

Santa Fe, 05 de Marzo de 2021.-

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

Sec. Ejecutivo del CFH

Sr. Leonardo Cabrera

S/D

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

Sin otro particular, saludamos a usted atentamente.

INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Incorporaciones prioritarias para el Gobierno de la Provincia de Santa Fe

Para incluir en el pliego de licitación:

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

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

Comisión: AMBIENTAL

(Se acompaña como Anexo I propuestas ampliadas)

- Que los procedimientos de **Evaluación Ambiental Estratégica (EAE)** y **Estudios de Impacto Ambiental (EIA)** que las obras previstas y la nueva concesión demanden, sean coordinadas por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Nación, con participación de las autoridades ambientales de las 7 jurisdicciones provinciales participantes.
 - Incluir un **sistema de control inteligente de tráfico (VTS)** para los buques, barcas y afines que transportan cargas y pasajeros, así como también **balizamiento y señalización extendida de las zonas de alto tránsito**, permitiendo de esta manera, el uso complementario (y no exclusivo) de las vías navegables en condiciones de seguridad para todos; ello con el propósito de compatibilizar el transporte de cargas con las actividades de conservación, productivas, turísticas, recreativas, culturales, deportivas, sociales, etc. vinculadas al río, el delta y sus islas.
 - Crear un **Fondo de Compensación Socioambiental (FCSA)**, -inspirado en el Fondo ya previsto en el art 34 de la Ley General del Ambiente-, adaptado al andamiaje institucional que administre la hidrovía. El FCSA permitirá disponer de recursos económicos y financieros para restaurar ecosistemas, proteger, controlar y monitorear las áreas de mayor vulnerabilidad ambiental, financiar proyectos socioambientales de las comunidades ribereñas, atender emergencias ambientales como los incendios recurrentes, etc.
 - Mayor participación e involucramiento de los gobiernos provinciales y locales en la gobernanza del agua y la gestión integrada de la cuenca y sus recursos naturales (en línea con las políticas de descentralización y autonomía).
-

- Pasar de estructuras institucionales que ponen el acento en la gestión de la hidrovía, a un espacio plural donde el foco es la cuenca, por ejemplo a través de un Comité de Cuenca. (Continuidad del comité PIECAS)
 - En relación a las obras de dragado y la ampliación de HPP (profundidad, ancho, tráfico, etc) en el tramo SFO, la escala de la intervención, el tamaño de los equipos para el traslado de mercancías (tren de barcazas), y los sistemas o metodologías de dragado son un punto importante de preocupación.
 - ✓ Como principio **adecuar las embarcaciones a las posibilidades del Rio** (para reducir el oleaje, mejorar su convivencia con otros medios de transporte recreativos, turísticos, control, etc) en lugar de modificar el rio para que se adecue al modo de transporte.
 - ✓ **Evaluar el destino del material extraído por el dragado** para adecuar su vaciado allí donde pueda corregir la sedimentación.
 - El uso compartido (y no exclusivo) de la vía navegable requiere **tecnologías de control inteligente** de tráfico y sistemas de alerta, para garantizar una navegación segura de embarcaciones deportivas, turísticas, de control y conservación (prefectura, guardaparques), etc.
 - Es relevante enmarcar el **área de concesión de la HPP como parte de la gestión integral de la cuenca**, no como un espacio privatizado del rio.
 - Monitoreo de las **variables hidro-sedimentológicas y ambientales**, no sólo en las rutas troncales sino en sectores representativos del sistema integral.
-

ANEXO

Comisión: AMBIENTAL

Propuestas ampliadas

Considerando,

Con más de 30 años de transporte de cargas, la hidrovía Parana Paraguay, vuelve a incorporarse en la agenda pública y mediática de la Argentina. El gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, está elaborando los pliegos para un llamado a licitación pública e internacional para la renovación de la concesión¹ del peaje, la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización, tareas de dragado y mantenimiento de la vía navegable troncal comprendida entre Confluencia hasta el canal Punta Indio. Como referencia, las tareas de dragado para el mantenimiento del del canal troncal en condiciones de navegabilidad, implicaría volúmenes de movimiento de sedimentos del lecho fluvial del orden de los 800 millones de metros cúbicos, en 15 años de concesión; cifra que la posiciona como una de las obras más voluminosas del mundo. Junto a este proceso, los gobiernos provinciales y los actores territoriales estratégicos (vinculados principalmente a la producción y el transporte) proponen obras de acceso, ampliación y relocalización de puertos, construcción de terminales multimodales, incremento del calado, profundidad, ensanche, ampliación de traza, etc.. así como también mejoras de los sistemas de transporte de mercaderías, modernización de la flota, sistemas de control y monitoreo del tráfico, y otros aspectos que hacen al funcionamiento de sistema troncal de navegación por donde sale el 80% de la cosecha de granos y derivados de la argentina.

El proyecto Hidrovía Paraná-Paraguay (HPP) en desarrollo consiste en la ampliación y profundización de la vía navegable en un tramo de los ríos Paraná y Paraguay de 3.442 km, con más de 200 puertos y amarraderos² en su recorrido desde Puerto Cáceres (Brasil) hasta Nueva Palmira (Uruguay), con el propósito de asegurar la navegación permanente de buques y trenes de barcas los 365 días del año. Entre Corumbá (Brasil) y Santa Fe (Argentina) la profundidad del río es de 10 pies, entre Santa Fe y Puerto General San Martín en promedio llega a 28 pies y de este último a Nueva Palmira de 36 pies. El proyecto ha avanzado con obras e impactos significativos en estos dos últimos tramos, en cambio aun no ha tenido un desarrollo significativo entre

¹ Después de 11 años de concesión a Hidrovía SA, vence el 30 de abril de 2021

² En 5 países: Brasil, Argentina, Paraguay, Uruguay y Bolivia.

Carumbá y Santa Fe. El sistema Paraguay/Paraná en su conjunto, es el segundo sistema fluvial más largo de Sudamérica; su área de influencia directa comprende una superficie de 720.000 km² y una población de 40 millones de habitantes, y en forma indirecta impacta en aproximadamente 5 millones de km², e incluye una población de cerca de 70 millones de habitantes. La HPP es uno de los más importantes y extensos ejes de integración política, económica y social de América del Sur, que apalanca el aumento de la producción con fines de exportación (principalmente el cultivo de granos).



Actualmente surcan las aguas de HPP, 3800 barcasas³ y 400 remolcadores e ingresan 6000 buques de ultramar por año. Por la HPP salen más del 90% de los contenedores de la Argentina, más del 80% de las exportaciones de la agroindustria y la totalidad de los automóviles. Sólo en el año 2020, en los puertos de la provincia de Santa Fe se embarcaron casi 71 millones de toneladas de granos, subproductos y aceites, es decir el 80% de las exportaciones de todos los puertos argentinos. El mismo año, arribaron las instalaciones portuarias santafesinas casi 2.500 buques

de ultramar y alrededor de 3.000 barcasas (transporte fluvial). Como referencia, en Argentina se mueven más de 320 millones de toneladas anuales de cargas, en un 90% a través del transporte terrestre, en desmedro del transporte de cargas en ferrocarril (un tercio de lo transportado hace 30 años) y del transporte fluvial. Apenas el 3% del comercio argentino se transporta por la Hidrovía, en cambio en Paraguay el 85% del comercio va por vía fluvial. Según el estudio “Hidrovías para el desarrollo y la integración sudamericana”, del año 2016 realizado por la CAF, “el modo hidroviario de transporte resulta el más eficiente frente a modos terrestres, por ejemplo, en costo tonelada/kilometro: Una barcaza puede transportar 1.600 toneladas de carga, mientras que se requerirían 40 vagones de ferrocarril u 80 camiones para la misma carga. Transportando 1 tonelada de carga, por cada litro de diesel se recorren 251 km.

³ El 75% de bandera paraguaya, 14 % argentina, 5% brasilera, 4% boliviana, menos de 1% uruguaya.

en barcaza, 101 km. en ferrocarril, o 29km. en camión. Aplicando 1 HP, se transportan 22,2 toneladas de carga por Hidrovía, frente a 7,4 por ferrocarril o solo 1 ton. por carretera.- Para transportar 1 tonelada de carga por 1.000 km., una barcaza consume 3,74 litros de diesel, frente a 8,26 litros que consume el ferrocarril y 32,25 litros el camión”; siendo estos uno de los argumentos economicistas y ambientales que exponen los promotores del proyecto de HPP.

Los beneficios de HPP son principalmente económicos y se han concentrado en un número pequeño de actores (cadena de agroexportadores, transportistas, concesionarios de la hidrovía, etc). No obstante, el aspecto del proyecto que más debate viene generando desde su creación, gira entorno dos cuestiones esenciales, por un lado el acceso a la información pública y el derecho de las comunidades ribereñas a decidir aspectos del proyecto sobre el modelo de desarrollo territorial propuesto para la cuenca, y por otro lado, la necesidad de contar con mayores certidumbres respecto de los impactos ambientales sobre las obras previstas y la operación del sistema. Aunque en las últimas tres décadas, las divergencias sobre la cuestión ambiental entre aquellos que promueven la HPP y las organizaciones sociales, ambientalistas y académicas que se oponen, han derivado en la realización de estudios de línea de base e impacto ambiental (y muy poco estudiado sobre los impactos en estos 30 años de operación), los mismos no han derivado en medidas de conservación de los bienes y servicios ecosistémicos desde una perspectiva integral de la cuenca, planes de mitigación de impactos, restauración ecológica, regeneración de ecosistemas, planes de adaptación al cambio climático y menos aún la internalización de los costos ambientales al sistema de HPP, responsable ambiental y social los impactos que genera.

Aquel que haya tenido la posibilidad de recorrer la zona entre 1988 y la actualidad, notará profundos cambios en los territorios, los ecosistemas de la cuenca, principalmente los humedales y en las comunidades ribereñas. La HPP, en el tramo que estamos discutiendo (Santa fe al Océano) ha sufrido cambios sustancialmente los ecosistemas acuáticos y todo lo que estos encierran: los cambios en la hidrología, pérdida y degradación de humedales⁴ biodiversidad, y sus servicios ecosistémicos, y deterioro de la calidad de agua. Los impactos ambientales negativos son sinérgicos y acumulativos, que además se distribuyen en toda la población, y en particular en las comunidades ribereñas más vulnerables. A esto debemos añadir: deforestación de bosques nativos, erosión del suelo y de la línea costera (por el oleaje generado por el

4

Los humedales son indispensables por los innumerables beneficios o "servicios ecosistémicos" que brindan a la humanidad, desde suministro de agua dulce, alimentos y materiales de construcción, y biodiversidad, hasta control de crecidas, recarga de aguas subterráneas y mitigación del cambio climático.

transporte fluvial), sobreexplotación de vida silvestre y contaminación industrial, agrícola y urbana, pérdida de capacidad reguladora de las inundaciones, y de productividad biológica, (principalmente peces), deterioro de los estilos de vida locales (incremento de pobreza, indigencia, pérdida de oficios vinculados al río, congestión vial, derrames, oleaje, etc), pérdida de potencial de turismo y recreación, entre otros. En los humedales de la Cuenca del Plata por donde transcurre la HPP, se encuentran los ecosistemas que presentan la mayor oferta de bienes y servicios ambientales del planeta. De la calidad de estos servicios, en su mayoría servicios públicos, depende el acceso al agua potable de millones de personas (salud), la regulación del clima (almacenamiento de carbono, resiliencia al cambio climático, reducción de riesgos de desastres) y de soporte a la producción ictícola (seguridad alimentaria). No obstante, el área está siendo transformada para favorecer ciertos servicios de aprovisionamiento (agricultura, ganadería, forestación) a expensas de los anteriormente citados.

La Vía Navegable Troncal SFO (Santa Fe al océano) transcurre flanqueada por un número importante de áreas Naturales Protegidas, 29 en total, Parques Nacionales, sitios de importancia internacional para la conservación de humedales (sitios Ramsar), reservas de biósfera declaradas por la Unesco, unidades de conservación dependientes de gobiernos provinciales, municipales o fundaciones privadas. El delta e islas del Paraná, conforman la mayor reserva de agua dulce de la Argentina, es fuente de suministro de agua para consumo humano y refugio de vida silvestre y especies de alto valor biológico⁵. La sección de la cuenca que corresponde a las provincias de Santa Fe y Entre Ríos, configura el área de mayor importancia en la cría y reproducción de especies ícticas (alto valor biológico y comercial) de toda la cuenca. Este proyecto de profundización de la HPP en el tramo SFO, y la renovación de la concesión, llega en el momento que la provincia de Santa Fe, anunció la ampliación del Parque Nacional Islas de Santa Fe (de 4.000 a 160.000 ha, y su sistema de áreas protegidas provinciales) y el inventario de humedales como estrategia de mitigación del cambio climático (en el marco de la reciente aprobación de Ley de Acción Climática), la puesta en valor de la biodiversidad, identidad cultural, y el patrimonio histórico de las comunidades ribereñas, y el impulso del corredor de la ruta 11 como eje central del turismo de naturaleza o regenerativo⁶.

En este contexto, es necesario no sólo habrá un debate público sobre el uso de los mecanismos jurídicos ya establecidos en nuestra legislación (acceso a información ambiental, participación ciudadana, evaluación ambiental

⁵ En la cuenca conviven 650 tipos de aves, 270 variedades de peces, 190 especies de mamíferos, 100 variedades de reptiles, más de 9 mil tipos de invertebrados

⁶ El impulso del turismo de naturaleza, sólo en enero de 2021 movilizó 150.000 visitantes y generó ingresos por 2100 millones de pesos.

estratégica, enfoque integral de la gestión de recursos hídricos, etc) sino también propuestas de diversos orígenes e intereses.

En este sentido, la provincia podría aspirar a la implementación de las siguientes medidas efectivas de control, compensación, regulación, usos compatible, tecnologías apropiadas, gobernanza, educación y comunicación.

Propuestas ampliadas

Dada la participación en el proyecto HPP para Argentina de 7 autoridades provinciales (Santa Fe, Entre Ríos, Formosa, Misiones, Corrientes, Chaco, Buenos Aires) los procedimientos de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) y Estudios de Impacto Ambiental (EIAS) que las obras previstas y la nueva concesión demanden, deberían ser coordinadas por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación, sin esto implicar una limitación de la participación de las provincias antes citadas. De esta manera un único organismo estatal puede imprimir una mirada integral de la cuenca, y evitar procedimientos parcelados por territorios.

En esta misma línea, la gobernanza del agua y la gestión integrada de la cuenca y sus recursos naturales necesita una mayor participación e involucramiento de los gobiernos provinciales y locales (en línea con las políticas de descentralización y autonomía). Pasar de estructuras institucionales que ponen el acento en la gestión de la hidrovía, a un espacio plural donde el foco es la cuenca, por ejemplo a través de un comité de cuenca (con innumerables casos de éxito en todo el mundo, y en la Argentina). Incorporar a los municipios de la cuenca permitiría el abordaje colectivo de problemáticas comunes, derivadas de forma directa o indirecta del funcionamiento y ampliación de la Hidrovía. Son los municipios ribereños quienes sufren las consecuencias del cambio climático, la degradación de la calidad del agua y de los recursos naturales, la pérdida de biodiversidad, el impacto de las grandes infraestructuras portuarias, el deterioro de sus vías de comunicación (rutas, accesos, etc), y también son los responsables solidarios junto a las jurisdicciones provinciales de la ausencia de planificación urbana, ordenamiento territorial, tratamiento de efluentes cloacales y pluviales, gestión de residuos sólidos urbanos e industriales, que entre otros factores afectan la calidad ambiental de la cuenca. Sin dudas la continuidad del comité del PIECAS (denominado, ni más ni menos, Plan integral Estratégico para la conservación y aprovechamiento Sostenible en el Delta del Paraná, 2008) como parte del Comité de Cuencas, sería la evolución natural para no crear espacios institucionales redundantes.

En relación a las obras de dragado y la ampliación de HPP (profundidad, ancho, tráfico, etc) en el tramo SFO, la escala de la intervención, el tamaño de

los equipos para el traslado de mercancías (tren de barcazas), y los sistemas o metodologías de dragado son un punto importante de preocupación. Como principio adecuar las embarcaciones a las posibilidades del Río (para reducir el oleaje, mejorar su convivencia con otros medios de transporte recreativos, turísticos, control, etc) en lugar de modificar el río para que se adecue al modo de transporte. Evaluar el destino del material extraído por el dragado para adecuar su vaciado allí donde pueda corregir la sedimentación. Además de el uso compartido (y no exclusivo) de la vía navegable requiere tecnologías de control inteligente de tráfico y sistemas de alerta, para garantizar una navegación segura de embarcaciones deportivas, turísticas, de control y conservación (prefectura, guardaparques), etc. Es relevante enmarcar el área de concesión de la HPP como parte de la gestión integral de la cuenca, no como un espacio privatizado del río.

Otro aspecto a considerar, es el monitoreo de las variables hidro-sedimentológicas y ambientales, no sólo en las rutas troncales sino en sectores representativos del sistema integral. Ya han pasado tres décadas de operación, y no se cuenta con datos evolutivos del sistema fluvial, de la calidad del agua, de los sedimentos, del manejo de residuos de la operación y sus infraestructuras asociadas y del impacto en los ecosistemas. Y con esto evaluar las condiciones actuales y las tendencias de largo plazo para poder tomar decisiones al respecto.

Conocer estos datos, permitiría crear un fondo de compensación. En virtud de la relevancia estratégica de la hidrovía para la producción regional y nacional y el impacto socioambiental derivado de su funcionamiento, sobre el capital natural protegido (parque nacional PNIF, reservas provinciales, sitios Ramsar, MAB) la provisión de servicios ecosistémicos (agua, captación de carbono, biodiversidad, depuración, oxígeno, etc) y las comunidades ribereñas con actividades de subsistencia, resulta imprescindible la creación de un fondo de compensación socioambiental (FCSA), inspirado en el Fondo ya previsto en el art 34 de la Ley General del Ambiente⁷, pero adaptado al andamiaje institucional que termine administrando la hidrovía (Sociedad del Estado, Consejo Federal, Sociedad Administradora, o bien asignado al Comité de Cuenca). El FCSA podría ser el encargado disponer de recursos económicos y financieros para restaurar ecosistemas, proteger, controlar y monitorear las áreas de mayor vulnerabilidad ambiental, financiar proyectos socioambientales de las comunidades ribereñas, atender emergencias ambientales como los incendios recurrentes, etc. La integración de recursos al FCSA podría combinar

⁷

Art. 34: "Créase el Fondo de Compensación Ambiental que será administrado por la autoridad competente de cada jurisdicción y estará destinado a garantizar la calidad ambiental, la prevención y mitigación de efectos nocivos o peligrosos sobre el ambiente, la atención de emergencias ambientales; asimismo, a la protección, preservación, conservación o compensación de los sistemas ecológicos y el ambiente."

un % fijo de recursos derivados del funcionamiento de la hidrovía (ejemplo peaje) y un % variable producto de la aplicación de multas a normas ambientales en su zona de influencia, o bien otras fuentes como acuerdos de cooperación internacional, donaciones, subvenciones, aportes privados, etc.

Gestionar esta nueva etapa del proyecto Argentino de la HPP, posiblemente implique adaptar un proyecto del siglo XX para su inmersión en el siglo XXI, un periodo de profundización de las crisis sociales, climáticas, ecológica y sanitarias. No parece posible, al menos en el mediano plazo y proyecto disruptivo, que reemplace la hidrovía y las actividades económicas que la sustentan, pero si se abre una oportunidad de aplicar herramientas para detener la degradación ecosistémica de los humedales, y comenzar a regenerar la vida.
