

## DECRETO N° 0 8 9 3

SANTA FE, "Cuna de la Constitución Nacional", 02 de Mayo de 2016

VISTO:

La presente gestión mediante la cual se propicia la creación del "PROGRAMA SANTAFESINO DE DESARROLLO DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANÁ" en el ámbito del Poder Ejecutivo Provincial (Gobernación); y

CONSIDERANDO:

Que los gobiernos de la República Argentina, República Federativa de Brasil, República de Bolivia, República del Paraguay y República Oriental del Uruguay suscribieron en el año 1969 en la ciudad de Brasilia el "Tratado de la Cuenca del Plata", cuyo órgano permanente es el "Comité Intergubernamental Coordinador de los países de la Cuenca del Plata" (C.I.C.);

Que el referido tratado estipula que "los países miembros colaborarán en la facilitación y asistencia en materia de navegación, la utilización racional del recurso agua (especialmente a través de la regulación de los cursos de agua y su aprovechamiento múltiple y equitativo), siendo su objeto promover el desarrollo y la integración de la "Cuenca del Plata" y de sus áreas de influencia;

Que en el año 1987, en Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), los primeros mandatarios de los respectivos países rubricaron la Resolución N° 210, mediante la cual se declaró de interés prioritario -para los países miembros del tratado- el desarrollo del sistema fluvial formado por los ríos Paraguay-Paraná, constituyéndose en el año 1989 el "Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná" (C.I.H.);

Que, con posterioridad al referendo del "Tratado de Asunción" en el año 1991 -que conformó el Mercado Común del Sur (MERCOSUR)-, se fueron firmando distintos protocolos anexos a aquél, entre los cuales se destaca el "Acuerdo de Las Leñas" (Argentina, 1992), que enmarca las actividades del transporte fluvial por la "Hidrovía Paraguay- Paraná";

Que, en dicho acuerdo, se establece la libertad de transferencia de carga, trasbordo, depósito de mercadería y navegación, excepto el tránsito de buques de guerra y otras actividades sin fines de lucro. Asimismo, se reconoce que cada país será responsable soberanamente para llevar a cabo las obras en su territorio en la forma que crea más conveniente, de acuerdo al cronograma y plan director trazado;

Que en el año 1996 se impulsa la materialización de las obras destinadas al mejoramiento de la "Hidrovía Paraguay-Paraná" bajo la coordinación del "Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata" (FONPLATA), organismo encargado de administrar los recursos aportados por el Banco Interamericano de Desarrollo (B.I.D.) para la concreción de este proyecto;

Que en el año 2002 se firmó en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires el "Acuerdo de Cooperación Técnica entre la Corporación Andina de Fomento (C.A.F.), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (P.N.U.D.) y el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (C.I.H.)", con el objeto de financiar los estudios jurídicos - institucionales, legales, técnicos, ambientales y económico-financieros de las obras para restituir y mejorar las condiciones de navegabilidad en la "Hidrovía Paraguay- Paraná";

Que, al año siguiente (2003), se iniciaron los estudios a través del "Consorcio de Integración Hidroviaria" adjudicatario de las tareas encomendadas;

Que, finalmente, luego de doce años de negociaciones, los cinco países miembros consensuaron un proyecto único de dragado y balizamiento entre Puerto Guijarro (Bolivia), Corumbá (Brasil) y Santa Fe (Argentina), el cual debía garantizar la existencia de una vía navegable confiable durante los trescientos sesenta y cinco días (365) del año y las veinticuatro (24) horas del día;

Que el Gobierno Argentino en el año 2005 suscribió un "Acta de Entendimiento con la concesionaria Hidrovía S.A." (cuya concesión data de 1995, abarca desde Santa Fe hasta el océano y fue renegociada su vigencia durante el año 2010, con extensión 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 Puerto San Martín hasta las profundidades naturales del Río de la Plata. Que, conforme con los resultados aportados por el P.N.U.D., la profundización del Río Paraná generaría un importante beneficio para la economía basada en la producción agropecuaria;

Que, en ese marco, en el año 2009, fue creado el "Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento" (COSIPLAN), - absorbiendo los trabajos de "Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana" (IIRSA) -que actualmente conforma el "Foro Técnico" del Consejo-, en cuya "Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración" (API), de los quinientos ochenta y nueve (589) proyectos del COSIPLAN -heredados de IIRSA-, ochenta y ocho (88) de ellos fueran escogidos y agrupados en treinta y un (31) "proyectos estructurantes" a través de seis (6) ejes de integración, uno de los cuales lo constituye la "Hidrovía Paraná — Paraguay", destacándose dentro de éste los proyectos para el mejoramiento de la navegabilidad de los ríos de la "Cuenca del Plata";

Que, conforme lo dan cuenta los antecedentes de objetivos y tareas realizados sobre el territorio del MERCOSUR, es evidente que la integración de la "Cuenca del Plata" y de sus áreas de influencia resulta de enorme trascendencia e importancia para el desarrollo económico y productivo de la región;

Que, asimismo, a través de la voluntad escrita de diversas gestiones de gobiernos nacionales y provinciales, ha quedado explícitamente demostrada la permanente intención de promover y ejercer una tarea concreta sobre las condiciones del sistema fluvial, generándose una heterogénea colección de proyectos y obras con el fin de propiciar cambios favorables, que aun no terminan de conformar un sistema integrado;

Que, en la actualidad, se mueven a nivel nacional más de trescientos veinte (320) millones de toneladas anuales de cargas generales, desde la más mínima logística urbana hasta los grandes volúmenes; siendo, de esa cantidad, aproximadamente cien (100) millones de toneladas de producción agropecuaria;

Que la partición modal se ha sesgado hacia el transporte carretero en casi un noventa por ciento (90%), lo cual ha implicado que el transporte ferroviario haya reducido su participación a un tercio de lo que movilizaba hace treinta (30) años y que el transporte fluvial no haya desarrollado más del veinte por ciento (20%) de su potencial;

Que este cuadro de situación nos ilustra sobre el alto nivel de congestión en las principales zonas portuarias del país (Gran Rosario, Zárate, 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;

Que se proyecta para el próximo quinquenio incrementos sustanciales de la producción agropecuaria, esperando se alcancen los ciento veinte/veinticinco (120/125) millones de toneladas;

Que, por lo tanto, de darse estos incrementos, crecerá aproximadamente un veinticinco por ciento (25%) la demanda de buques para despachar aceites y biocombustibles argentinos, como así también entre un dieciocho por ciento (18%) a un veinte por ciento (20%) la de buques para trasladar granos, harinas, algodón y azúcar;

Que, a la vez, se incrementaría sustancialmente la necesidad de contenedores para despachar carnes y lácteos. Que esta perspectiva conlleva una fuerte expansión en la capacidad portuaria, con sus consecuentes problemas crecientes en los accesos terrestres, con necesidad de mejoras en los accesos náuticos y profundizándose como en los últimos años cuadros de conflictividad social;

Que, asimismo, esta situación se complejiza con el acceso físico limitado por la profundidad del Río de La Plata y los canales navegables, incrementando los costos de mantenimiento de dragado, como así también los desafíos que imponen los buques de mayor eslora y el incremento de tráfico;

Que, finalmente, las restricciones a los trasbordos y las asimetrías en la navegación fluvio-marítima terminan de cerrar un cuadro adverso para el desarrollo del sistema fluvio-marítimo argentino, en el cual la Provincia de Santa Fe constituye un actor fundamental toda vez que por sus puertos salen más del setenta y ocho (78%) de las exportaciones agroalimentarias de nuestro país;

Que el desempeño logístico argentino viene mostrando un deterioro progresivo que se manifiesta nítidamente en la falta de infraestructuras y planificación del transporte de cargas, donde radica el principal "cuello de botella";

Que, por consiguiente, la consolidación del corredor bioceánico y su intersección con la Hidrovía (la cual toma integralmente a nuestra Provincia), como el eje de infraestructura de transporte más importante del país, depende de que se superen puntos críticos que, actualmente, hacen dificultosa su circulación y desarrollo;

Que, así entonces, para que la Región Centro y, en particular, la Provincia de Santa Fe, se desarrollen como comunidad logística del MERCOSUR resulta imprescindible lograr un sistema de transporte sustentable que fortalezca el transporte multimodal, donde cada modo se ocupe de los tráficos para los que se encuentra mejor capacitado, actuando como instrumento esencial del desarrollo socio- económico, la competitividad y la integración territorial;

Que para desplegar esa estrategia y concretar el referido sistema de transporte, esta gestión de Gobierno se propone, mediante la presente iniciativa, fomentar una política pública que permita interactuar y ejecutar acciones con la multiplicidad de actores internacionales, nacionales, provinciales, organismos multilaterales y con todos aquellos involucrados en esta problemática;

Que, con esa finalidad, este Poder Ejecutivo Provincial considera necesario intervenir desde una instancia técnica y con capacidad de gestión en la planificación, participación y logro de los objetivos que permitan beneficios para el sector público y privado del sector fluvio-marítimo, tratando de propender al incremento de la actividad económica y creación de nuevos puestos de trabajo;

Que, por lo expuesto, decide instituir en su ámbito el "PROGRAMA SANTAFESINO DE DESARROLLO DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANÁ" en los términos y con los alcances expresados en el presente decisorio, autorizándose al Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado a adoptar todos los recaudos administrativos y presupuestarios para la implementación del mismo (Artículo 17°, incisos 16 y 33, Ley N° 13.509), sin perjuicio de la intervención técnica que corresponda al Ministerio de Infraestructura y Transporte en función de su especialidad (Artículo 22°, incisos 13 y 17, ibídem);

Que han tomado intervención de su competencia la Dirección General de Asuntos Jurídicos dependiente de la Secretaría Legal y Técnica del Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado (Dictamen: 32/2016) y Fiscalía de Estado (Dictamen: 0267/2016), no

oponiendo reparos al curso de la presente gestión;

Que el presente se dicta en ejercicio de las atribuciones que el Artículo 72 incisos 1) y 2) de la Constitución Provincial le confieren al titular del Poder Ejecutivo;

POR ELLO:

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA

DECRETA:

Artículo 1°: Créase, en la órbita del Poder Ejecutivo Provincial -Gobernación-, el "PROGRAMA SANTAFESINO DE DESARROLLO DE LA HIDROVIA PARANA-PARAGUAY", \*el cual tendrá como objeto coordinar e impulsar todas las acciones para el desarrollo de las infraestructuras de transporte, portuarias y económicas que se determinen con respecto al sistema "Hidrovia Paraná - Paraguay".

Artículo 2°: Dispónese que el Programa cuya creación se propicia en el Artículo 1° de este decisorio, estará a cargo de un "Director de Programa" -con rango equivalente a Secretario Ministerial-, y su estructura se organizará en formato de "Equipo de Trabajo" conforme a las pautas que se establezcan en las disposiciones operativas correspondientes.-

Artículo 3°: Establécese que el "Director del Programa" contará con las siguientes funciones:

- 1)Intervenir ante los organismos interprovinciales, nacionales e internacionales en asuntos vinculados a la "Hidrovia Paraguay-Paraná".
- 2)Elaborar los planes maestros de inversión y obras para el canal fluvio-marítimo.
- 3)Asesorar y asistir al Poder Ejecutivo en lo concerniente al tratamiento de la "Hidrovia Paraguay-Paraná" y en los acuerdos firmados y/o a suscribirse por la Provincia de Santa Fe, pudiendo informar sobre tales asuntos la H. Legislatura.
- 4)Coordinar la implementación de todas las acciones que el Poder Ejecutivo Provincial determine en relación a la "Hidrovia Paraguay-Paraná".
- 5)Dictar las disposiciones operativas y medidas de orden técnico- administrativo necesarias para el funcionamiento, ejecución y cumplimiento del Programa.

Artículo 4°: El Programa tendrá los siguientes objetivos:

- 1)Desarrollar el Plan Maestro del sistema de navegación troncal ampliado a toda la vía navegable, fundamentalmente la concerniente a la costa de la Provincia de Santa Fe al Océano y la navegación de la vía fluvial del Paraná.
- 2)Promover la señalización y la profundización a treinta y seis (36) pies de calado navegable desde Puerto General San Martín a profundidades naturales del Río de la Plata.
- 3)Promover la señalización y la profundización a veintiocho (28) pies de calado navegable desde Santa Fe hasta Puerto General San Martín.
- 4)Fomentar la materializar de una nueva zona de espera y maniobra en el "Paraná de las Palmas".
- 5)Impulsar respuestas adecuadas a las tendencias de aumento del tamaño de los buques y al aumento del tráfico de embarcaciones.
- 6)Planificar integradamente los sistemas de transporte fluvial, vial y ferroviario.
- 7)Promover la disminución de costos del transporte fluvial por ineficiencia (falso flete, demoras, etc.).
- 8)Fomentar la complementación de los puertos del frente fluvial con los del frente marítimo.
- 9)Impulsar el crecimiento de cargas en la "Hidrovia Paraguay-Paraná", haciendo foco en la reconversión y optimización de las infraestructuras portuarias públicas y privadas de las Provincias de Santa Fe, Chaco, Formosa, Misiones, Corrientes y Entre Ríos.
- 10)Impulsar, a través de la Región Centro y junto a la Región Norte Grande Argentino, el desarrollo del transporte hidroviario nacional y la optimización de las infraestructuras necesarias para este objetivo, y cooperar con las instancias que genere el Gobierno Nacional a tal fin.
- 11)Coordinar y converger con el CIH (Comité Intergubernamental de la Hidrovia) las políticas necesarias en lo que respecta al

desarrollo integral de la "Hidrovia Paraguay-Paraná".

12) Desarrollar una agenda compartida con los organismos multilaterales (CAF, FONPLATA, BID).

Artículo 5º: Autorízase al Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado a realizar las modificaciones presupuestarias necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en el presente decisorio, en los límites establecidos por el Decreto N° 0001/15 o el que lo sustituya, debiendo comunicar al Poder Ejecutivo los decisorios emitidos en el marco de esta autorización, como así también a brindar apoyatura administrativa a las actividades del Programa cuya creación se dispone por el mismo.

Artículo 6º: Refréndase el presente por el señor Ministro de Gobierno y Reforma del Estado y de Infraestructura y Transporte.

Artículo 7º: Regístrese, comuníquese, publíquese y archívese.-

LIFSCHITZ

Dr. Pablo Gustavo Farias

Ing. José León Garibay

17121