



Universidad Nacional del Nordeste

Corrientes, 12 de marzo de 2021

Señor

Titular de la Unidad Ejecutora Especial Temporaria "Hidrovia"

Ab. Pablo Carlos Barbieri

S / D

Ref: Presentación de
propuesta Comisión 1.
Planificación Estratégica y
Económica

Tengo el agrado de dirigirme a Ud., en representación de la Universidad Nacional del Nordeste y de la Sra. Rectora Prof. Maria Delfina Veiravé, a los efectos de elevar nuestra propuesta y que sea tenida en consideración en la COMISION 1. Planificación Estratégica y Económica.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para saludarlo con atenta y distinguida consideración.

Dr. Juan Pablo Roux

Subsecretario de Vinculación y Transferencia Tecnológica
Rectorado UNNE



EL PUERTO DE BARRANQUERAS Y LA HIDROVÍA

Los puertos no son medios de transporte, sino nodos de transferencia de un sistema de transporte. Ese sistema de transporte, en nuestra región está integrado por el transporte por camión, por ferrocarril y por barcas. Tomando una distancia media de transporte de 500km, por cada peso de costo de transporte por barcaza, debería pagarse 2 para transportar la misma mercadería por ferrocarril y 5 por camión.

La localización geográfica del Puerto de Barranqueras es inmejorable: en la intersección de la RN16 (corredor bioceánico) con la RN11, que conecta Buenos Aires con Asunción; a pocos kilómetros aguas debajo de la confluencia de los ríos Paraná y Paraguay. Tiene excelentes facilidades de acceso vial: no hace falta atravesar centros urbanos.

Tiene una extensión de 14km, sumando los muelles de Barranqueras y Vilelas.

Su construcción data de inicios de los años 20, por lo que su proyecto es de los primeros años del siglo 20.

El Puerto propiamente dicho cuenta hoy con los mismos 5 galpones originales y alrededor de 20.000 m² de plazolas para almacenaje a cielo abierto.

El Puerto de Barranqueras es apto para que operen barcas y buques de hasta 100m de eslora y de no más de 10 pies de calado. Por todo ello, el Puerto de Barranqueras debe ser imaginado sólo como puerto de trasbordo de cargas (operaciones de feeders).

Problemas que presenta el Puerto:

Si bien existen problemas de calado (inclusive con pasos críticos), el Puerto es operable con muy poco mantenimiento y para ciertos tipos de embarcaciones. Pero también presenta limitaciones en lo referido al ancho de los trenes de barcas, que deben desarmarse aguas debajo de la desembocadura del riacho Barranqueras antes de ingresar al Puerto y algo parecido ocurre para sacar mercaderías.

La cantidad de barcas disponibles para para operar como puerto de salida es insuficiente. Además, la mayoría son de bandera paraguaya, y como Paraguay hoy se está transformando en productor de soja, esas barcas tienen como prioridad las mercaderías paraguayas. A ello hay que sumarle que muchos empresarios argentinos prefieren operar con bandera paraguaya, pues, por acuerdos de tipo gremiales, la cantidad de personal exigido para operar con bandera argentina puede llegar a ser tres veces mayor.

El destino de lo que sale por Barranqueras es Rosario y, en menor medida, Santa Fe. Desde allí se hace un trasbordo hacia el Puerto de Buenos Aires, puertos de Uruguay o del sur de Brasil, donde operan buques de ultramar. Una normativa reciente obliga a operar las cargas argentinas a través del Puerto de Buenos Aires, lo que provocó la salida del mercado de algunas operadoras portuarias.

Algo muy importante: la operación del Puerto de Barranqueras no ofrece certezas en lo referido a los tiempos.



Análisis FODA del Puerto de Barranqueras:

Fortalezas:

- Buena localización y extensión;
- Galpones, playas y silos de almacenamiento (capacidad de acopio: 100.000 toneladas y capacidad operativa para 150.000 toneladas de granos por mes);
- Buenos y fáciles accesos viales y ferroviarios;
- Cuenta con servicios generales aceptables para las embarcaciones (agua, electricidad, seguridad).

Oportunidades:

- Con inversiones relativamente bajas, del orden de no más de 150 millones de pesos, se podría resolver el problema del calado y el mejoramiento del acceso ferroviario y modernizar al Puerto de Barranqueras según el paradigma del transporte multimodal (con una operación multi e intermodal, todos los medios de transporte salen beneficiados; el ejemplo es el Programa Marco Polo de la Unión Europea);
- La creación de la empresa COLONO permitirá darle a la operación del Puerto una dinámica acorde a la que caracteriza el transporte y comercio mundiales;
- La reactivación de los silos de la ex JNG permitirá repotenciar el movimiento de granos;
- El estado brasileño de MS es hoy un gran productor sojero y cerealero y los costos del transporte carretero hasta el Puerto de Paranaguá son muy altos. Esa producción podría ser operada en Barranqueras;
- Barranqueras fue el puerto de recepción del mineral de hierro proveniente de Corumbá y que se enviaba por ferrocarril a los Altos Hornos Zapla, que producía el mejor acero de Argentina, que era uno de los productos de exportación del país. El cierre de los ferrocarriles producido en la década de los '90 provocó el cierre de esa acerera. Con una reactivación del ramal ferroviario sería posible recuperar los Altos Hornos Zapla y con ello repotenciar la industria siderúrgica pesada de Argentina, con el Puerto de Barranqueras como protagonista.

Debilidades:

- No está claro el perfil de puerto, porque, tal vez, no está claro el perfil del sistema de transporte, en un contexto nacional, Mercosur e internacional (hay que tener presente la integración transversal Zicosur – Codesul y la capacidad productiva del NEA y del NOA [preguntémonos, ¿por qué Formosa no es productora de soja si tiene una gran aptitud según los estudios del INTA?])
- Por ello, no es posible conocer los clientes potenciales de sus servicios portuarios;
- No hay utilaje específico para mover contenedores;
- Por una deficiencia de planificación, se construyeron silos en el muelle principal, lo que redujo la superficie operativa;
- Todo ello provoca un escaso volumen de productos operados en el Puerto de Barranqueras.

Amenazas:

- La falta de barcazas;
- Normas nacionales que conspiran contra una operación eficiente (un camión puede ir de un lado a otro, pero el transporte fluvial debe pedir permiso permanentemente);
- Inexistencia de normas que promuevan el transporte fluvial;



Universidad Nacional del Nordeste

- Barranqueras no compite con otros puertos, sino contra un sistema logístico nacional todavía no integrado.

Otros temas a tener en cuenta para el cabotaje fluvial por la Hidrovía:

- Argentina mantiene el mismo esquema productivo del primer tercio del siglo 20, basada en la producción primaria, con la que se financian los bienes de capital, tecnología y, últimamente, energía.
- Por otra parte, es indispensable repensar nuestra matriz de transporte con una mirada multimodal, en la que el transporte fluvial juegue un rol importante. Hoy, las economías regionales del norte del país están atadas al camión, el medio de transporte más caro.

Sobre la flota fluvial argentina:

- La flota fluvial argentina cuenta hoy con menos de 10 embarcaciones (alrededor del 1% de las que navegan la hidrovía).
- El 1% de los remolcadores y el 6% de las barcazas que mueven cargas por el Paraná son de bandera argentina.
- Amarrado a ello, la industria naviera no tiene impacto en la economía nacional.
- Hoy, 9 de cada 10 remolcadores que navegan el Paraná son de bandera paraguaya o boliviana.
- En lo referente al transporte de ultramar, no hay ninguna embarcación de bandera argentina que lo haga. Este tipo de transporte le cuesta al país la friolera de u\$s 5.000 millones por año.
- Muchos empresarios argentinos migraron a Paraguay por cuestiones impositivas y por otras cuestiones operativas: los barcos paraguayos están exentos de impuestos locales al cargar combustible e insumos en los puertos argentinos, mientras que los de bandera argentina deben tributar. Como consecuencia, hoy el 70 de los embarcadores argentinos está desocupado.
- El transporte fluvial no requeriría de subsidios, que sí lo tiene el transporte por camión.
- En la actualidad bajan por el Paraná 20 millones de toneladas de granos, más mineral de hierro y la perspectiva es que ese valor se duplique durante la presente década.

La cuestión institucional:

- En 2009, el Ministerio de Planificación Federal anunció la creación de la Dirección Nacional de la Industria Naval, para impulsar la construcción de remolcadores y barcazas, pero no se lograron resultados.
- En 2013 se firmó la Disposición 1108 que en la práctica provocó el bloqueo del puerto de Montevideo. Como consecuencia, Care, la transportadora fluvial del grupo Maruba, única empresa argentina que presta servicios de conexión entre los puertos fluviales del Paraná y Buenos Aires dejó de operar (en Buenos Aires se da prioridad a los grandes buques en detrimento de las barcazas



Universidad Nacional del Nordeste

fluviales). En consecuencia, Santa Fe dejó de operar cargas, que ahora van en camión hasta el puerto privado de Zárate.

- La Disposición favoreció a empresas extranjeras que operan en Buenos Aires y los puertos de Brasil, como MSC, Hamburg Süd, entre otras, que disminuyeron sus operaciones en Buenos Aires, las que se fueron a los puertos de ultramar de Brasil
- Más adelante, Puertos y Vías Navegables pasó a la órbita del Ministerio de Economía.
- La cuestión institucional no es menor. Los empresarios requieren tener interlocutores institucionales definidos claramente, pues hoy deben recorrer numerosos ministerios por cuestiones del sector.
- La operación de los barcos con bandera argentina es más costosa: lleva más tripulantes, que cuentan con un régimen de francos más generoso, paga más caro el combustible, deben hacer un segundo escaneo de aduana en Buenos Aires



Universidad Nacional del Nordeste

PROPUESTAS LINEAS ESTRATEGICAS CONSEJO FEDERAL DE HIDROVIA – FCE UNNE

PLANIFICACION ESTRATEGICA Y ECONOMICA

Respecto del eje propuesto, creemos que resultaría conveniente considerar el factor temporal de análisis respecto de la operacionalización de los ejes.

Resulta importante para nosotros, proponer como eje de discusión a **la medición de la productividad de la inversión pública (no como adjetivación sino como instrumento para la construcción del tejido social presente y futuro deseado en el territorio sobre el que la inversión pública impacta).**

En razón de lo manifestado en párrafo precedente, estamos convencidos que resultaría conveniente apoyarnos en metodologías disponibles y vigentes que, incluso, son las que utilizan las fuentes de financiamiento internacional para asignación de recursos. No hablamos en este sentido de otra cosa que de la Evaluación Social de Proyectos como aspiración desde la Economía Política para la eficiencia y eficacia en la búsqueda del bienestar común en sentido concreto y no desde la abstracción del discurso dado que, desde la concepción metodológica propuesta, se busca desarrollar la/s dimensión/es de análisis que permita/n establecer criterios prevalecientes de asignación de recursos mediante la conveniencia (incluso temporal) de la ejecución de programas y proyectos a partir de la medición de beneficios netos directos e indirectos que se generan como consecuencia de la ejecución de cada uno de ellos.

Desde allí entonces que proponemos responder a las siguientes preguntas:

¿Qué condiciones y estructuras organizacionales deben considerarse y asumirse para una operatoria de ventaja real, efectiva y de beneficios positivos para los actores/beneficiarios del/los proyectos?

¿Qué tipo y estructura de incentivos económicos deben ser considerados para una operatoria de ventaja real, efectiva y de beneficios positivos para los actores/beneficiarios del proyecto?

¿Qué impacto económico en términos de costos y beneficios generaría el marco normativo propuesto?

¿Qué beneficios directos e indirectos se generarían sobre el territorio inmediato y área de influencia del proyecto como consecuencia de su ejecución?

¿Qué transformaciones sociales podrían emerger como consecuencia de la ejecución y posterior operatoria de cada proyecto?

¿Qué posibilidades de trabajo en red y sinergias emergentes (en el sentido de encadenamientos hacia atrás y adelante) existen considerando la situación actual de la Hidrovia y la situación deseada? ¿existen posibilidades de establecer puntos intermedios de avances que actúen como “situación base optimizada”?



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

Hoja Adicional de Firmas
Documentación Complementaria

Número:

Referencia: Otra Documentación

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 6 pagina/s.