad.
  - Mediciones de caudal y de niveles de agua en el Río Uruguay en los alrededores de Nueva Palmira (preferentemente 10 km río arriba) desde 1990 hasta la actualidad.
  - Medición de perfiles verticales de turbidez (con instrumento OBS o similar) en las mismas secciones transversales en las que se mida el caudal. Se deberán tomar diez perfiles verticales por cada sección transversal, distribuidos uniformemente a lo largo de la misma. Además se deberán tomar 20 muestras de agua por sección transversal a fin de calibrar el OBS para que, a partir de los niveles de turbidez, pueden estimarse las cantidades reales de sedimentos en suspensión.
  - Batimetría y topografía. Determinación de dragados de apertura.
  - Curvas de distribución granulométrica del material del lecho del río en los mismos diez puntos de sección transversal en los cuales se hayan medido los perfiles verticales de turbidez.
  - Geotecnia, granulometría del material de fondo, por paso y sector, para el dragado capital.
  - Granulometría del sedimento en suspensión.
  - Cálculo de sedimentación para diferentes profundidades.
  - Definición y evaluación de zonas de vaciado para dragados capital y de mantenimiento. Impacto sobre la sedimentación.
  - Cambio climático, su impacto en la sedimentación y en la producción agrícola

- b) Análisis de la experiencia internacional en materia de dragado y señalización de vías navegables comparables.
- c) Análisis del mercado mundial de buques. Evolución prevista. Determinación del buque de diseño. Justificación.
- d) Diseño del canal de navegación. (Profundidad, Ancho de solera, etcétera). Zonas de cruce, maniobras, emergencias, etc. Radas.
- e) Volúmenes a dragar para diferentes calados de diseño. Etapas para alcanzar las distintas profundidades. Lugares de descarga del material extraído.
- f) Estudio de impacto ambiental diferencial.
- g) Evolución y proyección de cargas y de tráfico de artefactos navales (buques y barcasas). Estadísticas de acaecimientos.
- h) Análisis de la ecuación económico-financiera. Régimen tarifario.
- i) Aspectos legales. Delimitación jurídica y territorial de la concesión.
- j) Órgano de control. Facultades. Constitución. Funcionamiento. Financiamiento.

V- Relevamiento de informes y análisis provisto por subsecretaria, entes públicos y actores privados.

Dentro de los materiales y/o información sustancial que es necesaria para el desarrollo de los estudios y trabajos a realizar en esta etapa consideramos que en términos legales y normativos, como así también en términos técnicos, los siguientes materiales son de prioritaria evaluación, sin considerarlos excluyentes de otros que se aportaran oportunamente.

Listado de normativa aplicable a la concesión actual y base regulatoria para la licitación:

**Ley 13.064** de obra pública.

**Ley 17.520** de concesión de obra pública.

**Ley 23.696** de Reforma del Estado.

**Ley 24.385** del 21 de noviembre de 1992 aprueba el acuerdo de transporte fluvial de la HPP (*fundamento para acta acuerdo 2009*). **Decreto 733/17** incorpora las normas de los reglamentos del Acuerdo al ordenamiento argentino.

**Decreto 863/93** del 5 de mayo de 1993 faculta al MEyOySP a llamar a licitación pública nacional e internacional por el régimen 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, comprendida entre el km. 584 del río Paraná, tramo exterior de acceso al Puerto de Santa Fe y la zona de aguas profundas naturales en el Río de la Plata exterior hasta la altura del km. 205,3 el Canal Punta Indio por el Canal Ingeniero Emilio Mitre.

**Resolución 507/93** del 20 de mayo de 1993 MEyOySP llamo a licitación, según Pliego aprobado por Decreto 863/93.

**Decreto 253/95** del 22 de febrero de 1995 adjudica la licitación al consorcio Jan de Nul NV – Kocourek SA – Albano SA y Emepa SA (posteriormente Hidrovía SA), y aprueba el contrato de concesión y sus anexos.

**Resolución 322/96** SEyT del 2 de septiembre de 1996 – Delegación en la SSPyTLD (hoy SSPVnyMM) las funciones del OC de la Concesión.

**Decreto 614/96** del 7 de junio de 1996: delega facultades del MEyOySP a la Secretaría de Transporte y Energía y sus dependencias.

**Resolución 813/96** del 24 de junio de 1996 MEyOySP delega facultades en el Secretario de Energía y Transporte.

**Decreto 918/97** del 11 de septiembre de 1997 encomienda al ex MEyOySP renegociar el contrato (art. 5° Dto. 253/95).



**Decreto 1106/97** del 24 de octubre de 1997, modificado por el **Decreto 1462/98** del 15 de diciembre de 1998: instruyó al MEOySP para que suscriba los instrumentos necesarios para las obras de dragado y señalización en los tramos de las vías navegables comprendidos al norte del Puerto de Santa Fe entre el km.583 al km. 1619 por los Ríos Paraná — Paraguay y km.1240 a 1927 por el Río Alto Paraná y desde el km. 0 del Río Uruguay hasta el km. 338,2 del mismo - Concordia.

**Acta acuerdo del 3 de octubre 1997** y Anexos, de Reformulación del contrato de concesión. A) aseguró en el tramo comprendido entre km. 205,3 y 293,1 del Canal Punta Indio las mismas condiciones que la ruta navegable concesionada en cumplimiento de notas reversales entre RU y RA del 13 de mayo de 1997. B) extendió el plazo de la concesión en 8 años.

**Resolución 1708/98** del 15 de diciembre de 1998 MEOySP: dispuso una disminución de tarifa de USD 1,222 a USD 1,136 por TRN al considerar una disminución en el costo de la explotación.

**Resolución 50/01** MEOySP prorrogó por 180 días el plazo de la obligación del Concesionario para presentar los estudios de factibilidad técnica de la eventual obra de profundización de la red troncal.

**Ley 25.551** de Compre Trabajo Argentino, reglamentada por **Decreto 1600/02** del 28 de agosto de 2002 (abrogada por **ley 27.437**).

**Ley 25.561** del 10/12/03 de emergencia, que delega en el PEN la facultad para renegociar contratos de servicios públicos.

**Leyes 25.790, 25.820., 25.972, 26.077, 26.204, 26.339 y 26.456:** leyes de renegociación de los contratos de servicios públicos, ratifican y amplían la 25.561.

**Decretos 293/02 y 370/02:** primera etapa del proceso de renegociación.

**Decreto 576/02** del 4 de abril de 2002: pesificación de la tarifa de cabotaje. Para la internacional en dólares (Fundamento: normativa de emergencia y compromisos internacionales, Notas reversales RU y RA de fechas 24 de junio de 1993 y 10 de junio de 1994).

**Acta acuerdo del 27 de diciembre de 2002:** A) nueva tarifa de 1,65 dólares por TRN para transporte internacional y 1,65 pesos por TRN para transporte de cabotaje, desde 01/01/03 al 10/12/03. B) el contrato debía ser renegociado para preservar EEF. C) cuando el concedente dispusiera la realización de los trabajos de profundización de la vía, el concesionario proveería el financiamiento obteniendo como retribución incremento de la tarifa, extensión del plazo del contrato, combinación de ambas u otro recurso que disponga el EN.

**Decreto 2687/02** del 27 de diciembre de 2002 ratifica el Acta Acuerdo 2002.

**Decreto 311/03** Crea la UNIREN y le encomienda llevar a cabo el proceso de renegociación.

**Resolución conjunta 188/03 ME y 44/03 Min. Plan.** sobre UNIREN.



**Decreto 1306/03** del 22 de diciembre de 2003: A) prorroga hasta el 31 de diciembre 2004 o hasta que se expida la UNIREN, las tarifas de aplicación previstas en el Acta Acuerdo 2002 ratificada por decreto 2687/02. B) instruyó a la SSPyVN para que efectúe el alcance de la determinación de las tareas de profundización.

**Acta Acuerdo 2005** del 16 de febrero de 2005 entre Min.Plan. e Hidrovía SA: el concesionario asumió la obligación de iniciar la obra de profundización de la VNT entre km. 584 Río Paraná y km. 293,1 Canal Punta Indio, llevando la misma en una primera etapa a 34 y 25 pies de calado en los tramos Océano – Santa Fe y San Martín – Santa Fe por el Canal Ingeniero Emilio Mitre, siguiendo Canal Punta Indio.

**Disposición 6/2006** del 23 de agosto de 2006 SSPyVN aprobó la obra de profundización.

**Resolución 1198/96** del MinPlan: modificación del estatuto del Concesionario.

**Resolución 1534/06** del 29 de agosto de 2006 del MinPlan. A) nueva tarifa transitoria de peaje de USD 2,25 para transporte internacional y \$ 2,25 para transporte de cabotaje desde 01/09/06 hasta que se expida Uniren sobre la renegociación del contrato.

**Carta de entendimiento del 19 de junio de 2007** entre Uniren hidrovía: definió puntos de consenso sobre la adecuación contractual. Base del acta acuerdo del 2009.

**Ley 26.453** del 10 de diciembre de 2008: Liquidación de IVA para el caso de concesiones de obras de dragado, señalización y mantenimiento de vías navegables con motivo de su explotación.

**Resol. Conjunta nro. 35 ME y 1522 MinPlan** del 29 de diciembre de 2008, y **Disposición UNIREN nro. 1/09**: Convoca a Audiencia Pública para evaluar la Carta de entendimiento 2007.

**Acta Acuerdo del 20 de octubre de 2009.** Corresponde instrumentar la ampliación de las obras de dragado y señalización en los tramos de las vías navegables comprendidos al norte del puerto de Santa Fe entre km. 583 al km. 1619 por los ríos Paraná-Paraguay y km. 1240 a 1927 por el Río Alto Paraná. En la misma se planteó la necesidad de establecer una nueva metodología de redeterminación tarifaria.

**Decreto 113/10** del 21 de enero de 2010: aprueba el Acta Acuerdo 2009.

**Resolución 936/14** del 26 de agosto de 2014 del MlyT actualizó cuadro tarifario, estableciendo un nuevo Precio Unitario Básico para la determinación de la tarifa de peaje en UDS 3,06 para el transporte internacional y en \$ 3,06 para el transporte de cabotaje.

**Listado de informes técnicos por parte de la concesionaria actual:**

**Informes HDRV/040/2001 y HDRV/042/2011** denominados “Zonas de intervención y su relación con zonas de maniobra, fondeo y radas. Ajustes a la señalización. Área 1: Río Paraná y Área 2: Río de la Plata”

**Informe HDRV/046/2001** denominado “Plan de Dragado – Alternativa Alfa”

**Informe HDRV/067/2005** titulado “Obras de profundización a pies, informe preliminar”

“Proyectos de la Vía Navegable” para las Subsecciones II.0 y II.1, I.3, I.2 y I.1 contenidos en los **Informes HDRV/069/2005, HDRV/073/2005, HDRV/074/2005 y HDRV/075/2005** respectivamente, se presentó para la alternativa de profundización a 34/25 pies, el diseño de la Vía Navegable para cada una de las subsecciones, las zonas de intervención por dragado y las zonas de descarga, las áreas complementarias y una propuesta de señalización.

“Revisión 1 de los Proyectos de la Vía Navegable” para las Subsecciones II.0 y II.1, I.3, I.2 y I.1 en los **Informes HDRV/081/2005, HDRV/082/2005, HDRV/083/2005 y HDRV/084/2005**

“Proyectos de la Vía Navegables” para las Subsecciones II.0 y II.1, I.3, I.2 y I.1 contenidos en los **Informes HDRV/095/2006, HDRV/097/2006 y HDRV/098/2006** respectivamente, se presentó para la profundización a 36/28 pies, el diseño de la Vía Navegable

**Informes HDRV/106/2006:** “Prolongación de la Vía Navegable Troncal. Km 584,0 – Km 586,1. Paso Colastiné”, **HDRV/104/2006:** “Proyecto de la Vía Navegable. Subsección I.1 para 36 pies con adecuación Zona de Maniobra y Fondeo”. **HDRV/105/2006:** “Proyecto de Paso Secundario Tonelero Brazo Derecho en Subsección I.3 para 36 pies” y **HDRV/110/2006:** “Estudio Técnico, Área Zona de Espera y Maniobra de Escobar”.

El Plan de trabajo ejecutivo para la profundización a 36 pies (**Informe HDRV/109/2006**), que fue tomado como base junto con los complementos de los **Informes HDRV/139/2007 y HDRV/151/2009** posteriores.

**Informe HDRV/182/2014** y su anexo 1 en donde están los volúmenes a dragar para la profundización y mantenimiento de la ruta Santa Fe – Océano a 36/28 pies.

**Informe HDRV/183/2014.** Plan de Trabajos y Presupuesto para la profundización a 36/28 pies en dos etapas. Etapa 1: Punta Indio hasta Canal de Acceso Incluido. Etapa 2: Canal Emilio Mitre hasta Puerto de Santa Fe. Tareas de Dragado.

**Informe HDRV/185/2014.** Plan de Trabajos y Presupuesto para la Profundización a 36/28 pies tramo Santa Fe – Buenos Aires. Tareas de Balizamiento.

**Informe HDRV/189/2015.** Plan de Trabajos y Presupuesto para la Profundización a 36 pies. Tramo Océano – Buenos Aires. Tareas de Dragado.

## **ANEXO III.5**

**Actividades, presentaciones y participaciones desarrolladas  
por el Programa durante el año 2019**

### **8 de enero del 2019 - Rosario - ENAPRO**

Convocatoria de la Mesa Público-Privada Santafesina. Definición de los términos de referencia del SNT.

### **11 de marzo del 2019 - Rosario - Estación Fluvial**

Organización junto a la Embajada del Reino de los Países Bajos en Argentina de la **Jornada Puertos del Futuro** con la presencia de con la presencia de la ministra de la Producción Alicia Ciciliani, el ministro de Infraestructura José Garibay y el embajador del Reino de los Países Bajos, Roel Nieuwenkamp.

### **14 de marzo del 2019 - CABA - FEMPINRA**

Presentación ante la mesa de organizaciones sindicales de las gestiones del programa.

### **25 de abril del 2019 - CABA - Embajada de Holanda**

Presentación y reunión con el embajador Nieuwenkamp.

### **26 de abril del 2019 - Mar del Plata - Puerto de Mar del Plata**

Representación del gobierno de Santa Fe en la Reunión del Consejo Federal Portuario.

### **29 de abril del 2019 - Rosario - Encuentro Argentino de Transporte Fluvial**

Presentación en el **Encuentro Argentino de Transporte Fluvial** de los lineamientos del sistema de Navegación Troncal junto a autoridades portuarias del NEA argentino.

### **30 de abril del 2019 - Rosario - Sede de Gobierno Rosario**

Organización junto a la CEPAL y disertación en el Taller Regional sobre Políticas de logística fluvial en América del Sur. Con la presencia del Gobernador de Santa Fe, Miguel Lifschitz, el Subsecretario de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de la Nación, Mariano Saúl.

### **15 de mayo del 2019 - Rosario**

Recepción de delegación Colombiana encabezada por las autoridades de CORMAGDALENA y auspiciada por el BID. Visita a terminales portuarias públicas y privadas (ENAPRO y TPR). Recepción con autoridades provinciales.

### **12 de junio del 2019 - CABA**

Presentación en el 21º Aniversario de Transporte y Cargo del Cronista Comercial.

### **19 de junio del 2019 - Rosario**

Recepción autoridades de la Empresa General Motors.

### **24 de junio del 2019 - Santa Fe - Ente Administrador Puerto de Santa Fe**

Reunión Consejo Portuario Argentino.



### **15 de Julio del 2019 - Punta Alvear - Astillero ATRIA**

Visita al Astillero y reunión con autoridades.

### **23 de julio del 2019 - Santa Fe - Asociación Dirigentes de Empresas**

Reunión convocada por la Mesa de Entidades Productivas de Santa Fe. Presentación de la posición del Gobierno de Santa Fe ante el Gobierno nacional sobre la futura licitación del Sistema de Navegación Troncal.

### **24 de julio del 2019 - Misión Peruana**

### **15 de agosto del 2019 - CABA - Centro Argentino de Ingeniería**

Presentación de la Conferencia «**El rol trascendente de la logística fluvial en el desarrollo futuro. Los grandes desafíos del presente**». A cargo del Dr. Ricardo Sánchez, Oficial Superior de Asuntos Económicos, División de Comercio, Integración e Infraestructura. CEPAL, Naciones Unidas, organizada por CEPAL y el Programa de Infraestructura de la UNR.

### **2 de septiembre del 2019 - CABA - FECOBA**

Disertación sobre «La Hidrovía, sus puertos y las obras necesarias» en la Jornada: **Obras Portuarias, un aporte al desarrollo productivo de la Argentina** junto a autoridades portuarias del NEA Argentino.

## **ANEXO III.6**

**Nota ante el requerimiento del Ministerio de Transporte de la Nación  
a la AGP para colaborar con la Subsecretaría de Puertos  
y Vías Navegables para la elaboración de los pliegos  
y el proceso licitatorio de la Vía Navegable Troncal**



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
2019 - Año de la Exportación

**Carátula Expediente**

**Número:** PV-2019-59240689-APN-MEG#AGP

CIUDAD DE BUENOS AIRES  
Miércoles 3 de Julio de 2019

**Referencia:** Carátula del expediente EX-2019-59240621- -APN-MEG#AGP

---

Expediente: EX-2019-59240621- -APN-MEG#AGP

Fecha Caratulación: 03/07/2019

Usuario Caratulación: Gastón Ciboure (GCIBOURE)

Usuario Solicitante: Gastón Ciboure (GCIBOURE)

Código Trámite: GENE00128 - Pedido de Informe

Descripción: PROVINCIA DE SANTA FE.- S/Elaboraci?n de pliegos licitatorios de la V?a Navegable Troncal Km 1242, consideran necesario ampliar las convocatorias a los organismos y/o programas gubernamentales como a las provincias que conforman el (SNT).-

Cuit/Cuil: ---

Tipo Documento: ---

Número Documento: ---

Persona Física/Persona Jurídica

Apellidos: ---

Nombres: ---

Razón Social: PROVINCIA DE SANTA FE

Email: ---

Teléfono: ---

País: ARGENTINA

Provincia: SANTA FE

Departamento: ROSARIO

Localidad: ROSARIO

Domicilio: MONTEVIDEO 970

Piso: ---

Dpto: ---

Código Postal: -

Observaciones: Por consultas enviar mail a [mesaagp@puertobuenosaires.gob.ar](mailto:mesaagp@puertobuenosaires.gob.ar)

Motivo de Solicitud de Caratulación: PROVINCIA DE SANTA FE.- S/Elaboración de pliegos licitatorios de la Vía Navegable Troncal Km 1242, consideran necesario ampliar las convocatorias a los organismos y/o programas gubernamentales como a las provincias que conforman el (SNT).-



## Provincia de Santa Fe

Santa Fe, 21 de junio de 2019

**Lic. Mariano Saúl**

Subsecretario de Puertos Vías Navegables y Marina Mercante

**Lic. Gonzalo Mórtola**

Interventor Administración General de Puertos

**Lic. Darío González**

Responsable de la Unidad de Proyectos Especiales de la Hidrovía Federal

Ante el requerimiento del Ministerio de Transporte de la Nación a la Administración General de Puerto Sociedad del Estado de que colabore con la Subsecretaría de Puertos Vías Navegables y Marina Mercante para la elaboración de los pliegos y la planificación del proceso licitatorio de la Vía Navegable Troncal – sector comprendido entre el kilómetro 1242 del Río Paraná y la zona de aguas profundas naturales en el Río De La Plata Exterior hasta el kilómetro 239 del Canal Punta Indio –, la cual es objeto de una concesión de obra pública por peaje que operará su vencimiento en abril de 2021, y la posterior creación de la Unidad de Proyectos Especiales (UPE) – Hidrovía Federal.

Dadas las convocatorias que viene desarrollando la UPE a los distintos usuarios del Sistema de Navegación Troncal Argentino con el objetivo de que cada uno de estos pueda participar en la elaboración de propuestas para el desarrollo del futuro pliego de concesión, es que la **Provincia de Santa Fe** considera necesario ampliar dichas convocatorias a los organismos y/o programas gubernamentales dependientes del Poder Ejecutivo Provincial como así también al resto de las provincias que conforman el Sistema de Navegación Troncal Argentino (SNT).

Para la provincia de Santa Fe es de prioritaria importancia la participación en el proceso de confección de los futuros pliegos de concesión ya que se estima que en las próximas campañas la producción agrícola alcanzaría alrededor de 200 millones de toneladas. Por lo tanto se prevé que en el próximo quinquenio a través de las instalaciones portuarias ubicadas en nuestra provincia, se embarcarán entre 90 y 100 millones de toneladas de granos, subproductos y aceite, lo que implica un incremento porcentual de entre 20 y 30 % más de embarques con relación a los niveles actuales.

A partir de esta situación, planteamos la necesidad para la confección de dichos pliegos que se contemplen inicialmente los siguientes puntos:

- Mantenimiento de la delimitación jurídica y territorial del actual contrato de concesión, desde confluencia (km. 1238 del Río Paraná) al Océano.





**Provincia de Santa Fe**

- Al incrementarse la producción granaria y de embarques, se concluye que la profundización de la red troncal es indispensable, partiendo de un calado inicial no menor de 36 pies desde Timbúes, el mantenimiento de la profundidad oceánica en el Puerto de Santa Fe, y un cronograma de profundización progresiva conforme las necesidades del sistema, en tanto sea económica y ambientalmente sostenible, proyectando escenarios de 38, 40 y 42 para el Sistema de Navegación Troncal.
- Deberán incluirse dentro del pliego, los accesos a los puertos públicos para que las tareas de mantenimiento de los mismos pueda ser ejecutada por el adjudicatario de la nueva concesión.
- El marco jurídico de la actual concesión, en el cual las obras de profundización se desarrollaron con el financiamiento propio del concesionario y las tareas de mantenimiento con los ingresos vinculados a la percepción de tarifas de peajes por el servicio prestado, ha mostrado ser un modelo virtuoso para el mejoramiento y funcionamiento del SNT Nacional, por esto con relación a los marcos legales y jurídicos, debe mantenerse el formato vigente. Sosténimiento de la estructura de precio de tarifa plana.
- Necesidad de constitución del órgano de control de la concesión, como cuerpo colegiado con independencia en su funcionamiento, y con participación de todos los actores del sistema.

Por estos argumentos es que consideramos prioritario que el Poder Ejecutivo Nacional, a través de la Unidad de Proyectos Especiales - Hidrovía Federal, amplíe la convocatoria que viene realizando, para poder aportar los trabajos e iniciativas que la provincia de Santa Fe ha producido en los últimos años en lo que respecta al desarrollo del Sistema de Navegación Troncal Nacional.

Sin otro Particular lo saludamos atentamente,

**Juan Carlos Venesía**  
Director Programa Santafesino  
Desarrollo de la Hidrovía Paraguay - Paraná



**Pablo Jukic**  
Secretario de Transporte  
Gobierno de Santa Fe

## Capítulo 4

### Cuadro de situación y conclusiones

**D**urante este período de gestión el Programa ha logrado una importante visibilidad e institucionalidad del mismo, lo avalan las distintas convocatorias que se han realizado, el pivotar con la representación del Gobierno Santafesino en el Cosejo Federal Portuario ha sido clave en ese sentido. A su vez, hemos logrado que nuestra provincia sea el centro de la convocatoria del NEA y la Región Centro en torno a la temática del desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

En términos supranacionales hemos acompañado, tanto a las autoridades nacionales, como a los funcionarios del CIH (Comité Intergubernamental de la Hidrovía), en todo lo que impulse el relanzamiento de la Hidrovía Paraguay-Paraná a nivel regional.

Todo lo actuado, nos obliga a desarrollar acciones a futuro para la consolidación del Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Entre las cuales podemos destacar las siguientes, para una futura etapa:

- Presentación a la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación en el marco del Consejo Federal Portuario, de los planes estratégicos de los puertos públicos santafesinos (esta es una iniciativa que tenemos que propiciar para que la nación desarrolle el masterplan portuario nacional) y es la oportunidad de plantear una propuesta integral provincial (necesidad de incluir ley provincial de puertos).
- Desarrollo del «Observatorio de la Hidrovia Paraguay-Paraná», instancia de monitoreo y relevamiento permanente que impulsaremos desde el Gobierno de Santa Fe junto a entidades e instituciones del sector.
- Construcción de una página web del programa y definición de sede de funcionamiento del mismo en el ámbito del gobierno provincial nos permita la institucionalización definitiva de esta.

Se ha desarrollado una herramienta institucional, que permite al gobierno de Santa Fe intervenir en el proceso de redefinición que se viene dando ante la nueva concesión del sistema de navegación troncal de la Argentina (2021), planteando las modificaciones necesarias para impulsar el cabotaje nacional y el desarrollo de las infraestructuras portuarias provinciales estratégicamente ante este nuevo escenario y fomentando la gobernanza necesaria de la Hidrovia Paraguay-Paraná.

## **Capítulo 5**

### **Dossier de programas de actividades convocadas por el Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía**

#### **19 de julio del 2016**

Jornada «Corredor Bioceánico Central y la Hidrovía Paraguay-Paraná»  
Casa de Gobierno de Santa Fe

#### **22 de noviembre del 2016**

Jornada «Integración y transporte hidroviario para el desarrollo regional»  
Sede de Gobierno de Santa Fe en Rosario

#### **27 de marzo del 2018**

Jornada «Integración regional y transporte fluvial»  
Casa de Gobierno de Santa Fe

#### **11 de marzo 2019**

Jornada Puerto del Futuro.  
Estación Fluvial de Rosario

#### **30 de abril del 2019**

Taller Regional sobre Políticas de Logística Fluvial en América del Sur.  
Salón Blanco de Sede de Gobierno Rosario

**19 de julio del 2016**

**Jornada «Corredor Bioceánico Central y la Hidrovía Paraguay-Paraná»  
Casa de Gobierno de Santa Fe**



## JORNADA

### **"CORREDOR BIOCEÁNICO CENTRAL Y LA HIDROVÍA PARAGUAY- PARANÁ"**

#### **Desafíos del transporte y la producción de la Región Centro Argentina.**

---

Lugar: Casa de Gobierno - Salón Blanco (Ciudad de Santa Fe, 3 de febrero 2649)

Fecha: 19 de Julio de 2016 – 8.00 a 13.00 hs

---

## OBJETIVOS

- Analizar el estado actual y perspectivas del desarrollo de la Hidrovía Paraguay – Paraná y su intersección con el Corredor Bioceánico en relación con la Región Centro Argentina.
- Impulsar a través de la Región Centro y junto a la Región Norte Grande Argentino, el desarrollo del transporte hidroviario nacional y la optimización de las infraestructuras necesarias para este objetivo y cooperar con las instancias que genere el Gobierno Nacional a tal fin.

## ANTECEDENTES

Dado que se proyecta para el próximo quinquenio incrementos sustanciales de la producción agropecuaria Argentina, esperando se alcancen los 120/125 millones de toneladas. Esto hará crecer aproximadamente un 25% la demanda de buques para despachar aceites y biocombustibles argentinos, como así también entre un 18% a un 20% la de buques para trasladar granos, harinas, algodón y azúcar. El cuadro de situación anterior obligará a incrementar sustancialmente la necesidad de contenedores para despachar carnes y lácteos. Por lo tanto esta perspectiva conlleva una fuerte necesidad de expansión en la capacidad portuaria fluvial nacional, con sus consecuentes problemas crecientes en los accesos terrestres, con necesidad de mejoras en los accesos náuticos y profundizándose la congestión en la estructura vial de la región central Argentina.

Ante el progresivo deterioro del desempeño logístico argentino, que se manifiesta nitidamente en la falta de infraestructura y planificación de transporte de cargas, es que se torna fundamental la consolidación del corredor bioceánico y su intersección con la Hidrovía Paraguay – Paraná como el eje de infraestructura de transporte más importante del país superando los puntos críticos anteriormente detallados.

Así entonces, para que la Región Centro se desarrolle como comunidad logística del país y del MERCOSUR, resulta imprescindible lograr un sistema de transporte sustentable que fortalezca la multimodalidad como instrumento esencial del desarrollo socio-económico, la competitividad y la integración territorial.

## PROGRAMA TENTATIVO

---

### 8:00 hs

Recepción y Acreditación

### 8:30 hs

Apertura a cargo de autoridades Mesa Ejecutiva de Región Centro y representante del Consejo Federal de Inversiones.

### 9:00 hs

Panel: "Desafíos de la producción y el transporte de la región central de la Argentina"

A cargo de especialistas y actores ligados a las cadenas de la producción regionales.

- **Alfredo Sesé**, Secretario Técnico de la Comisión de Transporte e Infraestructura de la Bolsa de Comercio de Rosario.

### 10:00 hs

Coffee Break

### 10:30 hs

Panel: "Infraestructura e Intermodalidad para el desarrollo de la Región Centro"

A cargo de funcionarios, académicos y decisores públicos.

- **Luis P. Niscovolos**, Secretario Ejecutivo del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay Paraná del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la Nación.

- **Carmen Polo**, Subsecretaria de Planificación del Transporte de Cargas y Logística del Ministerio de Infraestructura de la Nación.

- **Daniel Alvarez**, Coordinador del Instituto del Transporte de la Universidad Nacional de San Martín.

- **Juan Carlos Venesia**, Director "Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay - Paraná" de la Provincia de Santa Fe.

### 11:30 hs

Cierre a cargo de Gobernadores de la Región Centro y Secretario General del Consejo Federal de Inversiones.

- Gobernador de Córdoba, CPN Juan Schiaretto

- Gobernador de Entre Ríos, CPN Gustavo Bordet

- Gobernador de Santa Fe, Ing. Miguel Lifschitz

- Secretario General CFI, Ing. Juan José Ciáccera



## DECLARACION DE LA JUNTA DE GOBERNADORES DE LA REGION CENTRO

En la ciudad de Santa Fe, a los diecinueve días del mes de julio de 2016, reunidos los Sres. Gobernadores de Córdoba, Entre Ríos y Santa Fe, en ejercicio de sus facultades constitucionales;

### DECLARAN:

**Primero:** Ratificar lo establecido en la Decisión Nº 28/2016, de la Junta de Gobernadores, con el objeto de trabajar en el fortalecimiento de los corredores logísticos regionales viales y ferroviarios, enmarcados en la estrategia de conectividad de nuestra región con los corredores bioceánicos. Destacando el interés estratégico del sistema multimodal para potenciar el desarrollo de la región.

**Segundo:** Reafirmar lo dispuesto por la Decisión Nº 31/2016, de la Junta de Gobernadores, con el firme propósito de Impulsar la efectiva dinamización de las hidro vías, como sistema fluvial integrado, y factor logístico determinante para el crecimiento económico y el desarrollo social de la región; realizando las gestiones necesarias para lograr la eliminación de las restricciones y dificultades que la limitan, particularmente en aspectos relacionados a la compatibilización normativa, la navegabilidad, los puertos, la infraestructura, la logística y la conectividad; como así también, concretando estudios y proyectos de ampliación en planes maestros de terminales portuarias, de prefactibilidad de nuevas terminales y zonas logísticas en terminales de transbordo, y del óptimo funcionamiento del tráfico de cabotaje.

**Tercero:** Impulsar a través de la Región Centro, junto a la Región Norte Grande Argentino, ATACALAR, CRECENEA, CODESUL y el Foro Consultivo de Municipios, Estados Federados, Provincias y Departamentos del MERCOSUR (FCCR), el desarrollo del transporte hidroviario y la optimización de las infraestructuras necesarias para este objetivo, cooperando con las instancias que genere el Gobierno Nacional Argentino a tal fin.

**Cuarto:** Contribuir desde la Región Centro al mejoramiento del desempeño logístico argentino, dando respuesta a las demandas de infraestructura y planificación del transporte de cargas, ejes fundamentales para la consolidación de los Corredores Bioceánicos en su intersección e interacción con la Hidrovía Paraguay - Paraná - Uruguay; vinculando a todo el MERCOSUR, mediante un sistema de transporte





CÓRDOBA - ENTRE RÍOS - SANTA FE

sustentable que fortalezca la multimodalidad como instrumento esencial del desarrollo socioeconómico, la competitividad y la integración territorial.

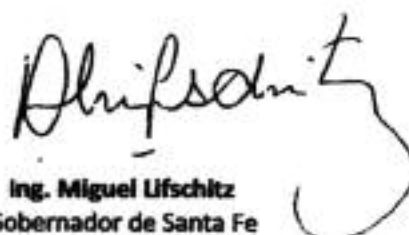
En prueba de conformidad, firman la presente Declaración los Señores Gobernadores.



C.P. Gustavo Bordet  
Gobernador de Entre Ríos



C.P. Juan Schiaretti  
Gobernador de Córdoba



Ing. Miguel Lifschitz  
Gobernador de Santa Fe

REGION CENTRO/ DECLARACION JG/ 2016



**22 de noviembre del 2016**

**Jornada «Integración y transporte hidroviario para el desarrollo regional»  
Sede de Gobierno de Santa Fe en Rosario**

JORNADA

# Integración y transporte hidroviario para el desarrollo regional.

## Oportunidades y Desafíos del Noreste Argentino.

### OBJETIVOS.

Impulsar en el Noreste Argentino (NEA) la integración de las infraestructuras portuarias y de transporte fluvial, el comercio exterior, el cuidado y protección del ecosistema y el desarrollo turístico.

Relanzar y movilizar las instancias de cooperación e integración comunes entre las provincias del Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe, cuyo principal eje de articulación es la Hidrovía Paraguay – Paraná.

### ANTECEDENTES.

Las provincias de la Mesopotamia Argentina, Misiones, Corrientes y Entre Ríos, junto con Chaco, Formosa y Santa Fe, conforman la región del Litoral Argentino. Esta región histórica, económica y culturalmente esta vertebrada por los ríos Paraná y Uruguay.

La conformación de la Hidrovía Paraguay – Paraná determina al Noreste Argentino como una región prioritaria para el desarrollo del transporte y el comercio del MERCOSUR.

Hoy es necesario ampliar este proceso de integración interprovincial y de escala regional, fundamentado en las necesidades comunes de infraestructura portuaria, de conectividades viales, de complementariedad en lo concerniente al transporte de cabotaje y fluvial de la Argentina y su articulación con la Hidrovía.

---

Organiza: Gobierno de Santa Fe

Convocan: Gobiernos de Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe

Martes 22 de noviembre de 2016  
8.00 a 13.00 hs

Sede de Gobierno de Santa Fe en Rosario  
Salón Rodolfo Walsh  
Santa Fe 1950, Rosario, Santa Fe



## PROGRAMA.

08:00 hs: **Recepción y Acreditación.**

08:30 hs: **Apertura.**

- **Mónica Fein**, Intendente de la ciudad de Rosario.
- **Jorge Metz**, Subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación.
- **Luis Pablo Niscovolos**, Secretario Ejecutivo Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay - Paraná.
- **José León Garibay**, Ministro de Infraestructura y Transporte de la provincia de Santa Fe.

09:00 hs: **Panel: "Conectividad e Infraestructura Regional. Desafíos del Noreste Argentino"**

- **Humberto Fabian Echezarreta**, Ministro de Infraestructura y Servicios Públicos del Chaco.\*
- **Cesar Bentos**, Subsecretario de Políticas para el Desarrollo Regional de Corrientes.
- **Hector Barboza**, Ministerio de Industrias de Misiones.
- **Pablo Jukic**, Secretario de Transporte de Santa Fe.
- Representantes de los gobiernos de las provincias de Entre Ríos y Formosa.

10:30 hs: **Coffee Break.**

10:45 hs: **Panel: "Sistema de Navegación Troncal Argentino. Complementariedad de los puertos fluviales del litoral"**

- **Roberto Benítez**, Presidente Ente Administrador Puerto de Barranqueras.
- **Aníbal Godoy**, Ministro de Obras Públicas de Corrientes.
- **Leonardo Cabrera**, Presidente del Instituto Portuario Provincial de Entre Ríos.
- **Fernando De Vido**, Representante Gobierno de Formosa en el CFP.
- **Alberto Rolon**, Director Logística y Operaciones del Ministerio de Industrias de Misiones.
- **Juan Carlos Venesía**, Director Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay - Paraná.

12 hs: **Declaración conjunta de las Provincias del Noreste Argentino  
"Integración y Transporte Hidroviario para el Desarrollo Regional"**

La Declaración planteará el trabajo conjunto para impulsar el desarrollo de la Hidrovía Paraguay - Paraná y el comercio exterior de las provincias del NEA argentino.

12:15 hs **Cierre.**

- **Domingo Peppo**, Gobernador de la provincia del Chaco.
- **Ricardo Colombi**, Gobernador de la provincia de Corrientes.
- **Gustavo Bordet**, Gobernador de la provincia de Entre Ríos.
- **Gildo Insfrán**, Gobernador de la provincia de Formosa.
- **Miguel Lifschitz**, Gobernador de la provincia de Santa Fe.
- **Oscar Herrera Ahuad**, Vicegobernador de la provincia de Misiones.
- **Juan José Ciáccera**, Secretario General del Consejo Federal de Inversiones (CFI).

Organiza: Gobierno de Santa Fe

Convocan: Gobiernos de Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe

Martes 22 de noviembre de 2016  
8.00 a 13.00 hs

Sede de Gobierno de Santa Fe en Rosario  
Salón Rodolfo Walsh  
Santa Fe 1950, Rosario, Santa Fe



**DECLARACIÓN CONJUNTA  
DE LAS PROVINCIAS DEL NORESTE ARGENTINO**  
**«Integración y Transporte Hidroviario para el Desarrollo Regional»**  
**Provincia de Santa Fe, 22 de noviembre de 2016**

En la ciudad de Rosario, provincia de Santa Fe, a los veintidós días del mes de noviembre de 2016, reunidos en el marco de la Jornada «Integración y Transporte Hidroviario para el Desarrollo Regional», los GOBIERNOS de las PROVINCIAS de CHACO, CORRIENTES, ENTRE RÍOS, FORMOSA, MISIONES y SANTA FE, representados en este acto por sus respectivos señores GOBERNADORES, en ejercicio de sus facultades constitucionales, exponen:

Considerando que las provincias de la Mesopotamia Argentina, Misiones, Corrientes y Entre Ríos, junto con Chaco, Formosa y Santa Fe, conforman la región del Litoral Argentino, histórica, económica y culturalmente vertebrada por los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay;

**DECLARAN:**

- Que la conformación de la «Hidrovía Paraguay-Paraná» posiciona al Noreste Argentino (NEA) como una región prioritaria para el desarrollo del transporte y el comercio del MERCOSUR;
- Que, en consecuencia, es necesario impulsar la integración del Noreste Argentino, en lo concerniente a las infraestructuras portuarias, hidroviarias, de transporte fluvial y de comercio exterior comunes, como así también el cuidado y protección del ecosistema, el desarrollo turístico regional y la adopción de medidas para la preservación de las especies ictícolas, unificando criterios de gestión y de políticas ambientales entre las autoridades de las provincias integrantes;
- Que para ello se priorizará relanzar y movilizar las instancias de cooperación e integración comunes entre las provincias del Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe, cuyo principal eje de transporte son sus vías fluviales navegables, articulando a tal fin con las instancias del Gobierno Nacional Argentino;
- Que la efectiva dinamización de la «Hidrovía Paraguay-Paraná» como sistema fluvial integrado y factor logístico determinante para el crecimiento económico y el desarrollo social de nuestras provincias, requiere la eliminación de restricciones y dificultades que se dan, particularmente en aspectos relacionados a la compatibilización normativa, la navegabilidad, los puertos, la infraestructura, la logística y la conectividad. Que asimismo demanda, también, la concreción de los estudios y proyectos comunes en lo concerniente al sistema de navegación troncal, al des-



arrollo de terminales portuarias y zonas logísticas, y al funcionamiento óptimo del tráfico de cabotaje;

- Que las provincias del Noreste Argentino trabajarán mancomunadamente, propiciando el mejoramiento del desempeño logístico argentino, dando respuesta a las demandas de infraestructura y planificación del transporte de cargas, ejes fundamentales para la consolidación de los Corredores Bioceánicos en su intersección e interacción con la «Hidro vía Paraguay-Paraná» y del Uruguay; vinculando a todo el MERCOSUR mediante un sistema de transporte sustentable que fortalezca la multimodalidad como instrumento esencial del desarrollo socioeconómico, la competitividad y la integración territorial.

Dada en el lugar y fecha indicados en el encabezamiento, se suscriben seis (6) ejemplares de un mismo tenor y a un sólo efecto.-

**27 de marzo del 2018**  
**Jornada «Integración regional y transporte fluvial»**  
**Casa de Gobierno de Santa Fe**

**Jornada**

# **Integración regional y transporte fluvial**

**Experiencias internacionales: Desafíos y oportunidades**

## **Objetivo**

Complementar y entrelazar las experiencias en términos de navegación, legislación, comercio e infraestructuras de las vías fluviales navegables de los principales sistemas de transporte de Europa y América (Hidrovia Paraguay-Paraná, sistema del río Rin y sistema del río Mississippi), que nos permita generar consensos de buenas prácticas para el transporte fluvial a escala de estados subnacionales, nacionales y bloques regionales.

## **Fundamentación**

Las vías fluviales, tanto en América como en Europa, han vertebrado a lo largo de su historia la navegación tanto de bienes como de personas. Con la constitución de los estados modernos y para fomentar el uso de las vías navegables hubo que desarrollar acuerdos, marcos normativos y autoridades comunes que permitieran evitar conflictos y potenciar su desarrollo.

Las vías de navegación interiores de los continentes se acrecientan en su potencial para el transporte de mercaderías cuando existe una conexión fluvio-marítima. Ejemplo de ello son los casos de las vías que unen el Rin-Danubio a través del Meno con el puerto de Rotterdam; al Paraguay-Paraná con el río de la Plata con puertos oceánicos; y al sistema del río Mississippi en Norteamérica.

En las últimas décadas los procesos de integración regional han impulsado la navegación fluvial interior como modo eficiente de transporte. Permitiendo el desarrollo de las infraestructuras públicas y privadas (canales de navegación, dragado, puertos) complementadas con las instituciones que las norman y regulan.

El transporte fluvial se ha valorizado en el contexto internacional, fundamentalmente por la seguridad y bajos costos a nivel de fletes, como ambientalmente para el transporte de grandes volúmenes a granel, cereales, minerales, combustibles y fertilizantes. Además, su desarrollo permite la complementariedad con otros modos tales como automotor, ferroviario, marítimo, tomando más eficiente el sistema de transporte.

Este momento histórico asiste a la revalorización de las Hidrovías y del tráfico de mercaderías a nivel fluvial, lo que nos obliga a desarrollar un diálogo multinivel y de prácticas en común. Se hace necesario compartir y complementar experiencias entre los actores y decisores de sistemas de características similares.

**Martes 27 de marzo de 2018**  
9:00 a 17:00 hs

**Casa de Gobierno de la Provincia de Santa Fe**  
3 de febrero 2649 - Santa Fe



## Programa

09:00 hs: **Acreditaciones y café de bienvenida**

09:30 hs: **Apertura**

Gobernador de Santa Fe, **Miguel Lifschitz**

Gobernador de Corrientes, **Gustavo Valdés**

Gobernador de Entre Ríos, **Gustavo Bordet**

10:30 hs: **Panel: diálogo interregional Europa – América.**

**Aprovechamiento de las vías fluviales para el desarrollo económico y social regional**

Moderador:

**Embajador Luis Niscóvolos** - Secretario Ejecutivo del Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay Paraná (CIH)

Exponen:

**Rafael Farromeque** - Líder del Programa Regional de Desarrollo de las Hidrovías Sudamericanas de CAF -

Banco de Desarrollo de América Latina

**Bethany Stich** - Directora del Instituto de Transporte y jefa del Departamento de Planificación

y Estudios Urbanos de la Universidad de Nueva Orleans, Estados Unidos.

**Hans van der Werf** - Secretario General de la Comisión Central para la Navegación del Rin (2012-2016).

12:30 hs: **Refrigerio**

14:00 hs **Workshop. Sistema de transporte fluvial: Logística y conectividad.**

**Importancia de las cuencas hidrográficas en el intercambio comercial**

Participación de los representantes públicos y privados de las distintas actividades de transporte fluvial tanto a nivel subnacional, nacional como internacional.

Espacio para intercambio.

16:00 hs **Espacio de diálogo y conclusiones**

Lectura de documento con las conclusiones y recomendaciones de la Jornada

16:30 hs **Acto de cierre**

17:00 hs **Clausura de la Jornada. Paseo en catamarán por la costa santafesina**

---

Esta actividad es organizada desde la Secretaría de Relaciones Internacionales e Integración y el Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovia Paraguay – Paraná del Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

**Martes 27 de marzo de 2018**

9:00 a 17:00 hs

**Casa de Gobierno de la Provincia de Santa Fe**

3 de febrero 2649 - Santa Fe





# Integración regional y transporte fluvial

Experiencias internacionales: Desafíos y oportunidades

## RECOMENDACIONES DE LA JORNADA INTEGRACION REGIONAL Y TRANSPORTE FLUVIAL

Provincia de Santa Fe, 27 de marzo de 2018

Transcurridos 25 años de su diseño original, la consolidación y expansión de la Hidrovía Paraguay – Paraná (HPP), como eje fundamental de la infraestructura de transporte del cono sur, debe superar y enfrentar el desafío del crecimiento de la demanda, incremento de los volúmenes de carga y la adecuación de las infraestructuras existentes acorde al tráfico esperado.

Por lo tanto, nuestro actual reto es pasar de un sistema logístico comercial basado en una hidrovía natural, a un sistema sustentable en términos de integración logística, intermodalidad, sostenibilidad ambiental y que impulse el desarrollo de beneficios macroeconómicos y sociales.

Convencidos que el transporte fluvial por Hidrovías mejora significativamente la vitalidad del tráfico de mercancías, alivia la congestión, mejora la seguridad y la infraestructura del sistema regional de cargas. Como así también impulsa la innovación en el transporte de mercaderías, reduciendo los impactos negativos en términos de medio ambiente y relación con los entornos urbanos, es que se propicia su efectiva dinamización.

Las Hidrovías contribuyen significativamente al desarrollo social, mejorando la productividad, generando beneficios concretos a los exportadores, importadores y dadores de carga. Ellas facilitan y promueven la integración regional e internacional de las economías locales, potenciando el desarrollo territorial integral y generando nuevos puestos de trabajo.

Es por esto que propiciamos:

- Mayor integración y complementariedad entre los puertos de la HPP, para una mayor eficiencia operativa en la carga y en los trasbordos de mercaderías en general.
- Desarrollo del tráfico de cabotaje regional en la HPP, con regulaciones que faciliten y promuevan los tráficos de tránsito intrarregionales.
- Promover la multimodalidad, integrando el ferrocarril y el camión al transporte fluvial en la HPP para todo tipo de tráficos de mercancías.
- Propiciar mayores niveles de institucionalidad que optimicen la gobernanza integral del sistema hidroviario. Promoviendo observatorios regionales, en términos de generación y relevamiento de datos que posibiliten una mayor comprensión del estado de situación y performance de la HPP, para facilitar la toma de decisiones y coadyuvar al desarrollo de políticas públicas.

**11 de marzo 2019**  
**Jornada Puerto del Futuro.**  
**Estación Fluvial de Rosario**



El gobierno de la Provincia de Santa Fe junto a la Embajada del Reino de los Países Bajos tienen el agrado de invitar a Ud a participar de la Jornada:

### **"Puerto del Futuro"**



**11 de Marzo - 15hs.**  
**Estación Fluvial de Rosario**  
Los Inmigrantes 410



Reino de los Países Bajos

Contacto: [secretariadetiintegracionregional@santafe.gov.ar](mailto:secretariadetiintegracionregional@santafe.gov.ar) - Tel: 341 4772540



## **PUERTO DEL FUTURO**

**Lunes 11 de Marzo**

**15 hs – La Fluvial**

### **BIENVENIDA**

Les damos la bienvenida a todos y los invitamos a tomar lugar en las mesas que les fueron asignadas.

Nos convocan hoy aquí el Gobierno de la Provincia de Santa Fe, la Embajada del Reino de los Países Bajos en Argentina y el ENAPRO para participar de Puerto del Futuro. Se trata de un juego de roles que busca generar una dinámica colaborativa entre los stakeholders aquí presentes del sector fluvio-marítimo para la concientización y el apoyo al desarrollo portuario.

Contamos con la presencia de representantes del sector público de la Provincia de Santa Fe, Prefectura Naval Argentina; del sector privado referentes de terminales portuarias y empresas vinculadas a la actividad portuaria: cámaras y agencias, bolsas de comercio; representantes de los sindicatos, de Consulados extranjeros acreditados en Rosario, entre otros actores involucrados.

(pendiente confirmar si participan Autoridades Nacionales, provinciales)

La dinámica del juego fue desarrollada por especialistas holandeses pertenecientes al Puerto de Rotterdam que se propusieron crear prácticas modernas de desarrollo de infraestructura y gestión de puertos en la actualidad. Esperamos que los jugadores aporten una mirada amplia que abarque el desarrollo socioeconómico, los requisitos naturales y el impacto del diseño sostenible, así como también una visión de las relaciones/cadenas causa-efecto.

Para dar inicio a la jornada le daremos la palabra a las autoridades presentes, en primer lugar al Sr. Embajador del Reino de los Países Bajos, Roel Nieuwenkamp, el Sr. Presidente del Ente Administrador del Puerto de Rosario, Ángel Elias, y los Sres. Ministros de Infraestructura y Transporte y de la Producción de la Provincia de Santa Fe, José Garibay y Alicia Ciciliani.





### **PALABRAS DE AUTORIDADES**

- 1) Embajador del Reino de los Países Bajos, Roel Nieuwenkamp
- 2) Presidente del Ente Administrador del Puerto de Rosario, Ángel Elias
- 3) Ministro de Infraestructura y Transporte, José Garibay
- 4) Ministra de la Producción, Alicia Ciciliani.

### **CIERRE**

Para concluir esta presentación y bienvenida, le damos la palabra al Dinamizador del Juego, Sr. Jurgen Bartelink, Enviado Regional para Asuntos Económicos del Ministerio de Relaciones Exteriores de Países Bajos.

JORNADA Puerto del Futuro - 11 Marzo, ciudad de Rosario			
INSTITUCIÓN	TIPO DE INSTITUCION	NOMBRE APELLIDO	CARGO
INTERNACIONALES			
Embajada de Países Bajos	Internacionales	Roel NIEUWENKAM	Embajador
Embajada de Países Bajos	Internacionales	Inés Rzdzińska	Asesora Económica
CAF Banco de Desarrollo de América Latina	OIII	Abelardo Daza	CAF - Director Representante Oficina Argentina
Cámara de Armadores Fluviales y Marítimos del Paraguay (CAFYM)	Industria Naval Paraguaya	Juan Carlos Muñoz Menna	Presidente
Consulado Honorario de Países Bajos en Rosario	Holanda	Maximiliano Schellas	Cónsul
Consulado del Estado Plurinacional de Bolivia en Rosario	Bolivia	Ester Torrico Peña	Cónsul
Consulado de Paraguay en Santa Fe	Paraguay	Cónsul Ministro Anibal Alejandro Salas	Cónsul
Consulado de Brasil en Santa Fe	Brasil	Ricardo Diab	Cónsul
Consulado de Uruguay en Santa Fe	Uruguay	Elisabeth Moretti Nicolini	Cónsul
NACIÓN			
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto - Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay Paraná (CIH)	Nación	Luis Niscovolos	Secretario Ejecutivo
Comisión Administradora del Río Uruguay.	Nación	Mauro Vazón	Presidente Delegación Argentina ante CARU
Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de la Nación	Nación	Mariano Andrés Saúl	Subsecretaria de Puertos y Vías Navegables de la Nación
REPRESENTACIONES PROVINCIALES			
Comité Federal Hidrovia Paraguay-Paraná		Jose Galetti	Secretario
Buenos Aires	Administración General De Puertos S.e. Puerto Buenos Aires	Gonzalo Mortola	Interventor
	Consorcio del Puerto de Mar del Plata	Martin Roberto Merlini	Presidente
	Consorcio de Gestión del Puerto La Plata	Jose Maria Dodds	Presidente
	Administración Puerto Barranqueras	Roberto Benítez	Administrador

Chaco	Administración Puerto Barranqueras	Raul Guex	Tesorero - Gerente
	Puerto Las Palmas	Constanza	
Corrientes	Director de Transporte Fluvial y Puertos Provincia de Corrientes	Juan Emilio Manzollito	Director
	Secretario De Coordinación y Planificación Institucional	Cesar Bentos	
Entre Rios	Ministerio de Producción	Carlos Schepens	Ministro De Producción
	Instituto Portuario - Puerto Ibicuy	Leonardo Cabrera	Presidente
Formosa	Puerto de Formosa	Fernando De Vido	Representante (Revisor de Cuentas) - Presidente
Misiones	Ministerio de Industria	Luis Lichowski	Ministro de Industria
		Alberto Rolon	Director de Operaciones Logísticas y Director de Ente Portuario
		Roberto Tamowski	Subsecretario de Planificación Industrial
		Ricardo Enrique Babiak	Director General de Asuntos Jurídicos y Director de Ente Portuario
Santa Fe	Ministerio de Infraestructura y Transporte	José Garibay	Ministro
		Pablo Jukic	Secretario de Transporte
		Juan Carlos Bertoni	Secretaria de Recursos Hídricos
	Ministerio de Producción	Alicia Ciciliani	Ministra
	Agencia Santafesina de Inversiones y Comercio Internacional		
		Carlos Braga	Presidente
		Débora Marini	Directora Ejecutiva
	Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado		Director del Programa Santafesino para el Desarrollo de la Hidrovía Paraguay Paraná
		Juan Carlos Venesia	
		Maria Julia Reyna	Secretaria de Relaciones Internacionales e Integración
	Ministerio de Medio Ambiente	César Mackler	Secretario de Medio Ambiente
	Ente Administrador Puerto Rosario	Angel Elias	Presidente
	Ente Administrador Puerto Santa Fe	Sebastián Simez	Presidente
	Ente Administrador Puerto Reconquista	Moises Luis Mansur	Presidente
	Ente Administrador Puerto Villa Constitución	Fernando Villalba	Presidente
	Zona Franca Santafesina	Horacio Cucchiari	Presidente del ENTE de la Zona Franca Santafesina

	Zona Franca Santafesina	Leonardo Tartabini	Gerente Zona Franca Santafesina - Zofravilla S.A
	Zona Franca Santafesina	Fernando Molinari	Relaciones Institucionales
<b>SINDICATOS</b>			
Centro de Patronos y Oficiales Fluviales de Pesca, Cabotaje Marítimo de Ríos y Puertos		Julio Gonzalez Insfran	Secretario General
		Juan Carlos Funes	Secretario Delegación Rosario
Sindicato del Personal de Dragado y Balizamiento		Edgardo Arrieta	
S.O.M.U. Sindicato de Obreros Marítimos Unidos		Mariano Ortiz	
S.U.P.A. - SINDICATO UNIDOS PORTUARIOS ARGENTINOS		Cesar Aybar	
<b>Cámaras y Agencias del Transporte Fluvial</b>			
Comision Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata (CPTCP)		Jorge Metz	Director
CAPYM (Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas)		Guillermo Wade	Gerente
Centro Marítimo de Rosario		Carlos Hoyle	Presidente
		Juan Pablo Parebolis	
Asociación Internacional de Profesionales de Puertos y Costa (AIPPYC)		Gustavo Anschutz	
Observatorio de la Industria Naval, Marítima, Fluvial y Portuaria		Fernando Sanchez Checa	Director
<b>TERMINALES PORTUARIAS</b>			
TPR S.A (Terminal Puerto Rosario)	Privados	Carlos Bello	
TPR S.A (Terminal Puerto Rosario)	Privados	Gustavo Nardelli	
Vicentin S.A.I.C	Privados	Jorge Forbitti	
Terminal Zarate	Privado	Roberto Murchison	
Dragados Pagliettini Sa	privados	Guillermo Pagliettini	
	Privados	Santiago Pagliettini	
Puerto Bg Srl	Privados	Alberto Gualtieri	
OPERAGRO SRL	Privados	Roberto Basualdo	
ACEITERA GENERAL DEHEZA S.A.	Privados	JUAN TOBARES	



AKZO NOBEL CHEMICALS ARGENTINA S.A.U.	Privados	HUGO BRITOS / CLAUDIO MURUA	
ADM AGRO S.R.L. (ex ALFRED C. TOEPFER I. S.A.)	Privados	GERMÁN SEMPIO / GUSTAVO LIOI	
ARAUCO ARGENTINA S.A. (ex ALTO PARANA S.A.)	Privados	GERMÁN GILLI	
ASOC. DE COOP. ARG. (ACA)	Privados	JUAN CARLOS PIOTTO	
BUNGE ARGENTINA S.A.	Privados	ELSO BOZZER	
CARGILL S.A.C.I.	Privados	JUAN MANUEL IMBERT	
MINERA ALUMBRERA	Privados	LUIS PERSIG	
MOLINOS AGRO S.A.	Privados	PAULINO MARTÍNEZ	
COFCO ARGENTINA S.A.	Privados	AMILCAR GALLUCCI	
PROFERTIL S.A.	Privados	SANTIAGO FIGUERAS	
PTP WARRANT S.A.	Privados	FERNANDO MOLINARI	
RENOVA S.A.	Privados	RAÚL MASNÚ	
TERMINAL 6 S.A.	Privados	RICARDO BIANCOTTI	
SERVICIOS PORTUARIOS S.A.	Privados	DANIEL DIMORELLI	
<b>BOLSAS DE COMERCIO</b>			
Bolsa de Comercio de Rosario	Privados	Alfredo Sesé	Secretario Técnico de la Comisión de Transporte e Infraestructura
	Privados	José Bernasconi	Comisión de Transporte, Infraestructura e Hidrovía
	Privados	Alejandro Calvo	
Bolsa Comercio de Santa Fe	Privados	Melchor Arranz	Vicepresidente 2º
	Privados	Ma. Teresa Pandolfo	Encargada Comunicación Institucional
	Privados	Lautaro Zanini	
<b>EMPRESAS PRIVADAS DEL TRANSPORTE FLUVIAL</b>			
Agencia Marítima El Huar	Privados	Alan Rey	Gerente Comercial
	Privados	Daniel Rey	Socio Gerente
Astillero Río Paraná Sur	Privados	Daniel De Monte	Presidente
CASPORT S.A.	Privados	Javier Fanaro	Comercial
<b>PREFECTURA NAVAL</b>			
Prefectura	Zona Bajo Paraná	Fernando Gustavo Santucci	Prefecto Mayor Zona Bajo Paraná
	Prefectura Santa Fe	Jorge Domingo Fleitas	Jefe de Prefectura Santa Fe - Prefecto Principal

**LA FLUVIAL**

# Se realizó la jornada Puerto del futuro en Rosario

14 de marzo de 2019

*Fue este lunes 11, con la presencia de la ministra Ciciliani, el ministro Garibay y el embajador del Reino de los Países Bajos, Roel Nieuwenkamp. El objetivo fue concientizar e incentivar el apoyo al desarrollo portuario.*



La ministra de la Producción de la Provincia, Alicia Ciciliani, junto con el ministro de Infraestructura y Transporte, José Garibay, y el embajador del Reino de los Países Bajos, Roel Nieuwenkamp, participaron en Rosario de la jornada Puerto del futuro. La actividad tuvo por objetivo concientizar sobre el desarrollo portuario e incentivar su apoyo y se realizó en el salón Amarras del predio La Fluvial.

Garibay señaló que "para una provincia tan extensa como la nuestra, el tema logístico pasa a ser uno de los costos críticos y, es por eso, que venimos trabajando en los temas ferroviarios, carreteros y, obviamente, el tema más importante y una de las ventajas competitivas que tiene esta provincia es el frente costero".

Por su parte, Nieuwenkamp expresó que "en mi país abordamos los temas convocando a los distintos actores para que dialoguen, intercambien ideas y logren proyectos sustentables. Tardamos un poco más, pero los resultados son consensuados y, por lo tanto, de mayor calidad", destacó.

un juego de roles. El objetivo fue concientizar sobre el desarrollo portuario e incentivar su apoyo.

Luego de las palabras de bienvenida, a cargo de las autoridades presentes, y de la explicación de la dinámica a cargo del facilitador Jorgen Bartelink, se desarrolló un juego de roles.

De la actividad participaron, además, el presidente del Enapro, Ángel Elías; el secretario de Transporte, Pablo Jukic; el secretario de Comercio Exterior e Inversiones, Carlos Braga; el director del Programa Santafesino para el Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná, Juan Venesia; la directora de Cooperación e Integración, Cecilia Vanadia; y el presidente del Ente Administrador Puerto Villa Constitución, Fernando Villalba, entre otros.

El juego Puerto del futuro fue desarrollado por especialistas holandeses pertenecientes al Puerto de Rotterdam que se propusieron crear prácticas modernas de desarrollo de infraestructura y gestión de puertos en la actualidad.

Se parte de la premisa que la incorporación de perspectivas diversas es valiosa para la toma de decisión y la búsqueda de soluciones en el sector portuario. El resultado esperado del juego es una mirada amplia que abarque el desarrollo socio-económico, los requisitos naturales y el impacto del diseño sostenible, así como también una visión de las relaciones/cadenas causa-efecto.

**Fuente:** GSF

**30 de abril del 2019**

**Taller Regional sobre Políticas de Logística Fluvial en América del Sur.  
Salón Blanco de Sede de Gobierno Rosario**



# Taller Regional sobre Políticas de Logística Fluvial en América del Sur

30 de abril de 2019

Salón Blanco de Sede de Gobierno Rosario de la Provincia de Santa Fe  
Santa Fe 1950 – Ciudad de Rosario - Provincia de Santa Fe - Argentina

El transporte por vías navegables interiores es un tema de gran relevancia para el desarrollo social y económico de América Latina. La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) comprende que los esfuerzos y políticas dirigidos a promover la mejora de la infraestructura fluvial son fundamentales para que los países de la región avancen hacia sistemas de logística y movilidad sostenibles y resilientes, capaces de promover la integración regional y la competitividad de las economías locales.

En este sentido y buscando avanzar en la agenda regional de promoción del transporte fluvial, la CEPAL promoverá un Taller Regional sobre Políticas de Logística Fluvial en América del Sur el día 30 de abril de 2019, en la ciudad de Rosario, Argentina. El Taller se realizará el día siguiente al Encuentro Argentino de Transporte Fluvial, promovido por el Instituto de Desarrollo Regional (IDR) en la misma ciudad.

En el Taller se discutirán algunos aspectos generales de las políticas de logística fluvial, y en particular se abordarán dos temas con mayor profundidad. El primero es la presentación y discusión de los resultados de la primera etapa del estudio "Mejoramiento de la disponibilidad de estadísticas sobre el transporte fluvial en los países de la Cuenca del Plata", parte del Programa de Trabajo conjunto entre la CEPAL y el Fondo Financiero para el Desarrollo de los Países de la Cuenca del Plata (FONPLATA). El segundo objetivo es la definición de una agenda conjunta para aplicación de la propuesta preliminar de clasificación fluvial para América del Sur, llevada a cabo bajo la coordinación conjunta de la Asociación Mundial para la Infraestructura de Transporte Acuático (PIANC) y de la CEPAL.

## Agenda preliminar

30/ABRIL - MAÑANA

8.30 – 9.00	Apertura y palabras de bienvenida	<p><b>Sr. Ricardo Sánchez</b>, Oficial Senior de Asuntos Económicos de la CEPAL</p> <p><b>Sr. Mariano Saúl</b>, Subsecretario de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de Argentina</p> <p><b>Sr. Roberto Miguel Lifschitz</b>, Gobernador de la Provincia de Santa Fe</p>
9.00 – 9.45	Introducción a las políticas de logística fluvial en América del Sur	<p><b>Sr. Gabriel Pérez</b>, Oficial de Asuntos Económicos de la CEPAL</p> <p><b>Sr. Rolando Terrazas</b>, Consultor CEPAL</p>
9.45 – 10.00	Preguntas y comentarios	
10.00 – 10.30	Coffee Break	

<b>10.30 - 11.00</b>	Ronda de instituciones regionales	<b>Sr. Héctor Vazón</b> , Presidente de CARU por Argentina <b>Sr. Jorge Metz</b> , Secretario General de CIC <b>Sr. Emb. Luis Niscovolos</b> , Secretario Ejecutivo de CIH
<b>11.00 - 11.30</b>	Avances en el inventario de estadísticas sobre el transporte fluvial en la Cuenca del Plata	<b>Sr. Fabio Weikert</b> , Oficial Asociado de Asuntos Económicos de la CEPAL
<b>11.30 - 11.45</b>	Preguntas y comentarios	
<b>11.45 - 12.30</b>	Ronda de instituciones nacionales	<b>Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de Argentina</b> <b>Agencia de Transporte Acuático de Brasil</b> <b>Dirección General de Intereses Marítimos, Fluviales, Lacustres y Marina Mercante del Estado Plurinacional de Bolivia</b> <b>Dirección de Cuenca del Plata y Navegación Fluvial del Ministerio de Relaciones Exteriores del Paraguay</b> <b>Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo de Uruguay</b>
<b>12.30 - 14.00</b>	<b>Almuerzo</b>	

### 30/ABRIL - TARDE

<b>14.00 - 15.00</b>	Propuesta de clasificación fluvial para las vías navegables de América del Sur	<b>Sr. Ricardo Sánchez</b> , Oficial Senior de Asuntos Económicos de la CEPAL <b>Sr. Philippe Rigo</b> , Presidente de la Comisión de Navegación Interior de PIANC
<b>15.00 - 15.30</b>	Preguntas y comentarios	
<b>15.30 - 16.00</b>	Comentarios sobre las políticas de movilidad fluvial sostenible en América del Sur	<b>Sr. Juan Carlos Venesia</b> , Gobierno de Santa Fe <b>Sra. Mónica Sarache</b> , Departamento Nacional de Planeación, Colombia <b>Sr. Juan Carlos Paz</b> , Consultor CEPAL <b>Representante del Gobierno de Santa Fe</b>
<b>16.00 - 16.30</b>	Coffee Break	
<b>16.30 - 16.45</b>	Síntesis del taller y agenda futura	<b>Sr. Fabio Weikert</b> , Oficial Asociado de Asuntos Económicos de la CEPAL
<b>16.45 - 17.00</b>	Agradecimientos y cierre	<b>Sra. Luciana Botafogo</b> , Gerente de Operaciones y Países, FONPLATA <b>Sr. Ricardo Sánchez</b> , Oficial Senior de Asuntos Económicos de la CEPAL <b>Sr. Roberto Miguel Lifschitz</b> , Gobernador de la Provincia de Santa Fe