

“La Hidrovia Paraguay-Paraná. Desafíos de la Región Central de la Argentina”

Juan Carlos Venesia

Director “Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay – Paraná”





¿Por qué son importantes las Hidrovías para el desarrollo económico regional?

El transporte fluvial presenta mayores ventajas que el transporte ferroviario y vial: menor costo de inversión y mantenimiento, menor consumo de energía, mejor capacidad de carga y menores costos de transporte para distancias considerables.

En distancias de hasta 300 km. conviene utilizar el camión; de 300 km. a 800 km., el ferrocarril y a más de 800 km. conviene utilizar el transporte fluvial por barcazas.



La Hidrovía Paraguay-Paraná es un acuerdo de transporte regional entre Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay para facilitar la navegación y el comercio exterior e interior.

Es una de las vías navegables naturales de mayor longitud del planeta 3.422 km y se extiende desde el puerto de Cáceres (Brasil) hasta Nueva Palmira (Uruguay)

El área de influencia abarca una superficie de 720.000 Km² e indirecta de 3.500.000 Km².



Los gobiernos de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay firmaron en 1969 el Tratado de la Cuenca del Plata en Brasilia, cuyo órgano permanente es el CIC – Comité Intergubernamental Coordinador de los países de la Cuenca del Plata.

En el año 1987, los primeros mandatarios de los respectivos países establecieron en Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) la Resolución N° 210, donde se declara de interés prioritario para los países miembros, el desarrollo del sistema fluvial formado por los ríos Paraguay-Paraná y que en 1989 se constituye el CIH –Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná

Con posterioridad al Tratado de Asunción que creó el MERCOSUR en 1991 se firmaron distintos protocolos que fueron anexados al mismo. Así, en 1992 se suscribió el Acuerdo de Las Leñas, que enmarca las actividades de transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay- Paraná

El gobierno argentino firmó en 2005 un acta de entendimiento con la concesionaria HIDROVÍA S.A. (cuya concesión data de 1995 y abarca desde Santa Fe hasta el océano y que durante el 2010 renegoció su contrato y lo extendió 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 el Puerto San Martín hasta las profundidades naturales del Río de la Plata.

En 2009, fue creado el COSIPLAN - Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento absorbiendo los trabajos de IIRSA - Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, en cuya Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API), 88 fueran escogidos y agrupados en 31 “proyectos estructurantes” a través de 6 ejes de integración; y uno de los cuales es el de la Hidrovía Paraguay - Paraná y dentro de este se destacan proyectos para el mejoramiento de la navegabilidad de los ríos de la Cuenca del Plata.

Desde la implementación de la Hidrovía Paraguay Paraná ha ocurrido una baja sustancial en los precios del transporte de cargas y una fuerte expansión de la superficie sembrada, como de los volúmenes producidos y exportados

En el caso argentino (que representa el 80% del área de influencia de la HPP) se expandió de un total de 16,8 millones de hectáreas, con una producción de 35,5 millones de toneladas en el año 1990, a 38,9 millones de hectáreas con 121,9 millones de toneladas producidas en el año 2016

Este crecimiento permitió extender la frontera productiva del NEA y NOA Argentino, junto a Bolivia, Paraguay y parte de Brasil, permitiendo la especialización y desarrollando el principal complejo de transformación y exportación de soja del mundo en la interface fluvio-marítima del Gran Rosario en la Región Central de la Argentina



- Corredor Bioceánico
- Conexiones Viales
- Conexiones Ferroviarias

Transcurridos 25 años de su diseño original, la consolidación y expansión de la Hidrovía Paraguay - Paraná, como eje fundamental de la infraestructura de transporte del cono sur, depende de que se superen puntos críticos que, actualmente, hacen dificultoso su desarrollo.

El sistema de transporte y logística del Mercosur no ha sabido aprovechar hasta el momento el tremendo potencial de transporte que ofrece la Hidrovia, manteniendo a la Argentina como un país con una excepcional dotación de capacidades fluviales de transporte, pero escasamente aprovechadas

En la actualidad se mueven a nivel nacional más de 320 millones de toneladas anuales de cargas. La partición modal se ha sesgado hacia el transporte carretero en casi un 90%. Donde el transporte ferroviario ha reducido su participación a un tercio de lo que movilizaba hace treinta años y el transporte fluvial no ha desarrollado más del 20 % de su potencial

SITUACIÓN ACTUAL DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE ARGENTINO

- **Inversión en carreteras, pero sin solucionar problemas severos. Estado regular de la red.**
- **Concentración de la matriz de cargas en el autotransporte**
- **Expansión en capacidad portuaria, problemas crecientes en los accesos terrestres, mejoras en accesos náuticos**
- **Conflictos frecuentes**

- **Acceso físico limitado por profundidad. Los buques exigen mayor calado**
- **Incremento de los costos de mantenimiento de dragado de canales de acceso**
- **Asimetrías en la navegación fluvio – marítima. Restricciones a los trasbordos y de banderas en los buques.**

Este cuadro de situación nos muestra un alto nivel de congestión en las principales zonas portuarias del país (Gran Rosario, Zarate, 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

Santa Fe y, en particular, el AMGRO atrajo, en estos 30 años, importantes inversiones en el sector de terminales portuarias privadas, consolidándose como el nodo logístico de transporte y cargas de la Argentina. Superando los U\$S 3500 millones, convirtiéndolo al sistema portuario regional en el principal exportador de graneles, derivados y biocombustibles de la Argentina.

En 70 Km de costa sobre el Río Paraná (Timbúes a Villa Constitución) se encuentran localizadas 29 terminales portuarias que operan distintos tipos de cargas, de las cuales 19 despachan granos, aceites y subproductos. De estos 19 puertos, 12 tienen fábricas aceiteras.

Constituyéndose en el complejo más importante de molienda de la Argentina y del mundo, concentrando el 78% de la capacidad nacional de la misma.

SISTEMA PORTUARIO DEL GRAN ROSARIO

Fuentes: BCR / ENAPRO / CAPYM

- TERMINALES PORTUARIAS CON ACCESO AL FFCC
- TERMINALES PORTUARIAS SIN ACCESO AL FFCC



- **Cerca de 2200 embarcaciones de ultramar ingresan en el año para despachar e ingresar todo tipo de cargas: granos, aceites y subproductos, biocombustibles, fertilizantes, azúcar, contenedores, concentrado de cobre, etc. En el año 2015, Argentina exportó cerca de 70 millones de toneladas de granos, aceites y subproductos. Casi 56 millones de tn. se embarcaron desde los puertos de la región Rosario.**

- **Por red fluvial llegan anualmente al Gran Rosario cerca de 2.900 barcazas, con variada mercadería de Bolivia y Paraguay.**
- **Por Ferrocarril entran formaciones con granos por un total de 173.000 vagones en el año. Transportar 4 millones de tn de granos.**
- **Entran cerca de 1.600.000 camiones de ida a traer granos. Son 3,2 millones de viajes en el año. En camión entran 44,8 millones de tn de granos de origen argentino. En los días pico llegan 14.000 camiones.**

Al confirmarse las proyecciones que determinan la producción granaria Argentina en 130 millones de toneladas para el próximo quinquenio, se incrementará un 26% la demanda de buques para despachar aceites y biocombustibles argentinos, como así también, un 19%, aproximadamente, la demanda de buques para despachar granos, harinas, algodón y azúcar, un 169% la demanda de contenedores para despachar carnes, principalmente aviar, y un 48% la demanda de contenedores para despachar lácteos.

ACCIONES Y OBJETIVOS A LOGRAR

- **Desarrollar el Plan Maestro del sistema de navegación troncal ampliado a toda la vía navegable, fundamentalmente en lo concerniente a las costas de las distintas provincias litoraleñas y la navegación de la vía fluvial del Paraná y del Paraguay.**
- **Promover la profundización a 36/38 pies de calado navegable desde Puerto General San Martín a profundidades naturales del Río de la Plata. Con la concerniente baja de costos y beneficio económico que esto conlleva.**

- **Planificar integradamente los sistemas de transporte fluvial, vial y ferroviario.**
- **Impulsar respuestas adecuadas a las tendencias de aumento del tamaño de los buques y al tráfico de embarcaciones, replanteando los anchos de solera y aumentando zonas de cruce de la red troncal.**

- **Promover la disminución de costos del transporte fluvio-marítimo por ineficiencia, falso flete y demoras.**
- **Fomentar la complementación de los puertos del frente fluvial con los del frente marítimo**
- **Impulsar el crecimiento de cargas en la "Hidro vía Paraguay- Paraná", haciendo foco en la reconversión y optimización de las infraestructuras portuarias publicas y privadas de las Provincias del NEA Argentino, Bolivia, oeste de Brasil, Paraguay y Uruguay.**

- **Fomentar la materialización de una nueva zona de espera y maniobra en el "Paraná de las Palmas".**
- **Coordinar y converger con el CIH (Comité Intergubernamental de la Hidrovía) las políticas necesarias en lo que respecta al desarrollo integral de la "Hidrovía Paraguay-Paraná".**
- **Desarrollar una agenda compartida con los organismos multilaterales (CAF, CEPAL, FONPLATA, BID).**

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.





MUCHAS GRACIAS

Juan Carlos Venesia

jvenesia@santafe.gov.ar

Director "Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay – Paraná"