

Buenos Aires, 23 de Agosto de 2021

Al Señor
Subsecretario de Puertos, Vías Navegables y
Marina Mercante de la Nación
Sr. LEONARDO CABRERA
S / D

Ref.: Solicitan con urgencia continuar con la metodología de dragado. Piden reunión.

De nuestra mayor consideración;

Las entidades abajo firmantes, representantes de los principales usuarios de la Hidrovía Paraná Paraguay, tenemos el agrado de dirigirnos a Ud. a los fines de expresarle nuestra profunda preocupación por las consecuencias que pudieran surgir en los cambios en la metodología de dragado, que el concesionario venía llevando a cabo debido a interpretaciones erróneas de la orden de servicio Nro. 218 que hizo saber al concesionario dragador que deberá mantener los diseños de obra oportunamente aprobados.

De más está decir que la situación hídrica actual es de una gravedad extrema, es de público conocimiento que estamos ante una bajante histórica y que no se sabe cuándo cesará, lo que motivara la declaración de Emergencia Hídrica por parte del Estado Nacional el pasado 24 de julio. En dicho Decreto 482 del corriente, en su artículo 10 se instruye al Ministerio de Transporte de la Nación a que se *“arbitren los medios necesarios para garantizar la navegación y el acceso a los puertos...”*.

En este sentido, resulta imperioso que se retomen las tareas de dragado tal como el concesionario estaba realizando para que, justamente, se garantice la navegación y el acceso a los puertos, que hoy está en riesgo y en algunos casos ya comprometido.

Revisando información que contábamos en nuestros archivos, recuperamos el Estudio de Impacto Ambiental que presentó el concesionario en el año 2009 ante esa Subsecretaría, y que fuera aprobado por dicha Cartera, que se acompaña a todo evento como Anexo, del que surgen conclusiones que son muy relevantes en esta coyuntura.

- ✓ *El EIA aprobado en 2006 muestra que la profundización propuesta y aprobada era sustentable y no generaría impactos ambientales.*
- ✓ *En el objetivo del EIA mencionado específicamente se define que:*

El objetivo de las acciones analizadas es lograr 28 pies de calado navegable entre Santa Fe y Puerto San Martín sobre el río Paraná y 36 pies desde allí hasta la zona de aguas profundas naturales en el Río de la Plata Exterior (Figura 1).

- ✓ *Un calado navegable de 36 pies conlleva a una profundidad del lecho de 38 pies.*
- ✓ *Operó durante más de 10 años sin observaciones.*
- ✓ *No hubo denuncias por afectación al Medio Ambiente.*
- ✓ *En ese período no se han generado impactos ambientales identificados por las autoridades, ni por terceros damnificados o auditorías ambientales de Organismos Oficiales o de ONG´s*

Asimismo, los volúmenes dragados durante el *primer semestre 21* han sido 48,12 % menores, es decir la mitad de los volúmenes dragados en el *primer semestre de los períodos 2018 al 2020*.

De acuerdo a la información resultante de los calados de los buques que han salido al Océano sin contingencias durante 2020 y 2021 se puede afirmar que la vía Navegable tiene un calado navegable del orden de los 31 pies *con las tolerancias que están dentro del rango técnico de ejecución de la operación de dragado.*

La pérdida de profundidad obliga a los buques a cargar menos toneladas en los puertos de la Hidrovía y transportar las materias primas a los puertos del Sur, sumando 700 Km de viaje en camiones y generando:

- Mayores costos de fletes y menos precio de materias primas en origen.
- Mayor congestión de tráfico, rotura de rutas y potenciales muertes por accidentes.
- Pérdida de competitividad del COMEX Argentino.
- *Impacto Ambiental* por Generación de al menos 25 veces más de gases de efecto invernadero por mayor consumo de combustible de los camiones por tonelada transportada.

En virtud de lo anterior, creemos que es indispensable y urgente retomar la metodología de dragado de la Vía Navegable, tal como especifica el Contrato de Concesión y como se venía haciendo hasta su reciente interrupción, para no afectar seriamente las exportaciones y, consecuentemente, el ingreso de divisas al país.

Entendemos que no existen elementos objetivos ni contundentes que sirvan de sustento para una decisión tan drástica y es por ello que, de modo proactivo y a título de colaboración, acercamos estos datos que pueden ser de utilidad para revocar la anterior decisión.

Es de destacar que:

- La superficie intervenida por el canal y sus veriles es de *0,34 % de la superficie inundada* de las cuencas involucradas. (20.000 Has./5.800.000 Has.)
- El ancho promedio del área inundada del Río Paraná es superior a 1500 metros y el ancho de solera del canal es de 120 metros, es decir menor del *8,0 % del ancho total.*
- La BIOTA de estas áreas inundadas se desarrolla sin interferencias en la superficie inundada restante.
- **Se dragan sólo los pasos críticos que son alrededor del 17 % de la longitud del Canal navegable en el Río Paraná.**
- La afectación física y biológica del fondo del canal es despreciable porque la operación de dragado necesaria para mantener profundidad se ejecuta sobre un fondo que está disturbado por la navegación y los dragados en los pasos críticos y la biota se desarrolla fuera de esa zona en el área inundada restante.

Sin embargo, por el contrario, note Sr. Subsecretario los graves impactos de suspender el dragado, a saber:

- Impactos socio-ambientales que afectan la actividad económica y la vida de los ciudadanos y de las economías regionales que dependen de la Hidrovía.
- Impacto ambiental incremental por impedir la carga de buques y obligar a transportar en camiones la carga desde el arco de oxigenación de los puertos de la Hidrovía hasta los puertos del Sur con múltiples afectaciones:
 - Consumo de combustible por tonelada transportada y generación de gases de efecto invernadero 25 a 30 veces mayor
 - Congestión de tránsito, accidentes y pérdidas de vidas.
 - Rotura de rutas y afectación de la infraestructura de comunidad

Desde un punto de vista técnico, para mantener un calado navegable garantizado es necesario además del margen de seguridad bajo quilla de dos pies, utilizar el equipo de dragado

adecuado en función de la naturaleza del río a dragar con el fin de interferir lo menos posible en la navegación comercial.

Esto significa dragar en los pasos críticos para que el sedimento depositado por el Río durante el ciclo alternativo de dragado no interfiera con la profundidad de contrato. Y volver a dragar cuando el sedimento aportado rellene ese espacio y se aproxime a la profundidad de contrato.

Se trata de un equilibrio entre dragado y aporte de sedimentos, mediante una estrategia de dragado basada en obtener una profundización de los pasos que mantiene una draga, de manera tal que mientras se ejecuta el mantenimiento de otros pasos, los lugares mantenidos anteriormente vuelvan a llenarse de sedimentos.

De no aplicarse este tipo de estrategias se necesitarían tantas dragas como pasos a dragar lo que significaría solo en el Río Paraná la existencia de 25 dragas, situación que no solo sería inviable económicamente sino que además significaría un enorme riesgo para la navegación de los buques en la Vía navegable.

Como toda actividad con equipos móviles existen tolerancias de operación. En la actividad de dragado hay tolerancias verticales (profundidad) y tolerancias horizontales (anchos). Según reconocidos parámetros internacionales como los definidos por Bray, Bates y Land, que son aceptados por la mayoría de los dragadores, estas tolerancias alcanzan 2 pies en profundidad y hasta 5 metros de ancho en las soleras y taludes, es importante mencionar que las tolerancias “suceden” no es que se busca alcanzarlas. Estas se deben entre otros factores al tipo de suelo a dragar, el equipo a utilizar y a las condiciones específicas del lugar.

En las condiciones actuales, como el Río aportó menos sedimentos durante la bajante prolongada, la profundidad en los pasos críticos es algo superior a los 2 pies, adicionales a los 36 pies pero esta situación es absolutamente normal dentro de las tolerancias técnicas de una operación de dragado.

Esta secuencia es la que sucede en una operación de dragado, que es absolutamente razonable, responde al sentido común y tiene justificación técnica y económica como hemos explicado

En este sentido, resultan elocuentes algunas de las conclusiones del EIA citado, que transcribimos a continuación:

“Los principales impactos ambientales derivados de las actividades de dragado pueden dividirse en los que derivan del desempeño de los equipos empleados y los que son consecuencia del desarrollo propio de la actividad, entendiendo a esta última como la relocalización del material del lecho fluvial”.

“Los impactos debidos a la acción misma del dragado son esencialmente la afectación de flora y fauna acuática en los sitios con intervención, el incremento de los niveles locales de sólidos en suspensión, la alteración batimétrica y la posible re suspensión de sustancias contaminantes cuando estas estuvieran presentes en el material a remover”.

“La afectación de biota acuática puede darse por remoción del material del sitio de dragado o por sepultamiento en la zona de descarga. Esta afectación es acotada y restringida a lugar donde se draga y descarga el material. Esta perturbación es efímera y reversible ya que una vez finalizada la acción de remoción o descarga las especies de los alrededores recolonizan el área”.

“El aumento de la concentración de sólidos en suspensión siempre es local y ocurre con menor intensidad durante el dragado que en la descarga del material. En ambos casos está lejos de alcanzar niveles letales y desaparece poco tiempo después de la finalización de la operación que la originó”.



“Ambos, remoción de biota y sobre concentración de sólidos en suspensión, fueron impactos claramente evaluados en el análisis aquí presentado, no evidenciándose una intensificación significativa de estos efectos sobre el ambiente por la profundización proyectada de la Vía Navegable Troncal Santa Fe – Océano a 36/28 pies”.

“La mayoría de los impactos ambientales que pudieran producirse por las obras de profundización de una Vía Navegable, han sido evitados como consecuencia de la incorporación de las consideraciones ambientales al diseño y planificación de los trabajos. Esto justifica por ejemplo que no se observe afectación de las captaciones superficiales de agua del río, que se minimiza y en algunos casos evita la intervención por dragado por la adopción de la traza de auto dragado en el río Paraná, y tampoco se altera el régimen hidrosedimentológico natural del sistema por la relocalización de los sedimentos dragados en otro lugar del mismo río”.

“Los beneficios directos del proyecto no son solamente los de carácter económico que se evidencian sobre el medio antrópico, ya que la profundización también tienen efectos positivos sobre el medio natural”.

“Hay que tener en cuenta que la Vía Navegable Troncal Santa Fe – Océano está al servicio de la modalidad de transporte que menos afecta el medio ambiente porque presenta el menor riesgo de accidentes fatales, por la mayor eficiencia en el consumo de combustible fósil por unidad de carga y por ser la modalidad que menos contribuye al efecto invernadero con emisiones de dióxido de carbono”.

De todos los datos contrastados en la presente, surge con claridad que no existe riesgo ambiental significativo que impida continuar con la metodología habitual como es el dragado que se venía realizando. Nadie discute la importancia de la cuestión ambiental en aquellas obras o tareas en las que puede haber cierto impacto en dicho orden, pero no se puede soslayar que no puede ponerse en riesgo la entrada y salida de productos, las economías regionales, la cadena logística ligada a los puertos, en definitiva, el comercio exterior argentino, sin datos concretos que indiquen la existencia de riesgo ambiental, cuando los únicos existentes, además, reflejan exactamente lo contrario, que no hay riesgo y/o daño ambiental con la tarea que se viene realizando. Es importante resaltar que en 25 años de dragado y profundización que llevan el sistema del Río Paraná y del Río de la Plata, NO han tenido, denuncias, ni evento ambiental alguno registrado que permita inferir semejante decisión.

La acción combinada de una estrategia de dragado acorde a la naturaleza del Río Paraná, la existencia de tolerancias técnicas y el periodo de bajante extrema que modifica el comportamiento del lecho, ha hecho posible que durante este periodo los buques puedan salir con calados de 31 pies aproximadamente.

En función de todo lo dicho, es que solicitamos al Sr. Subsecretario que por su intermedio se emita una nueva orden de servicio que instruya al concesionario a mantener la metodología utilizada a la fecha con el fin de permitir la salida de los buques con los calados navegables que se registraron en los años 2020 y 2021 y le solicitamos tenga a bien concedernos una entrevista personal para profundizar lo brevemente expuesto.

A la espera de una respuesta favorable, lo saludamos con la consideración más distinguida.

ADRIAN A. MILISENDA
Presidente
Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas

DANIEL A. NASINI
Presidente
Bolsa de Comercio de Rosario A.C.

LUIS ZUBIZARRETA
Presidente
Cámara de Puertos Privados Comerciales

DANIEL FUNES DE RIOJA
Presidente
Unión Industrial Argentina

GUSTAVO IDIGORAS
Presidente
CIARA - CEC

MARTIN BERARDI
Presidente
Cámara Argentina del Acero

JORGE CHEMES
Presidente
Confederaciones Rurales Argentina

C.P.N. Sara R Gardiol
Presidente
SARA R. GARDIOL
Presidente
Confederación de Asociaciones Rurales de Santa Fe

TOMAS RIGOBERTO LAYUS
Presidente
Sociedad Rural de Rosario

JULIO JOSÉ DELFINO
Presidente
Centro de Navegación

Adrián Caramuto
PRESIDENTE

ADRIÁN CARAMUTO
Presidente
Cámara de Comercio, Industria y Servicios de San Lorenzo y su zona

Carlos E.I. Hoyle
Presidente

CARLOS E. I. HOYLE
Presidente
Centro Marítimo Rosario

ENRIQUE S. MANTILLA
Presidente
Cámara de Exportadores de la República Argentina

CARLOS CRISTINI
Presidente
Foro Regional Rosario