



DICTAMEN SOBRE LA HIDROVÍA PARANÁ-PARAGUAY

I.- ANTECEDENTES

En la reunión del Consejo de fecha 22 de febrero de 2021 se formalizó la Comisión Económico Productiva, con el objetivo de realizar el seguimiento de las priorizaciones y propuestas trabajadas durante el año pasado, y analizar las problemáticas coyunturales a fin de proponer proyectos y soluciones estructurales y de mediano plazo.

Entre las temáticas a analizar dentro de dicha Comisión se declaró "LA HIDROVÍA PARANÁ-PARAGUAY" como un tema prioritario a analizar, a causa del vencimiento de su concesión. La misma se encuentra integrada por los representantes de las siguientes instituciones:

- Consejo Profesional de Ciencias Económicas C.P.C.E.S. (Consejero David Spinozzi)
- Universidad Nacional de Salta U.N.Sa. (Consejero Víctor Claros)
- Organización Argentina de Jóvenes de las Naciones Unidas O.A.J.N.U. (Consejera Ángela Pereyra)
- Seaboard S.A.(Pedro Pittaluga)
- Cámara de Industria y Producción de Metán (Consejero Fernando de San Román)
- Cámara de la Minería de Salta (Sr. Francisco Patrón)
- Unión Industrial de Salta (Sr. Daniel Zozzoli)
- Fundación Infernales del Norte (Sr. Nahuel Flores)
- Unión Obrera de la Construcción de la República Argentina U.O.C.R.A. (Consejero Rubén Aguilar)
- Cámara Pymes (Sr. Carlos Tamer)
- Asociación Alianza Israelita (Consejero Jorge Banchik)
- C.O.P.A.I.P.A. (Sr. Horacio Gutiérrez)
- Consejo Provincial de Pastores de Salta CO.P.PA.Sal. (Sr. Juan Carlos Pomar)
- Colegio Único de Corredores Inmobiliarios de Salta C.U.C.I.S. (Sr. Eduardo Rodríguez)
- Asociación Dr. Miguel Ragone (Sr. Martín García Cainzo)
- Fundación Salta (Consejero Hugo González)



- Federación de Entidades Profesionales Universitarias de Salta F.E.P.U.Sa. (Consejera Eliana Verchan)
- Universidad Católica de Salta U.CA.SAL. (Consejera Mónica Duba)
- Cámara de Comercio e Industria de Salta (Sr. Álvaro Pérez)
- Fundación Hombre y Hábitat FUNHOHA (Sr. Gustavo E. Paul)
- Cámara de Proveedores de Empresas Mineras de Salta CA.P.E.MI.Sa. (Sr. Héctor Da Rold)
- Sociedad Rural (Consejero Lucas Elizalde)

A fin de analizar la cuestión, se llevaron a cabo reuniones recurrentes en la que se fueron escuchando a los diferentes miembros de la Comisión Económico Productiva.

II.- CONTENIDO

La HIDROVÍA PARANÁ-PARAGUAY, es una de las más extensas del mundo, se extiende desde Puerto Cáceres (Brasil) a Nueva Palmira (Uruguay) y recorre cinco países; Brasil, Bolivia, Paraguay, Argentina y Uruguay. Tiene influencia sobre 1,75 km² y está relacionada con 17 millones de habitantes.

Constituye una de las reservas hídricas más importantes del mundo, no sólo por el caudal de los ríos que desaguan en él, sino por la diversidad biológica del área y por la riqueza de los territorios que aquellos bañan. Por su extensión, es la segunda después de la amazónica en esta parte del continente, y constituye el área donde se concentra una importante actividad económica y la mayor densidad de población.

La navegación constituye, sin dudas, uno de los más importantes usos de los grandes ríos de la región. Y a tal fin, la "HIDROVÍA PARANÁ-PARAGUAY" es el corredor de mayor desarrollo y trascendencia económica para toda la cuenca, y uno de los más extensos del planeta.

A continuación, se desarrollan algunas PAUTAS GENERALES SOBRE LA HABILITACIÓN DE LA HIDROVÍA PARANÁ-PARAGUAY PARA LA SALIDA DE LA PRODUCCIÓN DEL NOA:

- 1. TODA LA POSIBILIDAD DE UTILIZAR ESTE MEDIO DE TRANSPORTE, Y LOGRAR UN SUSTANCIAL ABARATAMIENTO DE**



COSTOS, DEPENDE DEL FUNCIONAMIENTO EFICIENTE DEL FERROCARRIL DESDE SALTA A BARRANQUERAS.

Salta es una de las provincias más lejanas del puerto, por lo que, necesita imperiosamente reducir el valor de los fletes ya que, los mismos llegan en ciertas condiciones de mercado a ser definitivos en el signo de la utilidad de las cosechas de soja y maíz fundamentalmente.

Téngase en cuenta que el flete Joaquín V. González-Rosario ha llegado a ser por Km/Tn, 21 veces más caro que el flete Rosario-China. Es decir, la competitividad de nuestra producción está en gran medida condicionada por el valor de los fletes al puerto. La puesta en marcha del ramal C12 del Ferrocarril Belgrano permite hoy el despacho de la producción por Ferrocarril desde Joaquín V. González en Salta hasta el Puerto Rosario economizando sensiblemente los fletes.

Sin embargo, si en Avía Terai se continuará por el ramal C3, hoy deteriorado, podría arribarse a Barranqueras recorriendo los 212 KM de dicho ramal.

2. EL PUERTO DE BARRANQUERAS DEBERÍA FUNCIONAR EFICIENTEMENTE COMO CENTRO DE TRANSFERENCIA POLIMODAL DE CARGAS, PERMITIENDO EL TRANSPORTE DE LAS MISMAS, DEL FERROCARRIL A LAS BARCAZAS.

El puerto Barranqueras está localizado sobre el río Barranqueras en la provincia de Chaco a pocos kilómetros de su desembocadura en el Paraná.

De acuerdo a la información recogida, el Puerto Barranqueras está inactivo por la falta de dragado y malas condiciones de las instalaciones.

Aparentemente Corrientes, con su Puerto, pretende absorber todo el movimiento de la Hidrovía y plantea la construcción de un puente cuyo proyecto estaría avanzado, para cruzar a Chaco. Con este planteo, cada vez pierde más fuerza el Puerto de Barranqueras.

Sin embargo, se anunciaron desde Nación obras por 200 millones de pesos en el Puerto Barranqueras, lo que reabre la posibilidad de su reactivación. Es



importante tener en cuenta que sin un Puerto operativo de nada sirve llegar con la mercadería por Ferrocarril que deberá ser desviada en Avía Terai con destino a Puerto Rosario por Ferrocarril.

La importancia de este Puerto y su definitiva influencia en los costos de producción del Norte Argentino queda expuesta en la cantidad de provincias involucradas.

3. EL SISTEMA DE TRANSPORTE DE BARCAZAS DEBERÍA PROVEER UN SERVICIO DE COSTOS ACEPTABLES CON SUFICIENTE CAPACIDAD PARA ABSORBER, A BUEN RITMO, EN ESPECIAL, EL PICO DE FLUJO DE LAS COSECHAS.

De la licitación de la Hidrovía, actualmente en desarrollo, dependerá con quien tratar el flete en Barcazas. Actualmente la flota de Barcazas es paraguaya, la decisión con relación a la licitación o aun nacionalización de la Hidrovía podría alterar el cuadro actual. Habrá que estar atentos a fin de dar los pasos necesarios que hagan posibles aquellas contrataciones por parte de las cerealeras y o productores.

4. ENTENDER Y RESOLVER LAS CUESTIONES EN CUANTO A DESEMPEÑO LOGISTICO, PERMITIRÁ QUE LA HIDROVÍA PARANÁ-PARAGUAY PUEDA SER UN INSTRUMENTO ACOPLADOR PARA EL DESARROLLO Y CRECIMIENTO DE LAS PROVINCIAS INVOLUCRADAS.

Argentina se encuentra en el puesto 66° a nivel mundial en "desempeño logístico" de sus cadenas productivas. En ese aspecto, especialistas de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional del Nordeste (UNNE) plantean que en el marco del mejoramiento de la HIDROVÍA PARANÁ-PARAGUAY, además de garantizar calados de navegación, se requiere generar condiciones para la competitividad de los puertos locales y regionales de la traza fluvial, actualmente en desventajas con otras terminales portuarias nacionales e internacionales.

El Banco Mundial determina, cada dos años, el rendimiento de la cadena logística de suministros de un país, cuyos resultados se engloban en el Índice de Desarrollo Logístico (LPI por sus siglas en inglés). El índice, donde 5



puntos refieren al mejor desempeño y decae hasta llegar a 1 punto, se enfoca en evaluar aspectos como aduanas, infraestructura, envíos internacionales, competencia de servicios logísticos, seguimiento y rastreo y puntualidad.

Se mide en 168 países, y Argentina está en el puesto 66, con 2,96 puntos, casi un 40% por debajo de lo que sería un rendimiento ideal. Dicho valor es inferior en las provincias involucradas en la HIDROVÍA PARANÁ-PARAGUAY, lo cual señala la enorme debilidad para ser competitivos en el contexto internacional.

Especialistas investigadores de la UNNE hicieron aplicaciones al Puerto de Barranqueras de los indicadores tenidos en cuenta en el Índice de Desempeño Logístico (LPI), y como resultado se observó un déficit marcado en los distintos ítems, lo cual sería trasladable al resto de los puertos de la región. Entre los ítems del LPI se encuentran:

a. **FUNCIONAMIENTO Y EFICIENCIA DE ADUANAS Y FRONTERAS:** en el Puerto de Barranqueras existen demoras de semanas para la autorización de algunos embarques, como el carbón. Esto representa un déficit ya que las grandes empresas requieren del cumplimiento de plazos en los envíos.

b. **CALIDAD DE INFRAESTRUCTURA EN TRANSPORTE Y COMERCIO:** en ese caso del Puerto de Barranqueras existe por un lado un problema de mantenimiento del riacho Barranqueras que estuvo más de un año sin ser transitable desde agosto del 2019, a lo cual debe sumarse las condiciones precarias del ramal C3 del ferrocarril entre Avía Terai y el Puerto, limitando las posibilidades de transporte multimodal.

c. **FACILIDAD PARA ORGANIZAR COMPETITIVAMENTE LOS ENVÍOS INTERNACIONALES:** existen restricciones en disponer de recursos humanos calificados para el manejo de las operatorias de logística internacional y de empresas locales apropiadamente organizadas para cumplir tales objetivos.

d. **COMPETITIVIDAD Y CALIDAD DE LOS SERVICIOS LOGÍSTICOS:** por el relativo bajo volumen de cargas que se mueve por el Puerto de Barranqueras, y de los demás puertos de la región, no hay una estructura



público-privada adecuada para la prestación de servicios logísticos adecuados a los parámetros internacionales.

e. **RASTREO Y SEGUIMIENTO DE ENVÍOS:** en el mundo si alguien manda un contenedor mediante un sistema informático y satelital se puede seguir la ruta de la carga de ese contenedor en los distintos puertos y sitios. Actualmente, no existe ninguna aplicación tecnológica que permita el rastreo y seguimiento de los envíos internacionales que se llevan a cabo desde el Puerto de Barranqueras, cuestión altamente requerida en el ámbito del comercio internacional.

f. **FRECUENCIA CON LA QUE LOS ENVÍOS LLEGAN A LOS DESTINATARIOS DENTRO DE LOS PLAZOS PREVISTOS:** para enviar una carga desde Barranqueras hay dos problemas; no hay barcazas suficientes, ya que sólo el 3% de las barcazas que navegan por el país son de bandera nacional y el segundo problema es el dragado del riacho, que genera que en varios momentos no se pueda garantizar el ingreso de barcazas, como ocurre desde agosto del 2019, limitando el cumplimiento en tiempo y forma de los envíos.

5. INTEGRACIÓN DEL RÍO BERMEJO A LA HIDROVÍA.

Es fundamental la promoción de la canalización del Río Bermejo que une a Salta, Tucumán y Santiago del Estero a la Hidrovía. Es un antiguo proyecto que debe tenerse en cuenta para la integración logística del NOA con el mundo.

Implementar el aprovechamiento múltiple del Río Bermejo, haría posible la navegación de barcazas y balsas que permitirían transportar hacia puertos internacionales (Rosario y Santa Fe) materia prima y bienes producidos en las provincias del noroeste a un costo casi cinco veces inferior al de su transporte en camiones. Ejecutar el trabajo de canalización y posterior dragado del curso del Bermejo, reduciría los costos de mantenimiento del dragado del Río Paraná, dado que sus aguas arrastran una gran cantidad de limo que asienta en el canal principal.

Dada la necesidad de la canalización del Río Bermejo, sería valioso acompañar tal obra con la adecuación de rutas y vías de acceso hacia el mismo.



6. "CENTRO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL DE CARGA" PARA FORTALECER LA CONECTIVIDAD DE LOS TERRITORIOS INVOLUCRADOS HACIA EL PACIFICO Y HACIA LA HIDROVÍA PARANÁ-PARAGUAY.

En el marco del "Plan de Desarrollo Estratégico de Salta 2030", se proyecta estratégicamente en un punto neurálgico donde se une dos ramales ferroviarios importantes de pasos internacionales como son el C14 hacia Chile y el C15 hacia Bolivia y atravesado por la ruta nacional 34 que una de las vías más utilizadas para el transporte en general. El mismo, facilitará la vinculación con las provincias del NOA y el resto del país.

III.- CONSIDERACIONES

El Consejo Económico Social de la Provincia de Salta (CESPS), entiende que es de suma importancia que el NOA integre el CONSEJO FEDERAL DE HIDROVÍA (CFH).

A través de la Resolución 307/2020, el Ministerio de Trabajo ordenó crear el CFH. Desde dicho Ente, señalaron que los objetivos son los de brindar asesoramiento permanente en todo lo relativo a concesión de la HIDROVIA PARAGUAY-PARANÁ, y constituir un ámbito de coordinación política, estratégica y receptor las inquietudes, propuestas y proyectos de las provincias. Además, asesorar entidades productoras, exportadoras y de las vinculadas al medio ambiente, instituciones académicas y de quienes tengan interés en el fortalecimiento e integración de la HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ.

El mismo, se encuentra integrado por representantes del Ministerio del Interior, el Ministerio de Desarrollo Productivo y el Ministerio de Transporte. También por las provincias ribereñas la vía navegable, como es el caso de Buenos Aires, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe. Sin embargo, no hay representantes de sus principales usuarios; las provincias del NOA.

Provincias como Salta y Jujuy, que se destacan por su gran contribución (en millones de toneladas) a la producción nacional, no se encuentran representadas en dicho organismo.



En Joaquín V. González, localidad ubicada en Anta converge la producción del Norte Provincial (ramal C18) y Sur Provincial (ramal C12) absorbiendo por su ubicación la producción de Anta (Este).

Siendo estas las tres cuencas productoras de soja (900.000 toneladas) y maíz (1.400.000 toneladas) provincial. Las legumbres unas 350.000 toneladas también son producidas especialmente en el Norte y algo en el Sur sumándose una oscilante producción del Valle de Lerma.

Es considerable así mismo la Producción Azucarera y de Bioetanol proveniente de Tabacal (Oran) y San Isidro (Güemes) en Salta y Ledesma en Jujuy.

Igualmente, la producción maderera del Norte, de gran potencialidad, puede ser cargada en el mencionado ramal C18.

No es despreciable el flujo de frutas y verduras desde Colonia Santa Rosa y Orán. Aunque su carácter perecedero tiene exigencias especiales de tiempos y acondicionamientos. Por lo que, existe una inmensa variedad de productos salteños y jujeños resultado de sus variadas Economías Regionales entre los que se destacan el tabaco, los vinos, especias, miel y otras, como así mismo el cemento de Jujuy.

Por lo que, resulta indispensable para la producción del Norte Argentino formar parte del CFH ante la necesidad de mejorar el sistema de transporte de la región y desde allí impulsar una visión logística de la misma que incluya al Río Bermejo. La posibilidad de reemplazar el transporte terrestre de las exportaciones de la Provincia por una combinación modal que incluya transporte fluvial ofrece un claro atractivo de reducción de costos.

Mejorar dicho transporte y su logística son un aspecto clave para el buen funcionamiento competitivo e inclusivo de la economía provincial, así lo establece el Plan de Logística de la provincia de Salta en el marco del Plan de Desarrollo Estratégico de Salta (PDES).

Participar del CFH nos permitiría trabajar junto a los entes nacionales correspondientes, identificando acciones prioritarias a fin de armonizar soluciones y en un plazo lógico, poner en marcha este verdadero complejo logístico (expuesto en esos seis puntos descriptos anteriormente) capaz de



DICTAMEN N° 000001

darnos un nivel de competitividad en el mundo que hoy no poseemos, favoreciendo al desarrollo regional.

IV.- CONCLUSIONES

En atención a lo expuesto, este Consejo Económico Social de la Provincia de Salta entiende que resulta estratégico:

1. La incorporación de la Provincia de Salta al Consejo Federal de Hidrovía, en representación del NOA, con la finalidad de mejorar el sistema de transporte de la región y desde allí impulsar una visión logística de la misma que incluya al Río Bermejo, afianzando los lazos con las provincias usuarias de la HIDROVIA PARANÁ-PARAGUAY y fomentando el desarrollo y crecimiento regional. Se sugiere para ello la realización de las gestiones necesarias a los Sres. Gobernador y Vicegobernador de la Provincia, a través de la Mesa de Gobernadores del Norte Grande y del Parlamento del NOA, respectivamente.

2. La implementación de acciones desde el Ministerio de Infraestructura de la Provincia y por medio de los Legisladores Nacionales para gestionar la rehabilitación de Ramal C3 Avia Terai/Barranqueras.

En Salta a los 28 días del mes de junio de 2021, es aprobado por unanimidad en Sesión Ordinaria del Consejo Económico Social Provincia de

Salta.-

Lt. FEDERICO CABADA
SECRETARIO EJECUTIVO
CONSEJO ECONOMICO SOCIAL