

PROYECTO DE LEY

Artículo 1 – Establecer la reubicación inmediata del puerto de Formosa en un nuevo emplazamiento que garantice condiciones de navegabilidad y contemple las condiciones de accesibilidad, infraestructura, servicios y sistemas de control, conectividad y ensamblado con un sistema ferroviario y vial.

Artículo 2- Establecer gestiones destinadas a la recuperación de nuestro sistema ferroviario, constituido por el ramal c25 de tal manera de poder integrarlo a un sistema de logística ferroportuario y vial.

Artículo 3- Gestionar, impulsar y coordinar inversiones de organismos internacionales, nacionales, tanto públicas como privados para el financiamiento que demanden estas obras.

Artículo 4 - de forma

FUNDAMENTOS

La hidrovía Paraná/Paraguay es la tercera en el mundo en su importancia, no solo por su longitud sino por el volumen de cargas y riquezas que se movilizan por año, Tiene una extensión de 3.442 Km navegables, más 250 Km hasta el ingreso marítimo y se extiende desde Puerto Cáceres (Mato Grosso-Brasil) hasta Nueva Palmira (Uruguay), está conformada por el Río Paraguay, el Canal Tamengo (afluente del Río Paraguay, compartido por Bolivia y Brasil), el Río Paraná y sus afluentes. Formada por 5 países Paraguay, Bolivia, Brasil, Uruguay y Argentina, constituyendo una enorme fuente de generación de recursos que mueven unas 80 millones de toneladas de carga evaluadas en unos 85 mil millones de dólares por año y correspondiendo a nuestro sector de hidrovía, del río Paraguay unas 20 millones de toneladas por año.

La mayor parte de la carga está conformada por soja, granos en gral., cereales, ya sea a granel, o líquido, minerales, combustibles, carga pesada en gral. etc. la mayor parte del desplazamiento de cargas es en sentido norte sur (aguas abajo) y en menor medida sur norte (aguas arriba) en una proporción de 4 /1.

Más allá de que, la hidrovía es de más vieja data, podríamos hacer mención a la época más reciente que arranca desde el 1995 (gob. De Menem) con la concesión del sistema

de dragado, balizamiento y mantenimiento a la empresa belga Jan de Nule en sociedad con la empresa argentina EMEPAR, a partir de la cual se incrementó notablemente la navegabilidad de la Hidrovía, a tal punto que Paraguay y Bolivia por ser países mediterráneos movilizan toda su producción por Hidrovía, la zona productiva más importante de la Argentina traslada el 75 % de su producción por Hidrovía con centro en la zona de los puertos de gran Rosario para su posterior salida a Ultramar.

Esto ha generado una explosión de desarrollo en las zonas involucradas pues el acceso a un sistema logístico económico y eficiente, ineludiblemente conduce a la atracción de inversiones y producción., radicación de industrias, empresas de comercio exterior de logística, servicios con gran agregación de valor, y generación de mano de obra.

En el caso de nuestra provincia compartimos un tramo de alrededor de 335 km. De hidrovía sobre el río Paraguay donde la navegabilidad exige un calado promedio de 8 a 12 pies. (1 pies = 30.05 cm 3 pies es aproximadamente 1 mt)

El caso de Formosa es un caso paradigmático, porque posee una situación de privilegio por su ubicación estratégica al ser aguas arriba de la Hidrovía el último puerto y aguas abajo el primer puerto argentino, lo que nos coloca en una situación objetiva muy ventajosa, que nunca pudimos aprovechar en beneficios de los formoseños. Son seguramente muchas las causas que ocasionaron este perjuicio y desperdicio de oportunidades, pero solo por nombrar algunas de ellas debemos afirmar que el puerto construido por la UTE Consic- Debido, allá por fines de la década de los 80, por errores en su ubicación y emplazamiento y falta de calado nunca pudo estar operativo que a pesar de constantes, reiteradas y onerosas inversiones, la última fue la compra e instalación de una grúa de pluma a un costo de 80 millones de pesos, hasta quedar reducida a las ruinas que hoy han quedado producto del derrumbamiento de sus estructuras por falta de uso y mantenimiento.

En dicha zona antes se encontraba ubicado el balneario natural de la Ciudad de Formosa justamente porque es una zona de playa donde el propio río deposita la arena, motivo por el cual el bajo calado del río impide la navegación y amarre de los barcos de carga, imposibilitando el correcto y adecuado funcionamiento del puerto.

Que conforme al informe presentado por el Gobierno de La Provincia de Formosa "PLAN DE INVERSIONES 2015", se expresa que: La situación del puerto de Formosa es por demás precaria ya que no se lo ha mantenido en forma adecuada, y su estado de

conservación es deficiente, ya que carece del equipamiento y los servicios indispensables y no posee ni la PROFUNDIDAD ni la seguridad requerida. Expresa además que el volumen operado en los puertos de la provincia de Formosa tiene una mínima participación dentro del total del país, puesto que representa apenas el 0.04% del volumen operado en el nivel nacional. Agrega que la falta de participación del modo de transporte fluvial se debe a dos factores principales; déficit de infraestructura portuaria y de vías de navegables y el déficit de la oferta de bodega, es decir de productos transportables. Como corolario se recomienda que se empiece a realizar un plan maestro del puerto de Formosa donde se estudie un emplazamiento nuevo y definitivo, alejado de la ciudad.

Que, abona aún más la necesidad de re-ubicar el puerto para lograr un óptima operatoria que debido a su mala localización, pues allí es donde el río deposita arena en la costa en el mes de julio de 2019, se produjo el derrumbe y colapso de gran parte del muelle frontal, y **cuatro meses del primer derrumbe, nuevamente parte de la explanada del puerto volvió a colapsar**, esta vez golpeando un barco arenero atracado en el lugar sin consecuencias respecto de personas y con daños materiales. Nunca se informaron los resultados de las pericias técnicas, por lo que se desconoce las razones del derrumbe cuando el río no presentaba bajante.

A su vez, es importante resaltar que ningún sistema de logística en transporte marítimo/férreo atraviesa la provincia de Formosa, la promesa del ramal C25 y el correo bio-oceánico con la ruta Nro 81 han sido simples anuncios, pues no se concretó ninguna obra que beneficie a nuestra provincia, pero si se llevaron a adelante en otros sitios cercanos al nuestro. Hoy estamos prácticamente aislados, no estamos integrados a la región a pesar de estar ubicados en el corazón de la región, y esto sin lugar a dudas colabora a la situación de subdesarrollo productivo que vive nuestra provincia.

Por ello, creemos que es hora de asumir la necesidad de reubicar este puerto y por supuesto complementariamente gestionar la recuperación del Ramal C25 a efectos de poder completar un sistema de logística de cargas ferropuertoario que pueda inclusive incluir a la ruta nacional 81.

Es por todos conocido la fuerte incidencia del transporte en el costo de producción de cada insumo que en algunos casos puede ascender hasta un 60 %, también conocemos las significativas diferencias de costos de los distintos tipos de transportes y solo a los

efectos ilustrativos podemos citar las conclusiones de un trabajo realizado por la universidad de Hannover en Alemania donde se pudieron establecer parámetros y datos comparativos de costos y criterios respecto del manejo de cargas. Es así que tomando el tipo de transporte por tonelada y por km, podemos establecer el siguiente cuadro tarifario ;

Tarifa estimada para el transporte por tonelada y por km.

1)Por camión de granos, aceites y subproductos: U\$S 0,10 la Tonelada/km.

2)Por ferrocarril: U\$S 0,045 la tonelada/km.

3)Por barcaza: U\$S 0,02 la T/Km.

Tabla de logística

1)En distancias de hasta 300 km. el transporte en camión todavía es rentable

2)De 300 km. a 800 km., el ferrocarril es rentable.

3)Más de 800 km. conviene utilizar el transporte fluvial por barcasas.

Tabla Comparativa de volumen y peso de cargas

1)Un convoy de barcasas = 36 barcasas por 1.500 t. de granos cada una = 54.000 t.

1) Un convoy de barcasas equivale a 1.080 vagones ferroviarios (de 50 t.c/u)

3) Esto es equivalente a 1.928 camiones (de 28 t.c/u).

Nuestra provincia es en la actualidad la única que no posee un solo metro de vía de ferrocarril en funcionamiento y es la única provincia sobre Hidrovía que no posee puerto operativo. Lo cual nos deja fuera del mapa productivo, económico y de desarrollo del país y del subcontinente.

Debemos recordar también y recomendar retomar los estudios de factibilidad realizados oportunamente que ubicaban a Colonia Aquino como el lugar más indicado por la profundidad de calado que puede llegar hasta unos 30 pies.

Comparativamente con la provincia del Chaco por citar solo un ejemplo, posee tres puertos Vilelas, Barranqueras y las Palmas. (más allá de su operatividad actual) a lo que se agrega un sistema ferroviario provincial que une unas 30 localidades, la empresa Belgrano Cargas con el ramal c12, c6 y c3 reparados y en funcionamiento con conexión al puerto de Rosario. Esta situación de nuestra provincia donde el sistema logístico es absolutamente inexistente es la que nos ubica totalmente fuera de cualquier proceso de desarrollo, producción y nos coloca en una situación de aislamiento y marginalidad absoluta a pesar de contar con todas las ventajas comparativas que poseemos por nuestra ubicación geoestratégica, de manera ilustrativa se plantea la increíble y dolorosa paradoja de que hoy la provincia de Tucumán a pesar de su ubicación mediterránea y distante de la hidrovía, a partir del desarrollo de la central de cargas de Cevil Pozo que por su accesibilidad al corredor ferroviario del Belgrano cargas es un puerto seco, que tiene mejor accesibilidad y más bajos costos de flete hacia la hidrovía y puertos de ultramar para la colocación de su producción que nosotros que estamos sobre la Hidrovía.

Existe una necesidad imperiosa de recuperar nuestro sistema ferroportuario y vial de logística de cargas, por eso proponemos la iniciativa tendiente a gestionar por todos los medios posibles y que constituyan una prioridad en un proyecto de provincia, la reubicación de nuestro Puerto la recuperación del Ramal C25.

Por todo ello, solicitamos a nuestros pares que nos acompañen en esta iniciativa.