

**CONSEJO DE ENTIDADES  
EMPRESARIAS Y DE LA PRODUCCIÓN  
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE.**

**APORTES PARA LA FORMULACION  
DEL PLAN ESTRATEGICO DE LA  
REGION CENTRO.**

**COMISION DE CIENCIA Y TECNICA.**

**Octubre 2006**

## **CIENCIA Y TECNICA**

### **I. PARQUE CIENTIFICO TECNOLOGICO DE ROSARIO.**

La biotecnología puede definirse como: "toda aplicación tecnológica que utilice sistemas biológicos y organismos vivos ó sus derivados, para la creación o modificación de productos o procesos para usos específicos".

La Organización de las Naciones Unidas para la agricultura y la alimentación (FAO) reconoce que la ingeniería genética puede contribuir a elevar la producción y la productividad en la agricultura, ganadería, silvicultura y pesca; dando lugar a mayores rendimientos agrícolas en tierras marginales.

En la biotecnología agropecuaria, los científicos analizan inicialmente el material genético (ADN) a través de herramientas asociadas a la biología molecular, obteniendo el "documento de identidad de cada planta". Posteriormente, transforman genéticamente las especies vegetales con el fin de obtener nuevas y mejores plantas (transgénicas).

Respecto de la investigación y aprobación de organismos genéticamente modificados (OGM), Alicia Diamante, titular de la Fundación REDBIO Argentina, sostiene que "el desarrollo de un OGM requiere por lo menos 10 años de trabajo, desde las primeras etapas de identificación del gen de interés, su clonación y caracterización molecular, para luego estudiar los aspectos relacionados con su utilidad agronómica y sus efectos sobre la salud humana".

Como muestra de la gran utilidad de la biotecnología, actualmente se está trabajando sobre árboles que están extrayendo metales pesados del suelo, brindando un servicio ambiental. Otro ejemplo, lo constituyen los sorgos, que pueden crecer y desarrollarse en suelos con alto tenor de aluminio. Todos estos nuevos avances deben ser evaluados por los organismos competentes, estando disponibles a nivel comercial en un plazo futuro de 10 a 15 años. Es clave en la biotecnología el respeto a los principios de bioseguridad.

#### **Breve descripción de la situación actual de la Investigación Científica en la República Argentina y en la Región Centro:**

En Argentina, y específicamente en la Región Centro, se observan los siguientes problemas en materia de investigación científica:

- a) Existe una desintegración de las entidades científicas-tecnológicas locales. Resulta indispensable articular, coordinar y fortalecer institucionalmente a las mismas.
- b) Hay una falta de adecuación de la oferta científica del país a la demanda real. Es lo que se conoce como "falta de pertinencia". Resulta necesario compatibilizar las investigaciones con las necesidades concretas del sector productivo.
- c) Los expertos del sector público y privado tienen que planificar y definir, estratégicamente, cuales deberían ser las líneas de investigación científica que deben desarrollarse en Argentina y si el Estado debe hacer ciencia básica, aplicada o desarrollo y en que áreas. Hay que pensar este problema a la luz de los escasos presupuestos estatales. La UNESCO sugiere que cualquier país del mundo debería invertir en Ciencia y Tecnología un 1% del PBI. Argentina invierte actualmente el 0,5% del PBI. Si Argentina alcanzara el uno por ciento, estas erogaciones equivaldrían a la tercera parte de lo que invierte los Estados Unidos de Norteamérica.
- d) En USA, gran parte de la inversión en ciencia y tecnología está en manos de particulares. El sector productivo Argentino debería iniciar un proceso de inversiones

en este campo, entendiendo que en el corto plazo muchas ramas agroindustriales podrán competir con un dólar como el actual, pero en el mediano y largo plazo, la única forma de competir con éxito será en base a la innovación y a las mejoras en la productividad.

- e) El apoyo a la ciencia y la tecnología deben ser una política de Estado, compartida y apoyada por todos los sectores de la sociedad argentina.
- f) Debe fortalecerse la formación y capacitación de los recursos humanos, mejorando los ingresos de los investigadores para evitar la fuga de conocimiento al exterior.
- g) Debe mejorarse los mecanismos relativos a la transferencia de servicios a las empresas –como el derecho de propiedad intelectual-, para que parte del resultado económico sea percibido por el propio investigador.
- h) Es necesario que el Estado y el sector privado invierta en edificios, instalaciones y equipamiento de avanzada para los Centros de Investigación.

### **La Investigación Biotecnológica en la ciudad de Rosario.**

Las recientes decisiones de radicar dos importantes centros de investigación en biotecnología en el predio del CERIDER, contiguo al Campus de la Universidad Nacional de Rosario, implica la gran posibilidad de constituir un polo científico-tecnológico en la Provincia de Santa Fe (con alcance regional) que permita avanzar en innovaciones para mejorar la productividad en los sectores agropecuarios, agroindustriales e industriales.

Resulta indispensable consensuar con los Gobiernos de las tres provincias (Córdoba, Santa Fe y Entre Ríos), las Universidades, los institutos de investigación privados, las Bolsas de Comercio y los sectores representativos del agro y la industria; una agenda común para definir acciones estratégicas sobre esta temática.

Los centros de investigación ubicados en Rosario y la ciudad de Santa Fe deberían articularse con los existentes en otros puntos geográficos de la Región Centro, para evitar la duplicidad de actividades, efectuar nuevos intercambios y transferencias de conocimientos, obtener economías de escala, mejorar la productividad de los investigadores y posicionar a la Región en el contexto latinoamericano e internacional en materia de biotecnología.

A continuación se brinda información sobre los Centros de investigación biotecnológicos que operan o lo harán, en un futuro cercano, en la ciudad de Rosario:

### **CERIDER (Centro Regional de Investigación y Desarrollo Rosario)**

El CERIDER es uno de los Centros Regionales más importantes del país, al servicio de la investigación, la educación y la producción. Depende del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y de la Secretaría de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva de la Nación (SeCyT). Brinda servicios técnicos y administrativos a las unidades de investigación de la región y establece mecanismos de transferencia a la comunidad. Este centro se integra con las unidades de investigación vinculadas al CONICET que tienen su sede en Rosario, entre las que se encuentran el IBR “Instituto de Biología Molecular y Celular de Rosario” y el CEFOBI “Centro de Estudios Fotosintéticos y Bioquímicos”.

Está ubicado en un predio de 5 hectáreas sobre las barrancas del río Paraná y lindante al Campus de la Universidad Nacional de Rosario (UNR).

Entre las misiones y funciones del Centro se pueden mencionar las siguientes:

- a) Ejecutar y favorecer la investigación científica y tecnológica y las actividades de apoyo correspondientes, tanto en el sector público como en el sector privado, que apunten al avance científico y técnico de la región, al desarrollo de la economía de la zona y al mejoramiento de la calidad de vida, considerando los lineamientos establecidos por el Gobierno Nacional.
- b) Fomentar el intercambio y la cooperación científica y tecnológica dentro de la región, el país y el extranjero.
- c) Organizar y promover institutos, laboratorios y centros de investigación, que podrán funcionar en universidades y otras instituciones oficiales o privadas, o bajo la dependencia directa del CONICET.
- d) Administrar la carreras del Investigador Científico y Tecnológico, y del personal de apoyo a la investigación científica.
- e) Brindar asesoramiento a entidades públicas y privadas en el ámbito de su competencia.

En 1971 el CONICET inició la construcción de Centros Regionales en el país, en un proyecto de trascendencia para el desarrollo científico-técnico. El objetivo era brindar la infraestructura necesaria para la instalación de institutos y laboratorios (verdaderos "parques científicos", similares a los conocidos "parques industriales"), dedicados a la investigación básica y aplicada relacionada con los recursos naturales de la región. Se buscó descentralizar geográficamente la investigación científica y técnica a fin de contribuir a la integración del país. Así, gradualmente, Santa Fe, Mendoza, La Plata, Bahía Blanca, Puerto Madryn, Ushuaia, entre otras ciudades, pasaron a contar con Centros Regionales.

#### **A) Instituto de Biología Molecular y Celular de Rosario. (IBR)**

En el año 1995 un núcleo de investigadores de la Facultad de Ciencias Bioquímicas y Farmacéuticas de la UNR conformaron el Programa Multidisciplinario de Biología Experimental (PROMUBIE) del CONICET, que cuatro años después fue elevado a la categoría de Instituto con el nombre de Instituto de Biología Molecular y Celular de Rosario (IBR). Con más de 30 investigadores formados en una gran diversidad de líneas temáticas, el IBR desarrolla investigaciones básicas y aplicadas en biología y una intensa actividad académica que incluye la dirección de más de sesenta tesis y becarios posdoctorales.

El Instituto desarrolla sus actividades en la Facultad de Ciencias Bioquímicas y Farmacéutica de la Universidad Nacional de Rosario, en la calle Suipacha 531 de la ciudad de Rosario.

Las líneas de investigación que ha desarrollado son las siguientes:

Líneas de investigación
Regulación del metabolismo de lípidos en bacterias gram positivas y uso de bacterias lácticas para la producción de vacunas vivas.
Diseño de plantas transgénicas con tolerancia aumentada a condiciones ambientales adversas de origen abiótico (sequía, temperaturas extremas, radiaciones, altas intensidades de luz), biótico (plagas agrícolas) y xenobiótico (contaminantes químicos, residuos industriales).
Importación: Organelas y Plegamiento de Proteínas de Plantas. b) Participación de Aminoácidos aromáticos en la estructura y función de Flavoproteínas. c) optimización de la expresión de proteínas en bacterias para la producción industrial de enzimas.
Fecundación en anfibios: moléculas involucradas y mecanismos.
Chaperones moleculares como mediadores del plegado, ensamble y degradación de proteínas celulares. Epidemiología molecular de infecciones nosocomiales.
Estudio de la Relación Estructura-Función de Metaloproteínas.
Identificación de nuevos genes que participan en la respuesta antioxidante en plantas. Síntesis de aminoácidos durante la maduración de frutos de tomate
Identificación y caracterización de los complejos enzimáticos que sintetizan los intermediarios metabólicos para la síntesis de antibióticos policetónicos.

Mejoramiento de cepas de <i>Escherichia Coli</i> para optimizar la producción industrial de proteínas recombinantes.
Respuesta Antioxidante en Bacterias Fotosintéticas
Regulación de la homeostasis de magnesio y virulencia en <i>Salmonella enterica</i> . Análisis molecular de cepas mutantes sensibles a péptidos microbicidas en <i>Salmonella enterica</i> serovar Typhimurium. Control transcripcional de la patogénesis en <i>Salmonella typhimurium</i> . Análisis de reguladores transcripcionales homólogos a MerR en <i>Salmonella enterica</i>
Aislamiento y caracterización de la hormona de crecimiento de pejerrey ( <i>odonesthes bonariensis</i> ).
Fecundación en mamíferos (cerdo – sus scrofa).
Desarrollo embrionario inicial en peces
Caracterización molecular de la apomixis en <i>paspalum notatum</i> .
Transducción de señales y patogénesis bacteriana. Identificación de factores de virulencia en enterobacterias: Caracterización de una citolisina en <i>Enterobacter aerogenes</i> .
Caracterización de enzimas de detoxificación en parásitos humanos. Estudio de mecanismos de regulación de la transcripción en parásitos protistas.
Estudio de la actividad desaturante de ácidos grasos como posible blanco quimioterapéutico en Tripanosomátidos. Metabolismo de aminoácidos en Tripanosomátidos.
Caracterización del mecanismo involucrado en la degradación del oncosupresor Dlg mediado por la oncoproteína E6 de Papillomavirus Humanos (HPV). Degradación de la proteína oncosupresora h-Dlg mediada por la proteína E6 derivada de HPVs de alto riesgo y su relación con la oncogénesis.
Análisis Molecular del Mecanismo de Resistencia al Virus X de la Papa mediada por el gen de resistencia Nb en <i>Solanum tuberosum</i> y en otras Especies Vegetales”.
Transporte y metabolismo de citrato en bacterias Gram-positivas.

## **B) Centro de Estudios Fotosintéticos y Bioquímicos (CEFOBI)**

El **Centro de Estudios Fotosintéticos y Bioquímicos (CEFOBI)**, desarrolla sus actividades en el área de la investigación científica desde el 15 de Noviembre de 1976, fecha en que fue oficialmente creado como resultado de un convenio entre el CONICET, la Fundación Miguel Lillo y la Universidad Nacional de Rosario. Se creó teniendo como base a un núcleo de investigación perteneciente al Departamento de Bioquímica de la Universidad Nacional de Rosario que venía trabajando desde 1970. A partir de 1973 se comenzó a trabajar en aspectos bioenergéticos de la fotosíntesis, que llevaron a una amplia colaboración con los Dres. Richard E. McCarty y Andre T. Jagendorf, de la Universidad de Cornell, Estados Unidos.

Otras colaboraciones internacionales incluyeron a Richard Berzborn (Universidad de Bochum), Wolfgang Junge (Universidad de Osnabruck), William S. Allison (Universidad de California) y Miguel García Guerrero y Manuel Losada (Universidad de Sevilla). El estudio de la fotosíntesis se extendió a un proyecto de fijación fotosintética de CO<sub>2</sub> localizado en las dos principales enzimas de dicho proceso, que es actualmente dirigido por el Dr. Carlos S. Andreo. La incorporación de un equipo de cromatografía líquida de alta presión a partir de 1981 permitió a investigadores y becarios desarrollar y aplicar nuevas técnicas de aislamiento y purificación de proteínas y péptidos, determinación de su composición de aminoácidos y secuenciación de muy pequeñas muestras de péptidos. En poco tiempo se pudo identificar y secuenciar dos péptidos de la ATPasa y de la ferredoxina-NADP+ reductasa.

Posteriormente, a partir de 1987, se ha formado un grupo en Biotecnología Vegetal que desarrolla proyectos de Ingeniería Genética de Plantas. En esta área, el CEFOBI fue uno de los primeros laboratorios académicos en conseguir la transformación genética de maíz, trigo y algodón. A partir del concepto publicado por investigadores de la Universidad de Cornell de aceleración de micropartículas para introducirlas en el interior de las células vegetales (Sanford, 1987), se diseñó y construyó una pistola génica accionada por pólvora, con la colaboración de Fabricaciones Militares, con la que se logró la obtención de maíz y trigo transgénico en 1991. Posteriormente se diseñó y construyó un segundo prototipo capaz de acelerar las micropartículas mediante una descarga de gas He a alta presión, con el

cual se transformó genéticamente el maíz, trigo y algodón. Paralelamente se formó un grupo interdisciplinario de investigadores en las áreas de la Biología Celular y la Biología Molecular. Esto es el entrenamiento en el desarrollo del cultivo de células y tejidos vegetales para la regeneración de plantas por embriogénesis somática y organogénesis, y en la construcción de vectores de expresión para plantas.

En estos años la tarea desarrollada ha fructificado en la publicación de 385 trabajos de investigación en revistas de primer nivel y también en la realización de 33 Tesis Doctorales y 17 Tesinas de la Licenciatura en Biotecnología. De estos graduados, 20 son actualmente Profesores en ésta y otras Universidades, 16 son miembros de la Carrera del Investigador del CONICET y 20 han realizado estudios de postgrado en el exterior. La mayoría de los integrantes del CEFOBI se desempeña como docente participando regularmente en las tareas correspondientes a cursos de grado y postgrado organizados por la Facultad de Ciencias Bioquímicas y Farmacéuticas y la Facultad de Ciencias Agrarias de la Universidad Nacional de Rosario. Además algunos integrantes de la unidad han dictado cursos en otras Universidades, tal como la Universidad de San Carlos, Brasil, donde el Dr. C.S. Andreo participó como Profesor Responsable del Curso "Tópicos en Ecología 22: Asimilación fotosintética de carbono en plantas superiores", en el mes de Abril de 1998. Al CEFOBI acuden pasantes, especialmente estudiantes de la Licenciatura en Biotecnología, para recibir entrenamiento en técnicas y metodologías específicas y también se reciben becarios del exterior. Dentro del convenio TWAS-CONICET se ha recibido la visita de la Prof. Dra. Laila al-Nimri, del Department of Biological Sciences, Yarmouk University, Irbid, Jordania en 1996 y 1997; de la Dra. Natalja Ryabushkina, del Institute of Plant Physiology Genetics and Bioengineering, Almaty, Kazakshtan en 1998 y 2000; del Dr. Jehan Bakt, del Departamento de Agronomía de la Universidad de Peshawar, Pakistan, en 1999, 2000 y 2001 y del Dr. Dang Trong Luong, del Agricultural Genetics Institute de Hanoi, Vietnam, en 2001 y 2002.

El Centro tiene su sede en la Facultad de Ciencias Bioquímicas y Farmacéutica de la Universidad Nacional de Rosario, en la calle Suipacha 531 de la ciudad de Rosario. Algunos de los proyectos de investigación que ha desarrollado son los siguientes:

Proyectos financiados por el CONICET y tipo de Investigación:	
n/e 1: Estudio de la expresión de transgenes en trigo (Desde 98)	DE
n/e 3: Estudio del silenciamiento de transgenes en trigo (Desde 99)	IB
PID 2: Estudios sobre la evolución de la fotosíntesis en plantas superiores (Desde 99)	IB
PEI 3: Evolución del metabolismo de asimilación del carbono en el genero Flaveria (Desde 97)	IB
PID 5: Metabolismo de hidratos de carbono en plantas con metabolismo ácido de las Crasuláceas (Desde 93)	IB
PICT 4: Patrones de expresión enzimática en plantas con metabolismo de fijación de carbono C4 y CAM y su relación con el de plantas C3 (Desde 00)	IB

**IA: Investigación Aplicada**

**IB: Investigación Básica**

**DE: Desarrollo**

Proyectos financiados por otras entidades	Tipo de Investigación	Entidad financiadora
Evolución del metabolismo de asimilación del carbono en el género Flaveria (Desde 1997)	IB	UNR Universidad Nacional de Rosario

Metabolismo de hidratos de carbono en plantas con metabolismo ácido de las Crasuláceas (Desde 1993)	IB	Fundación Antorchas
Patrones de expresión enzimática en plantas con metabolismo de fijación de CO <sub>2</sub> C <sub>4</sub> y CAM y su relación con el de plantas C <sub>3</sub> . (Desde 2000)	IB	Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica -ANPCyT-
Regulación del metabolismo de hidratos de carbono en plantas superiores (Desde 2000)	IB	UNR Universidad Nacional de Rosario

### **C) Instituto Nacional de Agrobiotecnología de Rosario (INDEAR).**

BioSidus y Bioceres junto al CONICET han fundado un nuevo polo de investigación: el Instituto de Agrobiotecnología Rosario (Indear), un instituto que cuenta con el auspicio de AAPRESID y que desarrollará actividades de investigación dirigida a la aplicación de los avances de la biotecnología en el área agropecuaria.

El proyecto prevé una inversión que superará los cinco millones de dólares para la primer etapa del proyecto, la cual implica en gran parte la compra de los instrumentos necesarios para el desarrollo de las investigaciones.

El INDEAR funcionará en la Provincia de Santa Fe, en instalaciones del Centro Regional de Investigación y Desarrollo Rosario (CERIDER). De esta manera con el aporte de INDEAR se terminarán los edificios actualmente en construcción, que serán habilitados con un moderno equipamiento.

Es importante destacar que, además de Bioceres y Bio Sidus, podrán participar otras instituciones, empresas, productores agropecuarios e inversionistas. Asimismo está previsto que celebre distintos convenios de transferencia de tecnología con el CONICET, el INTA, universidades públicas y privadas, empresas y otros organismos nacionales e internacionales.

La empresa Bioceres es presidida por Gustavo Grobocopatel, conocido empresario del sector agropecuario. Es una empresa creada por 70 productores agropecuarios, como incubadora de la Asociación Argentina de Productores en Siembra Directa (Aapresid), dedicada a lograr cultivos genéticamente modificados. BioSidus es conocida como la empresa que clonó las primeras vacas en el país.

### **D) Centro de Investigación en Genómica Vegetal Hispano-Argentino.**

Rosario será la sede del Centro de Investigación en Genómica Vegetal, un proyecto científico tecnológico impulsado y financiado por los gobiernos de Argentina y España que comenzará a funcionar a mediados del año 2005. Estará localizado en los terrenos del CERIDER. El CONICET será el responsable final del Centro de Investigación por el lado argentino.

La inauguración esta prevista para mediados del año 2005. Aunque su objetivo científico será definido más adelante, desde este centro se analizarán las características genéticas de cultivos como cereales y girasol, y se estudiarán productos alternativos a la soja.

Se estima que el organismo va a emplear alrededor de 100 personas (entre investigadores argentinos y españoles y personal administrativo), tendrá plena autonomía (dependerá de

los Ministerios de Educación de Argentina y España) y su presupuesto anual será de u\$s 4 millones, aportados por el país europeo.

Se adjunta la Propuesta elevada oportunamente por la Red Institucional del Gran Rosario para obtener la aprobación del Gobierno Español para la radicación en Rosario de este Centro. En ella ha participado como Entidad promotora la Bolsa de Comercio de Rosario.

### **E) El Parque científico y tecnológico de Rosario.**

El 13 de Julio del 2004, los Institutos de investigación científica, los servicios de transferencia tecnológica, el Gobierno Provincial, la Municipalidad de Rosario y representantes del sector privado acordaron la construcción de un parque científico y tecnológico en Rosario, que articulará las prestaciones de estas entidades hacia el sector privado. La iniciativa, que incluye el emplazamiento de una incubadora de empresas, podría comenzar a funcionar a partir de comienzos del año 2005.

Por tal motivo se acordó la realización de un plan maestro que demandará una inversión de 565 mil pesos, en dos etapas. Además de las líneas estratégicas para desarrollar emprendimiento, se avanzará con rondas de contactos tanto a nivel local como internacional para posicionar al parque.

Participó en las negociaciones el Sr. Esteban Cassin, coordinador del programa de incubadoras y polos tecnológicos de la Secretaría de Ciencia, Tecnológica e Innovación Productiva (Secyt). Los gobiernos provincial y municipal se comprometieron a aportar los recursos exigidos como contraparte para acceder al subsidio de la Nación, según confirmaron los titulares de las carteras productivas, Roberto Ceretto y Oscar Madoery.

El parque rosarino albergaría a los institutos de investigación que dependen del Centro Regional Rosario (Cerider-Conicet), el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (Inti-Cemros) y la Dirección de Asesoramiento Técnico (DAT). También se radicarían en el predio las entidades del sector privado como el Polo Tecnológico de Rosario (PTR) y el Instituto de Agrobiotecnología de Rosario (Indear).

## **II) PARQUE TECNOLOGICO LITORAL CENTRO (SANTA FE)**

Para crecer, la industria de nuestro país, especialmente el sector conformado por las Pequeñas y Medianas Empresas (PyMES), necesita recrear su capacidad competitiva. Para ello, es necesario considerar, entre otros aspectos, la apertura externa y la innovación tecnológica, como así también la generación de organizaciones equilibradas y eficaces, en la idea de reducir estructuras optimizando recursos. Tomando el concepto de región desde la óptica del Mercosur, la localización en nuestra zona del Parque Tecnológico del Litoral Centro, supone un esfuerzo de integración de gran envergadura que, seguramente, se transformará en el puente entre el conocimiento aplicado y el tejido industrial de la región.

### ***UN DESAFÍO DE DESARROLLO URBANO-REGIONAL***

Con la localización en Santa Fe del Parque Tecnológico del Litoral Centro, se podrá ofrecer al sector privado un ámbito donde modificar y armonizar el perfil industrial de la región, superando el clásico modelo basado en la producción y exportación agropecuaria, sobre el cual crecimos y mantenemos la supervivencia. Se pretende que la innovación científica,



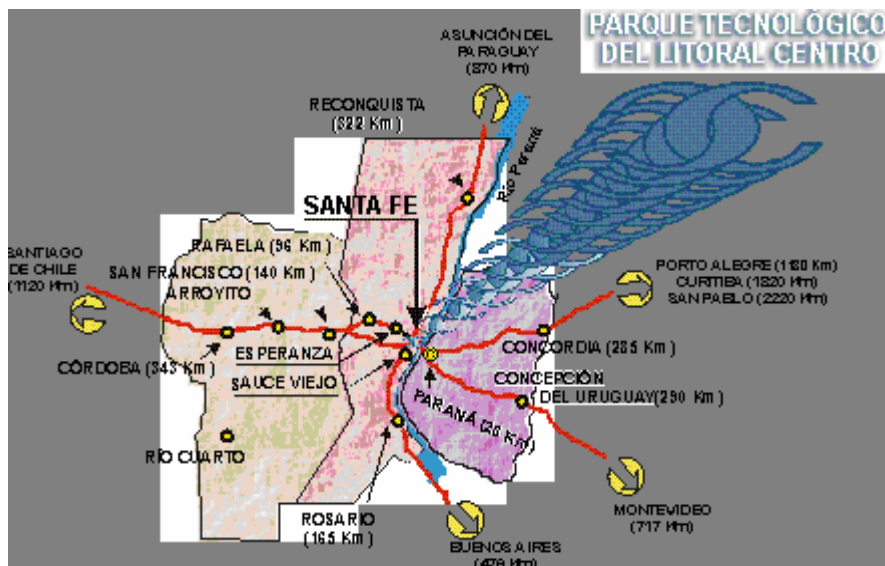
sustanciada en resultados tecnológicos con valor económico, penetre en el tejido industrial de la región y posibilite el desarrollo de un moderno sector industrial.

### *LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA ESTRATÉGICA*

El Parque Tecnológico del Litoral Centro, perteneciente a la Región Centro del país (provincias de Entre Ríos, Santa Fe y Córdoba), primero por sus características en la Argentina, está ubicado en Santa Fe a orillas de la Laguna Setúbal, en el paraje denominado El Pozo que constituye un borde natural en el este de la ciudad. Está rodeado por un paisaje natural litoraleño de gran belleza, presenta óptimas condiciones medioambientales, está cercano a centros de recreación y actividades comerciales en expansión y a circuitos turísticos de rico patrimonio histórico.

Se accede al complejo desde la ruta Nacional N° 168, que une a las provincias de Santa Fe y Entre Ríos, camino obligado del Mercosur. Se encuentra a 1 km del Puerto de la ciudad de Santa Fe, a 20 km del aeropuerto de Sauce Viejo y a 1 km de la Estación Terminal de Ómnibus. El sistema local de comunicaciones se completa con el aeropuerto de Paraná, a 25 km del Parque.

La proximidad a las ciudades capitales de las provincias Santa Fe y Entre Ríos, posibilita un rápido acceso a centros comerciales, financieros, educativos y de recreación. A su vez, constituye un nodo de posición estratégica para la conexión con el Centro-Norte y Este-Oeste de la Argentina y sus países limítrofes.



A modo de referencia, cabe señalar las siguientes distancias desde Santa Fe: a Paraná, 30 km; a Buenos Aires, 476 km; a Córdoba, 350 km; a San Francisco, 150 km; a Rosario, 165 km; a Rafaela, 96 km; a Concepción del Uruguay, 290 km; a San Pablo (Brasil), 2.220 km y a Santiago de Chile, 1.120 km.

### *EL PARQUE Y SU ENTORNO*

La Región Litoral desarrolló una notable estructura tecnológica promovida y ejecutada por el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Las actividades de investigación aplicada y desarrollo tecnológico que se realizan en el ámbito del Centro Regional de Investigación y Desarrollo de Santa Fe (CERIDE) y de sus institutos integrados (INTEC, INGAR, INCAPE e INALI, y otros bajo convenios con Universidades), sumado a los quinientos investigadores, profesionales y técnicos que, junto con el equipamiento de alta tecnología, conforman un polo nacional de excelencia en ciencias de la ingeniería y tecnología, que presta servicios a la actividad empresarial en áreas

como Ingeniería Química, Química Fina, Tecnologías de Alimentos, Ambientales, Polímeros, Oleoquímica, Catálisis, Inteligencia Artificial, entre otras disciplinas.

Como testimonio del espíritu emprendedor de la región, existen aproximadamente veintinueve mil industrias, más de diez mil desarrollan sus actividades en Santa Fe y dos mil trescientas en Entre Ríos a las que se suman ocho mil de Córdoba. Esto constituye un importante tejido industrial en el que sobresalen actividades tales como la agroindustria, lácteos, madera, muebles, productos metal - mecánicos, maquinarias, equipos y química.

Todo ello permite hablar del Parque Tecnológico del Litoral Centro como un emprendimiento integral de impacto regional, que impulsa un nuevo modo de producción e innovación tecnológica, generador del desarrollo urbano, y de beneficios para el entorno que lo contiene.

La zona de inserción del Parque, muy cercano a las localidades de Colastiné, La Guardia y San José del Rincón, manifiesta una importante aceleración en su proceso de desarrollo. Esta consolidación se ve favorecida por iniciativas de los distintos niveles de gobierno que dan prioridad y jerarquía a la red vial urbana e interurbana que se extiende desde la capital provincial. Al respecto, cabe citar el ensanche de la ruta N° 1, el proyecto de Autopista Santa Fe-Paraná, las defensas hidrográficas que benefician a todo el sistema vial, como así también la rehabilitación del Puente Colgante, como camino hacia el Barrio "El Pozo", lo que conformará un nexo circulatorio y un paseo integral para la ciudad. A esta idea se incorpora la reciente realización, por parte de la Municipalidad de Santa Fe, de la Av. Costanera Este, que une las playas santafesinas, la Ciudad Universitaria y el Parque Tecnológico con la ciudad.

### *INTEGRACIÓN FUNCIONAL*

El Parque Tecnológico del Litoral Centro cuenta con la infraestructura existente en el Centro Regional de Investigación y Desarrollo de Santa Fe (CERIDE), tal como: laboratorios de investigación aplicada, servicios técnicos centralizados, planta piloto, incubadoras y contenedores de empresas, lo que conforma un área industrial de alta tecnología. En función de las metas planteadas por el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y la Secretaría de Ciencia y Tecnología de la Nación (SECyT), este proyecto brinda respuestas a los lineamientos tendientes a estimular y contribuir al desarrollo económico de nuestro país y, en especial, de la región.

El complejo edilicio consta de catorce edificios, que implican una superficie cubierta de 14.000 m<sup>2</sup> en un predio de 31 ha, e incluye: 5.170 m<sup>2</sup> de laboratorios, una planta piloto de 830 m<sup>2</sup> y 4.950 m<sup>2</sup> que ocupan los servicios técnicos centralizados. Estos servicios administrados por el CERIDE, que estarán disponibles para respaldar el desarrollo de productos y procesos intensivos en tecnología, comprenden: Laboratorios de Análisis y Desarrollo, Grandes Instrumentos, Computación, Bases de Datos y Redes Telemáticas, Biblioteca, Electrónica, Mecánica, Medios Audiovisuales y Gráficos, Imprenta, Sala de Conferencias, entre otros.

La incubadora, de 1.000 m<sup>2</sup>, y los contenedores, de 1.500 m<sup>2</sup>, proveerán un espacio físico modular, dotado de servicios comunes para favorecer el nacimiento de iniciativas empresariales de carácter innovador, que reducirán de manera sensible, los gastos de inversión y operación en su fase inicial y aseguran el crecimiento de la empresa de bienes o servicios de alta tecnología en un ambiente flexible, cooperativo y no burocrático.

El área Industrial de alta tecnología, que ocupa 14 ha, está destinada a la radicación de empresas y cuenta con una avanzada infraestructura: red eléctrica de media y baja tensión, redes: de agua potable, de gas, para riego, contra incendio, telemáticas y de telefonía inteligente; planta potabilizadora de agua; desagüe cloacal con planta de tratamiento de efluentes industriales y cloacales. Se suma a esto el trazado de caminos vehiculares y de senderos peatonales con alumbrado público, desagües pluviales y cerco perimetral.

### ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO INTERNO

El ingreso, a través de un camino de servicio, brinda jerarquía y seguridad; por él se puede acceder a los distintos sectores que conforman el parque, tanto al de investigación y desarrollo como al de sector de radicación de empresas.

El emplazamiento de 31 ha, está totalmente parquizado, con importantes espacios abiertos que permiten una óptima visual de los módulos edilicios que permitirán un crecimiento ordenado y una planificada expansión.

Las 25 ha. destinadas a la investigación, desarrollo, servicios y producción están divididas en tres sectores:

- Servicios Técnicos Centralizados e Incubadora Tecnológica.
- Unidades Funcionales de Investigación y Desarrollo Tecnológico.
- Área de Radicación de Industrias Livianas de Alta Tecnología.

La Incubadora Tecnológica ofrece un espacio físico modular dotado de infraestructura inteligente que posibilita una actividad con reducción de gastos de inversión y operación.

Los Servicios Centralizados de uso compartido comprenden: salón de conferencias, centro social, sala de reuniones; servicios informáticos, tecnológicos, financieros y de asesoramiento y biblioteca.

Los edificios destinados a las industrias se rigen por el principio de flexibilidad, cada vez más importante dado el ritmo de avance tecnocientífico registrado. Este concepto no pierde de vista condiciones de trabajo confortables, tales como iluminación, ventilación, nivel de ruidos, acondicionamiento del aire e imagen exterior.



### INSERCIÓN EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL

El Parque Tecnológico del Litoral Centro es integrante de la Asociación Internacional de Parques Tecnológicos (IASP), conformada por ciento ochenta parques de treinta y ocho países; también es miembro de la Asociación de Universidades relacionadas a Parques de Investigación (AURRP), organización internacional integrada por organismos gubernamentales, casas de altos estudios, organizaciones sin fines de lucro y empresas. Esto

le permite acceder a más de doce mil empresas e instituciones de investigación de todo el mundo.

#### *AVANCE DEL PROYECTO*

En la actualidad, a fines de 1999, se encuentran en condiciones de ser ocupados uno de los edificios destinado a laboratorios, administración, planta piloto, talleres, garaje, sala de directorio de la sociedad anónima del Parque. Además se ha concluido la parquización y forestación de las áreas circundantes a las estructuras terminadas, con su sistema de riego automático.

Se está trabajando a ritmo acelerado y en fase de terminación en el edificio, donde funcionarán el Centro de Cómputos, Ingeniería de Sistemas, Telemática, Sala de Multimedia, Electrónica y la incubadora de empresas. El grado de avance de las obras es del 70%, 8.700 m<sup>2</sup> de edificación finalizados. Se están completando los edificios donde funcionarán el Servicio Centralizado de Grandes Instrumentos y el Servicio Centralizado de Documentación.

También se analizan las siguientes alternativas: construcción de un auditorio con capacidad de quinientas personas; ampliación de los espacios destinados a incubadoras de empresas y la posible construcción de un salón bar-comedor centralizado, que responda a las futuras necesidades del parque.

Paralelamente, se continúa con la elaboración de los reglamentos, estatutos y demás disposiciones que regirán el desenvolvimiento del Parque Tecnológico del Litoral Centro.

### **III. CENTRO BIOTECNOLOGICO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS BIOLOGICAS DE LA UNVERSIDAD NACIONAL DEL LITORAL.**

En dicha casa de altos estudios funcionan diversos Institutos y Centros de investigación en Biotecnología, contando con un plantel destacado de investigadores del Conicet.

El Laboratorio de Cultivos Celulares, en la Facultad de Bioquímica, produce proteínas recombinantes. Una importante droga curativa se exporta a todo el mundo. En la UNL funciona un laboratorio con tecnología de vanguardia mundial, un ambicioso emprendimiento científico que dio lugar a la primera empresa biotecnológica incubada en una universidad pública del país. Esa empresa exporta a todo el mundo una importante droga curativa.

El Laboratorio de Cultivos Celulares, instalado en la Facultad de Bioquímica y Ciencias Biológicas, es un verdadero centro de investigación dedicado al estudio y desarrollo de tecnologías de producción de proteínas recombinantes en cultivos de células extraídas de mamíferos. Trabajan en él dos científicos argentinos repatriados de Alemania y un numeroso grupo de investigadores y estudiantes santafesinos.

#### *Desarrollo tecnológico aplicado*

En 1992, la UNL fue invitada por la Unión Europea a ser parte del primer programa de transferencia tecnológica que se aprobaba para la Argentina. En aquella oportunidad, se firmó un convenio con el laboratorio alemán Gesellschaft für Biotechnologische Forschung mbH, el cual confió en nuestra universidad para financiar el desarrollo de conocimientos y la investigación científica.

Este proyecto posibilitó la repatriación de dos prestigiosos científicos argentinos que estaban trabajando en Alemania: el Dr. Ricardo Kratje, actual director del Laboratorio santafesino, y la Dra. Marina Etcheverrigaray, subdirectora del mismo.

Una vez firmado aquel convenio, nació Zeltek SRL, la primera empresa biotecnológica incubada del país, a partir de la cual se fomentó el estudio, investigación, desarrollo y

producción de eritropoyetina humana recombinante (rhEPO), una droga esencial para el tratamiento de las anemias relacionadas con enfermedades renales crónicas.

Asimismo, ese convenio de cooperación entre la UNL y la Unión Europea posibilitó la adquisición de un moderno biorreactor, el cual, a pesar de su alto precio, hoy sólo representa el 10% del costo total del equipamiento con que cuenta el laboratorio.

Por otra parte, el emprendimiento contribuye a la formación de recursos humanos de la Facultad de Bioquímica -que facilitó sus instalaciones, equipamiento y parte del personal científico-, permitiendo la incorporación de pasantes, dirigir tesis y doctorandos además de participar en la docencia de grado de la licenciatura en Biotecnología.

Y, sumado a todo esto, el laboratorio demostró concretamente cómo es posible articular políticas conjuntas entre la universidad y el sector privado.

Esta idea de vincular el conocimiento con la producción es, sin duda alguna, una imprescindible herramienta para atacar uno de los graves problemas de nuestro país: la competitividad de su economía.

**CONSEJO DE ENTIDADES  
EMPRESARIAS Y DE LA PRODUCCIÓN  
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE.**

**APORTES PARA LA FORMULACION  
DEL PLAN ESTRATEGICO DE LA  
REGION CENTRO.**

**COMISION DE ENERGIA Y  
COMUNICACIONES.**

Octubre 2006

## **I) Introducción:**

El nuevo escenario configurado a partir de la sanción de la Ley de Emergencia Pública en el año 2002 implicó un profundo cambio en la ecuación económica-financiera de las empresas de servicios energéticos en Argentina. En particular, la magnitud del impacto devaluatorio, en un contexto de ingresos fijos, y la pesificación de las tarifas ha afectado la situación patrimonial y financiera de dichas sociedades, así como sus posibilidades de cumplimiento de determinadas cláusulas de los contratos de préstamos, condicionando la capacidad financiera para cumplir con sus obligaciones y su participación en obras de infraestructura básica.

A pesar de esto, las inversiones en el Sistema Eléctrico Argentino han iniciado un lento proceso de reactivación luego de la salida de la convertibilidad a inicios del año 2002. El Gobierno durante el año 2005 alentó algunas inversiones con el sector privado: gasoductos que ampliaron sus capacidades, estaciones transformadoras eléctricas que elevan su potencial, líneas de alta tensión que se licitan para su construcción y fondos fiduciarios para financiar la construcción de nuevas centrales eléctricas y gasoductos.

De todos modos, organismos especializados consideran que el país deberá enfrentar una incertidumbre energética en los próximos dos o tres años como mínimo, hasta tanto diversas obras puedan ponerse en funcionamiento. La Región Centro de la República Argentina no escapa de este diagnóstico efectuado a nivel país.

El Consejo de Entidades Empresarias y de la producción de la Provincia de Santa Fe solicita a los Gobernadores de la Región Centro participar, activamente, en el estudio de la matriz energética de la provincia de Santa Fe y de la Región para los próximos 15-20 años. También se estima importante analizar el desarrollo de energías alternativas para tener un crecimiento económico sostenido y sustentable, la provisión de gas para el sector productivo y la construcción de nuevos gasoductos.

Por otra parte se ha realizado un relevamiento de las principales obras de infraestructura en los territorios de las tres provincias que permitiría evitar inconvenientes en el abastecimiento energético en la Región, teniendo presente los diagnósticos y planes de inversiones de las propias empresas provinciales de Energía. Se considera necesario que el Plan Estratégico de la Región Centro contemple la ejecución de las siguientes obras, ya que la falta de energía configura una seria restricción a la competitividad de las empresas regionales:

### **1) Construcción de la Central Térmica de Ciclo Combinado de generación de 800 megavatios de potencia en el Gran Rosario.**

La Secretaría de Energía prevé ejecutar la construcción “llave en mano” de dos centrales térmicas de generación de 800 megavatios de potencia cada una, cuya financiación se realizará con recursos del FONINVEMEM, fondo destinado a financiar las inversiones necesarias para incrementar la Oferta de energía eléctrica en el Mercado Eléctrico Mayorista. Dichas centrales térmicas estarían ubicadas en las ciudades de Rosario y Campana.

En dicho Fondo se contabiliza una parte de los certificados de deuda que las generadoras de electricidad tienen a su favor, en tanto son acreedoras del Estado Nacional por los

recursos del Fondo de Estabilización del Mercado Eléctrico Mayorista, que dejaron de percibir, parcialmente, desde la crisis en Enero del año 2002.

Parte de esos ingresos que les debe el Estado Nacional serán invertidos en las obras y las generadoras tendrán participación como socios del emprendimiento. Las empresas que participarían en el proyecto serían: ENDESA (España), TOTAL (Francia), AES (USA) y Duke Energy (USA).

Se trata de Plantas cuyo costo total ha sido estimado por la Secretaría de Energía de la Nación en 450 millones de U\$S cada una. Las mismas estarán equipadas con dos turbinas de ciclo combinado cada una (Turbina de gas y turbina de vapor).

Esta inversión se la considera imprescindible en la Provincia, ya que permitirá incrementar la oferta de energía eléctrica a partir de la puesta en operación, en un contexto de casi nulas inversiones en el rubro en los últimos cinco años y de gran crecimiento de la demanda.

El problema principal para la Central Térmica de Rosario es la incertidumbre respecto de la disponibilidad de gas para alimentar la Central, de allí que cobre tanta relevancia el tema del gasoducto nuevo desde Bolivia e incrementar la actividad de exploración en nuestro país.

Especialistas en el tema consideran importante que la central generadora se construya "aguas arriba" del comprometido vínculo eléctrico Ramallo (San Nicolás)-Rosario, ya que así se eliminaría un factor de riesgo en el abastecimiento, como lo es éste tramo del sistema de transmisión. Lo que han dictaminado los estudios es que sea en las inmediaciones de Rosario por estar allí el centro de gravedad de la carga eléctrica.

## 2) **Ampliación de la Estación Transformadora Santo Tomé y la línea de 132 kV Santo Tomé-Calchines.**

El proyecto consiste en la incorporación del tercer transformador de 300MVA<sup>1</sup> en la ET de 500 kV Santo Tomé ubicada en la provincia de Santa Fe y la construcción de una línea nueva de kV (Santo Tomé-Calchines) que permitirá proveer energía eléctrica a la Provincia de Entre Ríos a través de la conexión Calchines- Paraná, ya construída. El Costo de inversión estimado de esta obra asciende a: \*) Tercer transformador en Santo Tomé: U\$S 7.900.000.- b) Línea Santo Tomé-Calchines: U\$S 4.000.000.-

La decisión de repotenciar la Estación Transformadora de Santo Tomé en lugar de construir la ET Gran Paraná se adoptó, fundamentalmente, por una cuestión de costos (La nueva ET de 500kV Gran Paraná tiene un costo de inversión estimado de U\$S 25 millones) y por los menores plazos de ejecución y puesta en funcionamiento, la repotenciación de la ET Santo Tomé es una solución transitoria que cubrirá las necesidades de abastecimiento por un horizonte de corto plazo.

La estación transformadora “**Gran Paraná**”, a ubicarse en las cercanías de la ciudad homónima, es un proyecto de gran necesidad que cubre y soluciona la problemática energética de la región en el corto, mediano y largo Plazo.

## 3) **Ampliación de la Estación Transformadora Rosario-Oeste. Costo de Inversión estimado del transformador: U\$S 2.400.000.-**

---

<sup>1</sup> MVA: Mega Volt ampere.



Otra obra importante a ejecutar es la ampliación de la ET Rosario Oeste, de propiedad de Transener, quien tiene el monopolio del Transporte de Energía. Este emprendimiento ampliará la potencia instalada para abastecer a nuestra provincia y serán financiadas en su mayoría por la EPE (Empresa Provincial de la Energía). Se estiman inversiones totales del orden de los \$19.000.000.-. El Plazo de ejecución estimado es de 20 meses.

Existe el riesgo que, de no ejecutarse estas inversiones en el corto plazo, la ciudad de Rosario sufra cortes de energía en verano.

#### **4) Estación Transformadora 500/132 kV “Rosario Norte”.**

Pese a la Ampliación en curso de la ET Rosario Oeste, se prevé nuevamente su saturación para el año 2010.

Se pretende su descongestión a partir de la aparición de una nueva ET 500/132 kV en su área de influencia.

Es altamente deseable que la localización de esta nueva ET coincida con la de la nueva Central Generadora de 800 MW “Mediterránea Norte” (intersección de la Ruta Nacional No. 34 y la LEAT 500 kV Rosario Oeste – Santo Tomé) que se construirá en la Provincia de Santa Fe en el marco de la Resolución SE No. 1427 de creación del FONINVEMEM.

La Empresa Provincial de la Energía de Santa Fe (EPESF) aprovecharía esta instalación colocando, a su costo, dos transformadores de 300 MVA 500/132 kV (inicialmente entraría en servicio sólo uno, US\$ 8.000.000) que abastecerían la zona agroindustrial-portuaria ubicada al margen del Río Paraná entre Tímboes y Capitán Bermúdez (250 MW de demanda prevista).

De esta manera se descongestionaría la ET Rosario Oeste, apareciendo en ella una capacidad remanente que se dedicaría a atender el crecimiento vegetativo de la ciudad de Rosario. Al mismo tiempo perdería su actual criticidad (hoy en día es la responsable del abastecimiento del 60 % de la energía demandada en la Provincia de Santa Fe).

Como obra complementaria en 132 kV se deberá prever, cuanto menos, cuatro campos de salida de Líneas que acometerán sobre la red existente, la cual, reconfigurada se independizará -en condiciones normales- del Nudo Rosario Oeste.

Dados los plazos de ejecución de obras de esta envergadura, se debería iniciar el proceso que conduzca a su concreción en el 2007.

#### **5) Línea de Alta tensión de 132 Kv. Villa Ocampo- Tostado.**

Esta obra presenta la particularidad de tener un gran impacto en el plano social y productivo. El riesgo potencial por la ausencia de este anillado, surge a partir de un eventual corte del servicio de las líneas provenientes de Romang o Ceres, lo que generaría graves inconvenientes, dejando sin electricidad a tres Departamentos del Norte de Santa Fe: General Obligado, Vera y Nueve de Julio.

La inexistencia de una interconexión entre ambas líneas vuelve altamente vulnerable al sistema de distribución eléctrica del Norte Santafesino y podría dejar sin suministro a, aproximadamente, 245.000 habitantes.

En la opinión de los técnicos de la Empresa Provincial de la Energía (EPE Santa Fe), si se quisiera asegurar el abastecimiento de la localidad más importante del norte Santafesino (Ciudad de Reconquista), la obra más conveniente sería una nueva LAT 132 kV Romang – Reconquista (aprox. US\$ 2.500.000).

Por tal motivo, se estima necesario consensuar con especialistas de la EPE una solución técnica adecuada a esta problemática.

**6) Línea de Alta tensión de 132 kV Rosario Oeste – Santa Teresa – Villa Cañas (\$30.000.000).**

Esta obra se justifica en la medida que se prevé en el mediano plazo la saturación de la capacidad de transmisión del actual Ramal 132 kV Rosario Oeste – Rufino.

La conveniencia de su concreción está atada a la materialización de la ET Rosario Norte, en la medida que descongestiona su nudo de conexión con el SADI: La ET Rosario Oeste.

Tendrá un doble objetivo: por un lado y en condiciones normales, producir la descongestión del antes mencionado ramal, y por otro, y en condiciones de falla, asegurar el abastecimiento mínimo de las localidades del suroeste provincial.

La obra complementaria de esta nueva LAT es la prevista LAT 132 kV Venado Tuerto – Villa Cañas.

**7) Puesta en servicio del segundo transformador en Colonia Elía, provincia de Entre Ríos.**

Entre Ríos se encuentra en una situación de debilidad en su sistema eléctrico respecto del abastecimiento, ya que cada uno de los tres puntos de abastecimiento (Colonia Elía, Salto Grande y Santo Tomé), aportan aproximadamente proporciones de 1/3 del suministro total. La falla, en alguno de estos puntos, afectaría en esa proporción al abastecimiento total de la provincia de Entre Ríos.

Las previsiones de demanda para el período 2007/2008 podrían llegar a superar las posibilidades actuales de abastecimiento en Entre Ríos. Esta situación se evitaría con la puesta en servicio del segundo transformador de 150MVA<sup>2</sup> en la Estación Transformadora de 500 kV de Colonia Elía para fines del año 2006 y la ampliación de Santo Tomé para el verano 2007/2008.

**8) Estación Transformadora 500/132 kV “Gran Paraná”.**

El plazo de Ejecución estimado de esta obra que aún no se ha decidido su construcción, es aproximadamente de 6 años. En la opinión de algunos especialistas, se hace imperiosa la construcción de esta estación transformadora en las cercanías de la ciudad de Paraná, la que debería estar operando en el año 2011. El proyecto está formulado y en el año 2001 existió una oferta iniciadora del mismo. La falta de financiamiento generó la imposibilidad de construir esta obra, razón por la cual se decidió repotenciar la ET de Santo Tomé y construir la línea de 132kV Santo Tomé-Calchines, con el fin de poder transportar energía hacia la Provincia de Entre Ríos.

No obstante esta decisión adoptada, se considera prioritaria la construcción de la misma ya que esta obra aportará una mayor seguridad al abastecimiento a la Provincia de Entre Ríos y permitirá descargar la ET Santo Tomé e incluso enviar energía desde Entre Ríos hacia la Provincia de Santa Fe. Esto proporcionará soluciones a nivel regional, beneficiando a las tres provincias de la región centro y parte del NOA.

**9) Nuevo transformador de 150 MVA en la Central Hidroeléctrica de Salto Grande.**

La Comisión Técnica Mixta de Salto Grande adquirió un nuevo transformador de 150 MVA (Mega Volt ampere), ya que el existente, prácticamente, ha superado su vida útil. Se ha adjudicado el montaje y está próxima la adjudicación del equipamiento de maniobra y control. Se estima que esta nueva máquina estaría en servicio en el mes de noviembre del año 2006. La Comisión Técnica Mixta de Salto Grande (CTM) está propiciando la compra de un transformador de 300MVA para instalar a futuro en la ET Colonia Elía. Esto

---

<sup>2</sup> MVA: Mega volt ampere.

aseguraría el suministro de demandas futuras, proporcionando mayor confiabilidad a una región compuesta por el sur de Corrientes, parte oeste de la República Oriental del Uruguay y zona centro este de Entre Ríos. ENERSA apoya esta iniciativa y propuesta de la CTM.

**10) Compensación con capacitores en la red de transmisión de 132kV de ENERSA Entre Ríos.**

ENERSA está estudiando la factibilidad de instalar compensación mediante capacitores en su propia red 132 kV. Se estima que con esta opción se podría descargar una potencia de 74 MVA a la Estación Transformadora de 500kV Santo Tome en el verano 2006/2007.

**11) Construcción de la Estación Transformadora Arroyo Cabral (Córdoba) 500/132 kV-300 MVA que se vinculará al sistema de transporte en extra alta tensión mediante el seccionamiento de la línea de 500 kV que une las Estaciones Transformadoras Rosario Oeste y Almafuerde. Esta obra está adjudicada y pendiente de ejecución.**

Con el objeto de proveer un nuevo punto de interconexión al SADI se construirá la Estación Transformadora Arroyo Cabral. Esta obra permitirá abastecer la creciente demanda de un amplio sector de la región centro, lo que mejorará sustancialmente la calidad de servicio y seguridad en su área de influencia, aumentará la confiabilidad del Sistema Interconectado Provincial con la introducción de un nuevo punto de inyección de potencia desde el MEM.

También será posible mejorar la estabilidad del corredor centro – litoral del Sistema Argentino de Interconexión y disminuir la generación forzada despachada en Villa María, Río IV y Gral. Levalle. Mejorará el perfil de tensiones en la zona de influencia.

Permitirá la descarga de la línea de 132 kV Pilar - Villa María, actualmente saturada por límite térmico y la disminución de la generación térmica, lo posibilitará racionalizar el combustible que utilizan las centrales de generación: gas.

Se construirá en un predio propiedad de EPEC sobre el camino lateral que deriva desde la ruta nacional N° 158 hacia el noroeste, con acceso entre las poblaciones de Luca y Arroyo Cabral, a 20 km. de Villa María. Esta ubicación permite un fácil acceso a la Estación Transformadora, además de insertarla en un centro de poblaciones de importancia regional.

Se vinculará al Sistema de Transporte en ExtraAlta Tensión mediante el seccionamiento de la línea de 500 kV(SADI) que une las EE.TT. Rosario Oeste y Almafuerde (propiedad de TRANSENER). A nivel de 132 kV se vinculará con el Sistema Interconectado Provincial (SIP) mediante la apertura de la línea que vincula las EE.TT. de Villa María y General Deheza.

En forma complementaria, se prevé la construcción de una segunda terna que inyectará energía y potencia a la ciudad de Villa María.

Sus principales características son:

Transformador trifásico de relación 500/138/34,5 kV, de potencia 300/300/100 MVA.

Banco de reactores monofasicos conectados a barras de 500 kV, de 40 MVar (MegaVolt Amper Reactivo) de potencia cada uno.

Plazo de obra estimado: 24 meses

El 14/10/05 se firmó un convenio entre la Secretaría de Energía de la Nación y el Gobierno de Córdoba por el cual la Secretaría de Energía en el marco de la Resolución N° 23/05 financiará la obra hasta un importe de \$ 25.000.000.

**12) Ampliación Estación Transformadora Almafuerde. Provincia de Córdoba.**

La ampliación de la Estación Transformadora Almafuerde contempla la provisión e instalación de un transformador de 500/132 kV de 300 MVA de potencia e incluye la construcción y provisión de instalaciones y equipos asociados.

La obra fue adjudicada a los siguientes contratistas: Modulo A Provisión Transformador - Faraday SA \$3.471.390 y U\$S 848.150, Modulo B Provisión de equipamiento electromecánico ABB \$ 304.138 y U\$S 1.796.600 y Modulo C montaje Electroingeniería SA \$ 5.050.830 y U\$S 878.065 Total monto adjudicado **\$19.394.803 + IVA**. La misma es financiada hasta el 70% del citado monto con Fondos Salex.

Esta obra tendrá una vital importancia en su área de influencia, tanto para el abastecimiento de la demanda como para el aumento de la confiabilidad en la Región, previéndose su puesta en servicio para el invierno del 2006.

Con esta ampliación se producirá en Córdoba un aumento en la capacidad de inyección de potencia desde el Mercado Eléctrico Mayorista de un **33 %** con respecto a la capacidad instalada actual.



Transformador de Potencia de la Estación Transformadora Almafuerde.

**13) Construcción de la línea aérea de transmisión en AT 500 kV desde la Estación Transformadora Malvinas Argentina (Córdoba) a la Estación Transformadora Santo Tomé, con Estación Transformadora en San Francisco (500-132 kV). Esta obra tiene un costo de inversión de U\$S 200 millones. Obra no licitada.**

Esta obra ha sido incluida en el Plan Federal de Transporte II elaborado por el CFEE a pedido de las Provincias de Córdoba, San Luis y La Rioja.

Con la misma se aumenta la confiabilidad del SADI asegurando el abastecimiento en calidad y seguridad de las áreas Centro, Cuyo y NOA con una importante concentración de demanda eliminando los riesgos de colapso regional por contingencias en la única línea de vinculación actual entre estas áreas y el resto del SADI tal como lo es actualmente la línea de 500 kV Rosario Oeste – Almafuerde.

**14) Ampliación de la Estación Transformadora Malvinas Argentina (500-132 kV de 300 MVA de potencia.**

La ampliación de la Estación Transformadora Malvinas Argentina contempla la provisión e instalación de tercer transformador de 500/132 kV de 300 MVA de potencia e incluye la construcción y provisión de instalaciones y equipos asociados. El valor de la obra es aproximadamente de \$ 20.000.000.

Esta obra es de vital importancia para atender la creciente demanda de la Ciudad de Córdoba y para mejorar la confiabilidad del abastecimiento en la Región disminuyendo el riesgo de colapso energético.

**15) Central hidráulica de Arroyo Corto en la Provincia de Córdoba.**

Esta obra está ubicada aguas abajo de la central caverna de Río Grande, en Santa Rosa de Calamuchita. Se está formulando el proyecto de inversión. Esta iniciativa se relaciona con la Transferencia de la Nación a la Provincia de Córdoba y la puesta en marcha del complejo Hidroeléctrico Río Grande. Con dicha transferencia se incrementó el potencial energético de la provincia y permitió incorporar más de 60 nuevos trabajadores a la EPEC. Esta transferencia ha permitido aumentar la facturación en más de \$9.000.000 por año.

En Julio de 2005 se puso en servicio el segundo transformador de 16,5 kV/500 kV - 440 MVA con lo que se ha podido duplicar la potencia disponible.

**16) Necesidad de que el sector privado, el sector público y la sociedad en su conjunto implementen medidas que impliquen un uso racional de la energía. En la reunión se comentó que, en Europa, los programas de nacionalización implementados permitieron bajar un 12% el consumo de energía con un aumento del 8% en la producción.**

**II) ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE EL SISTEMA ELECTRICO EN LA REPUBLICA ARGENTINA:**

En la actualidad la República Argentina cuenta con 22.490 MW de potencia instalada. En la opinión de Fundelec (Fundación para el desarrollo Eléctrico) esta capacidad podría parecer suficiente (a primera vista) como para abastecer los picos de consumo que llegan a poco más de 15.600 MW. Sin embargo, esto no es así debido a los siguientes factores:

- a) Los estándares mundiales estiman que los equipos y máquinas de generación eléctrica no están disponibles en un 25% por razones de mantenimiento.
- b) El caudal de los ríos afectan a la centrales hidroeléctricas.
- c) El abastecimiento de combustibles afecta a las centrales térmicas.

Estos factores citados ajustan la capacidad real de generación del parque eléctrico. A esto debe agregarse la generación no aprovechada por falta de capacidad de transporte para llevar la energía a los centros de consumo (Ejemplo: En el Comahue más de 700 MW y en el NOA más de 1000 MW).

Por otra parte, la demanda de consumo aumentó en Argentina, en los últimos cinco años, un 20%. Este fenómeno es concurrente con la paralización de inversiones en nuevas centrales de generación eléctrica a la salida de la convertibilidad. El aumento de la demanda obedece al alto consumo residencial en invierno-verano y a los mayores niveles de actividad industrial.

El sistema es sumamente sensible a la suba del consumo producido por las bajas temperaturas: el 21 de Junio del año 2005 a las 19:45 horas se registró una demanda record de 15.699 MW de potencia. El consumo residencial tiene una clara incidencia en la demanda final de energía y la matriz energética está muy ligada al consumo de gas, recurso no renovable.

Para solucionar esta problemática, el Gobierno Nacional ha previsto importantes obras en materia de generación eléctrica, algunas de ellas ya están en ejecución:

- 1) Construcción de dos centrales térmicas de ciclo abierto al inicio, para luego convertirse en ciclos combinados, localizadas en Rosario y Campana. Total: 1600 MW. Se espera que en el año 2007 se finalice 1080 MW de Ciclo Abierto y para el año 2008 los 1600 MW completos del ciclo combinado. Para ello el Gobierno logró que el 92% de las generadoras con quienes CAMMESA mantiene una deuda, acepten destinar el 65% de las acreencias al fondo que financiará las dos centrales.
- 2) Energía nuclear: Reingreso de Atucha II. Se trata de una usina en ejecución pero pendiente de finalización. Fecha prevista de puesta en Operación: Año 2009. Total: 745 MW.
- 3) Repotenciar Yacyretá llevando la cota de los 76 msnm. actuales a los 83 msnm. finales que están previstos en el diseño original. El gobierno prevé el siguiente cronograma de ejecución:

Eleva a 78 m.s.n.m a fines del 2005  
Alcanzar 80 m.s.n.m en el año 2007  
Alcanzar 83 m.s.n.m en el año 2009

- 4) Refabricación de la Usina Central de Embalse Río Tercero: 650 MW.

***Mientras se ejecutan estas inversiones, el Gobierno nacional ha adoptado medidas de corto plazo:***

- Importación de Energía Eléctrica de Brasil
- Importación de Gas Natural de Bolivia
- Importación de Fuel Oil de Venezuela
- Compensación en el Sistema de Transporte Eléctrico.
- Transformador de 440 MVA en la Central Hidroeléctrica Río Grande
- Ampliaciones Gasoductos por 5.8 millones de m<sup>3</sup> diarios de Transportadora de Gas del Norte y Sur (TGN y TGS) ejecutados
- Señales Económicas a través del Programa de Uso Racional de la Energía Eléctrica (PUREE) y del Programa de Uso Racional del Gas Natural (PURE)

FUNDELEC (Fundación para el desarrollo eléctrico), en una informe reciente, considera que como las obras de infraestructura demoran en ejecutarse entre tres y cuatro años (dependiendo del tipo de obra) los pasos que debería dar el gobierno nacional serían los siguientes:

- a) En el corto plazo:
  - Debido a la escasez de gas natural, es necesario asegurar la provisión de combustibles alternativos para las usinas térmicas. Es necesario garantizar la importación de fuel-oil a bajo costo.

- Aprovechar la capacidad eléctrica de Brasil e importar desde allí cuando las lluvias le permitan al país vecino contar con excedentes en su producción.
  - Incentivar políticas de ahorro en el consumo de energía, sobre todo a nivel residencial.
- b) En el mediano plazo:
- Construir las dos centrales térmicas, repotenciar Yacyretá y finalizar Atucha II.
  - En cuanto al transporte, es necesario avanzar con la construcción del Plan Federal I y II que consiste en la interconexión patagónica. Esto permitiría aumentar la oferta eléctrica mediante la instalación de centrales térmicas que utilicen el gas patagónico (de baja calidad para el consumo residencial pero con suficiente valor como para generar energía eléctrica), la instalación de parques de energía eólica y energía hidroeléctrica (Ejemplo: Río La Leona, cerca del Lago Viedma en Santa Cruz).
- c) En el largo plazo:
- Diversificar la matriz energética, incorporando y aumentando los proyectos de energía solar, eólica e hidroeléctrica.
  - Ampliar la capacidad de transporte interno.
  - Avanzar hacia una interconexión regional que facilite los intercambios energéticos entre los países de la región, auxiliándose entre todos cuando algún país enfrente una crisis energética.

**CONSEJO DE ENTIDADES  
EMPRESARIAS Y DE LA PRODUCCIÓN  
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE.**

**APORTES PARA LA FORMULACION  
DEL PLAN ESTRATEGICO DE LA  
REGION CENTRO.**

**COMISION DE HACIENDA Y FINANZAS**

**Octubre 2006**



## **B) ARMONIZACION TRIBUTARIA EN LA REGION CENTRO.**

### **I) IMPUESTO SOBRE LOS INGRESOS BRUTOS.**

#### **I.1) La Región Centro debe contar con un Código Tributario Único y un Nomenclador Único de Actividades**

La propuesta apunta a que, en el proceso de toma de decisiones de los flujos de inversión, el componente impositivo no determine una diferencia entre cada una de las provincias componentes de la región, sino que se presente como una ventaja competitiva frente a otras opciones.

La presencia de asimetrías impositivas entre miembros de una misma región desalienta la inversión, produce confusión en el tratamiento impositivo de un proyecto y, en definitiva, atenta contra los objetivos estratégicos de la región.

Estas asimetrías no sólo se presentan en las alícuotas, sino también en la determinación del hecho imponible, por lo que no deben ahorrarse esfuerzos en pos de la creación de un Nomenclador Único de Actividades de la Región Centro.

Por lo mencionado anteriormente, el objetivo no es sólo unificar alícuotas, sino dirigirse hacia una alternativa superadora: una propuesta de equidad tributaria que tenga en cuenta las particularidades productivas de las provincias que componen la región.

Por este motivo, se considera necesaria la elaboración consensuada de un Nomenclador único de Actividades y del Código Tributario Único de la Región Centro.

#### **I.2) El Consejo de Entidades Empresarias solicita que el pago de las tasas y derechos municipales que gravan actividades comerciales e industriales, cuya base imponible sean los ingresos en los distintos municipios, sean aplicados como pago a cuenta del Impuesto sobre los Ingresos Brutos en cada provincia.**

En la provincia de Santa Fe, la legislación tributaria permite computar los importes abonados por el Derecho de Registro e Inspección (Tasas de higiene municipal) como pago a cuenta del Impuesto a los Ingresos Brutos. Esta deducción es permitida hasta un importe equivalente al 10% del monto a pagar en concepto de Impuesto sobre los Ingresos Brutos.

Este tratamiento no se verifica ni en la Provincia de Córdoba ni en la de Entre Ríos. Por tal motivo, se solicita que el pago de las tasas y derechos municipales que gravan actividades comerciales e industriales cuya base imponible sean los ingresos, sean aplicados como pago a cuenta del Impuesto sobre los Ingresos Brutos en cada provincia con el mismo tratamiento que rige actualmente en la Provincia de Santa Fe.

Deberá existir el compromiso de todos los Municipios y Comunas de no aumentar las tasas, si las provincias ven reducida la recaudación como consecuencia de la deducción de las tasas comunales y existiera alguna caída en los montos coparticipables.

#### **I.3) Armonizar las exenciones al ejercicio profesional, cuando no estén organizadas bajo la forma de empresa, en el Impuesto sobre los Ingresos Brutos por considerarse un impuesto al trabajo.**

En las provincias de Córdoba y Santa Fe, el ejercicio de las profesiones liberales realizadas en forma personal (aquellas no organizadas bajo la forma de empresa) no están alcanzadas por el Impuesto sobre los Ingresos Brutos. No sucede lo mismo en la provincia de Entre Ríos. Por tal motivo, se solicita que dicha exención se aplique en la totalidad de las

provincias de la Región Centro, ya que se trata (en los hechos) de un impuesto al trabajo de los profesionales de la Provincia de Entre Ríos.

**I.4) Extender las exenciones impositivas vigentes en la actividad primaria e industrial a todas aquellas ventas realizadas por empresas o establecimientos productivos radicados en la jurisdicción de la Región Centro de la República Argentina, integrada por las tres provincias.**

Por el Pacto Federal para el Empleo, la Producción y el crecimiento suscripto el 12 de Agosto de 1993, tanto las actividades industriales como la actividad primaria, están exentas del Impuesto sobre los Ingresos Brutos en las tres provincias. Las exenciones resultantes de la aplicación del Pacto Federal requieren siempre para su procedencia, la existencia de empresa o establecimiento productivo radicado en la jurisdicción de cada provincia. Por tal motivo, el Consejo de Entidades Empresarias y de la Producción de la Provincia de Santa Fe solicita, para favorecer la integración regional, que estén exentas todas aquellas ventas realizadas por empresas o establecimientos productivos radicados en la jurisdicción de la Región Centro de la República Argentina, integrada por las tres provincias.

**I.5) Armonización tributaria en las alícuotas del Impuesto sobre los Ingresos Brutos.**

ALÍCUOTAS VIGENTES AL 31.12.2005

ALÍCUOTAS	SANTA FE (A)	CORDOBA	ENTRE RIOS
GENERAL	3.5%	3.5%	3.5%
ACTIVIDAD PRIMARIA	1% Exención Pacto Federal Fiscal (1)	1% Exención Pacto Federal Fiscal (1)	1% Exención Pacto Federal Fiscal (1)
INDUSTRIA/ FABRICACIÓN	1,5% Exención Pacto Federal Fiscal (1)	1,5% Exención Pacto Federal Fiscal (1)	2,5% Exención Pacto Federal Fiscal (1)
CONSTRUCCIÓN DE INMUEBLES	3,5% Exención Pacto Federal Fiscal (1)	3% Exenta Pacto Federal Fiscal (2)	1.6%
VENTA POR MAYOR	2.8%	2.5%	2.5%
VENTA MINORISTA	3.5%	3.5%	3.5%
SERVICIOS	3.5%	3.5%	3.5%

(1) Las exenciones resultantes de la aplicación del Pacto Federal requieren siempre para su procedencia, la existencia de empresa o establecimiento productivo radicado en la jurisdicción de cada provincia.

(2) La exención citada tiene restricciones conforme se explicita en el punto I.5.4 del presente informe.

En cuanto a las alícuotas del Impuesto sobre los Ingresos Brutos, el Consejo de Entidades Empresarias y de la producción de la Provincia de Santa Fe solicita las siguientes medidas:

**I.5.1. Armonizar la alícuota general del Impuesto sobre los Ingresos Brutos en las provincias de la Región Centro.**

La alícuota general del Impuesto sobre los Ingresos Brutos en las tres jurisdicciones asciende al 3,5%. Sin embargo, la Provincia de Córdoba tiene una alícuota reducida del 2,45% para los contribuyentes que no hubieran superado en concepto total de base imponible (ingresos totales del año anterior por actividades gravadas y exentas) la suma de \$ 360.000.- (pesos trescientos sesenta mil).

En consecuencia, se solicita que el sistema de alícuota reducida implementado por la Provincia de Córdoba, citado en el párrafo anterior, también sea aplicado en las Provincia de Santa Fe y Entre Ríos.

#### **I.5.2. Equiparar la alícuota del Impuesto sobre los Ingresos Brutos, para las actividades de ventas al por mayor en la Provincia de Santa Fe, a los valores vigentes en las Provincias de Córdoba y Entre Ríos.**

La alícuota del Impuesto sobre los Ingresos Brutos para las actividades de ventas al por mayor en la Provincia de Santa Fe asciende al 2,8%, mientras que Entre Ríos y Córdoba aplican una alícuota del 2,5%. Se solicita la reducción de la alícuota actual aplicada en la Provincia de Santa Fe del 2,8% al 2,5%.

Por otra parte, en ventas al por mayor, la Provincia de Córdoba tiene una alícuota reducida del 1,75% para aquellos contribuyentes que no hubieran superado en concepto total de base imponible (ingresos totales del año anterior por actividades gravadas y exentas) la suma de \$ 360.000.- (pesos trescientos sesenta mil) durante el año 2004.

Por tal motivo, se solicita que el criterio aplicado por la Provincia de Córdoba de alícuota reducida para las actividades de “Ventas al por mayor”, también sea adoptado en las Provincia de Santa Fe y Entre Ríos.

#### **I.5.3. Extender a la Provincia de Entre Ríos la exención impositiva a las actividades de construcción de inmuebles y primera venta de inmuebles nuevos destinados a vivienda, cualquiera sea el sujeto que la hubiere construido y financiado.**

En la Provincia de Santa Fe están exentas del Impuesto sobre los Ingresos Brutos, en los casos de construcción de inmuebles, la primera venta de inmuebles nuevos destinados exclusivamente a vivienda, cualquiera sea el sujeto que la hubiere construido y financiado. La Provincia de Córdoba tiene un criterio de exención similar. En la provincia de Entre Ríos, dichas actividades están gravadas a una alícuota del 1,6%. En consecuencia, se solicita que la exención vigente en las provincias de Córdoba y Santa Fe para las actividades de la construcción de inmuebles se extienda, de igual forma, a la Provincia de Entre Ríos.

#### **I.5.4. Interpretación de la Administración Provincial de Impuestos de Santa Fe con relación a la exención en el Impuesto sobre los Ingresos Brutos de las actividades de construcción de inmuebles.**

El Código Fiscal de la Provincia de Santa Fe establece en el Título Segundo “Impuesto sobre los Ingresos Brutos”, Capítulo V “De las exenciones”, artículo 160, que “están exentos del pago del impuesto, los ingresos brutos generados por las actividades, hechos, actos u operaciones siguientes: ...inc. p) los provenientes de la construcción de inmuebles a partir del 1° de enero de 1999...”.

Este precepto, que entró en vigencia en la fecha señalada, dio por cumplido el compromiso que asumiera la provincia el 12 de agosto de 1993 cuando, al igual que la mayoría de las restantes provincias, firmaron el “Pacto Federal para el Empleo, la Producción y el Crecimiento”. La norma en cuestión señala como actividad exenta la “construcción de inmuebles”. Y, en tal sentido, la Cámara Argentina de la Construcción considera que la correcta interpretación y precisa determinación de este término es fundamental para que la exención cumpla con sus objetivos.

Con fecha 24.07.96 la Administración Provincial de Impuestos mediante Circular N° 5890 hizo público el Dictamen N° 17 de la Dirección General Técnica y Jurídica donde señalan que desde el punto de vista fiscal, la expresión “construcción de inmuebles” esta referida a la construcción de edificios y estructuras de ingeniería completos, así como sus ampliaciones y reformas integrales, es decir en una magnitud tal que la nueva construcción difiera substancialmente de la preexistente. De esta manera, sólo quedan incluidas en el concepto analizado “la construcción de edificios escolares, comisarias, museos, etc.” (Punto 1.1 del rubro 1 Obras de Arquitectura) y “la construcción de obras de arte, puentes, canales, alcantarillas, etc.” (Punto 2.1 del rubro 2 Obras de Ingeniería), excluyendo las refacciones de techos, sanitarios, pintura; conservación y mantenimiento de edificios públicos; instalación eléctrica y equipos; movimiento de suelos y dragados y las refacciones de obras de ingeniería.

De esta forma, numerosas obras han sido alcanzadas por una alícuota del 3,5% cuando en realidad deberían haber estado exentas. En efecto, el citado dictamen no es concordante con lo que hasta ese momento se entendió por construcción, ya que por Resolución General N° 35, del 10/07/91, la ex-Dirección General de Rentas aprobó el listado de clasificación, codificación y tratamiento impositivo de actividades del Impuesto sobre los Ingresos Brutos, cuya aplicación comenzó a regir a partir del 1° de Agosto de 1991. En ella se estableció, respondiendo a los principios básicos de la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las Actividades Económicas (C.I.I.U. Revisión 2) elaborada por el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas: “5: Construcción: Esta actividad abarca los trabajos de construcción, reforma y reparación de carreteras, terraplenes, puentes, calles, vías para ferrocarriles, subterráneos, conducciones de electricidad, gas, agua, puertos, aeropuertos, canales, muelles, presas, instalaciones hidráulicas, piscinas, canchas, etc., dragado y eliminación de rocas submarinas e instalación de pilotes y toda otra clase de construcciones pesadas. También incluye la demolición, construcción, reforma o reparación de edificios y estructuras y actividades relacionadas con la construcción tales como la plomería; calefacción y acondicionamiento de aire, hormigonado, colocación de ladrillos, piedras, baldosas, mármoles, excavación y cimentación, pintura, yesería, etc.”

En la opinión del Consejo Empresario Provincial resulta imprescindible que el tema sea solucionado con meridiana claridad, evitando todo tipo de zonas grises en la aplicación de la normativa, para que de esta manera la exención alcance la verdadera dimensión que le quiso dar el Pacto Federal, haciendo realidad el “crecimiento sostenido de la actividad económica, la productividad y los niveles de ocupación” de los que habla en sus considerandos.

#### **I.5.5. Extender a las Provincias de Santa Fe y Córdoba la exención impositiva a la actividad hotelera.**

En la Provincia de Entre Ríos están exentas del Impuesto sobre los Ingresos Brutos las actividades hoteleras vinculadas al turismo que contemplen nuevas inversiones (por un período determinado). En las provincias de Santa Fe y Córdoba, dicha actividad está alcanzada por el impuesto. En consecuencia, se solicita que la exención vigente en la provincia de Entre Ríos se extienda, de igual forma, a las provincias de Córdoba y Santa Fe, alcanzando también a las actividades hoteleras que ya se están prestando en el territorio de las tres provincias.

#### **I.5.6. Conformación de una Comisión de Aplicación Legal y un Tribunal Fiscal Regional.**

Sería importante que una vez alcanzada una legislación armonizada entre las tres provincias se conforme una **Comisión de Aplicación Legal**, a efectos de que las interpretaciones que se susciten, a través de dictámenes, tengan carácter uniforme evitando que puedan producirse asimetrías como consecuencia de interpretaciones locales de cada provincia.

También se estima conveniente la creación de un Tribunal Fiscal Regional, que por tratarse de una institución nueva no sería necesario que hubiera uno en cada provincia. Este organismo tendrá como misión sustanciar el procedimiento y dictar sentencia en todos los litigios impositivos referidos a las materias de su competencia, como asimismo dictar normas de procedimiento complementarias y obligatorias para el Tribunal y para las partes intervinientes en las causas de su competencia.

Para el cumplimiento eficiente y eficaz de la misión del Organismo, resultará necesaria la creación de condiciones adecuadas para la satisfacción de las demandas de Justicia e información de la población, como así también la pronta dilucidación de las causas provenientes de la actividad fiscalizadora de la Administración Tributaria.

## **II) IMPUESTOS SOBRE LAS NOMINAS SALARIALES.**

### **II.1) Armonizar el tratamiento al impuesto sobre las nóminas salariales en las tres provincias integrantes de la región, tomando como base el criterio aplicado por la provincia de Córdoba, pues crea una marcada distorsión y atenta contra la competitividad.**

En la provincia de Santa Fe, la Ley provincial Nro 5110 creó la Caja de Pensiones Sociales de la Provincia de Santa Fe que tiene por objeto prestar asistencia social mediante el otorgamiento de pensiones a los ancianos, inválidos, madres y menores indigentes. Los fondos para atender los servicios asistenciales fijados por la ley se conforman, principalmente, con aportes patronales previstos en el artículo 28 de la norma y las contribuciones especiales creadas por el artículo 29.

El aporte patronal fijado en la ley es obligatorio y se calcula aplicando la alícuota del dos por ciento (2%) sobre el monto mensual devengado en concepto de remuneración a las personas que guarden, con el aportante, una relación de dependencia. Están obligados como aportantes patronales todas las personas físicas o ideales, tengan o no personalidad jurídica, que desarrollen sus actividades en el territorio de la provincia.

En Santa Fe, el aporte empresario del artículo 27 y 28 de la ley 5110 es un impuesto al trabajo con un claro hecho imponible, “la tenencia de personal en relación de dependencia”. Grava el total de las remuneraciones que por todo concepto paga el empleador a sus dependientes con una alícuota general del 3% que se ha visto reducida, al 2% y luego al 1% en estos dos últimos años de forma consecutiva.

Esta ley tiene ya más de 20 años de antigüedad y acumula varias modificaciones. En el año 2001 se programó la exención a la industria y a la producción primaria, quedando solamente gravados el sector del Comercio y los Servicios y la Construcción. Si bien se tiende a la neutralidad de la alícuota para toda la actividad productiva, queda latente el aporte empresario en el articulado de la ley brindando a estas reformas el carácter de un beneficio transitorio.

El mercado laboral fue evolucionando y las necesidades coyunturales de la República Argentina forzaron a tomar medidas de emergencia al asignar partidas no remunerativas a los dependientes del sector privado. El texto de la ley 5110 no evolucionó acompañando los importantes cambios surgidos en la economía nacional, dejando un importante vacío legal. La Dirección General Técnica y Jurídica del API interpretó el texto de la Ley 5110 y se extralimitó en sus funciones alcanzando con el aporte partidas no remunerativas y de carácter alimentario.

Las imposiciones al trabajo cuentan con importantes efectos distorsivos en el mercado laboral que reducen la calidad de vida de los trabajadores y fomentan la marginalidad del trabajo otorgando importantes premios al evasor. En este período de expansión económica este impuesto retarda la incorporación del personal y la capacitación del existente. Por otra parte la Economía interna de la Provincia se ve también afectada puesto que eleva los costos de los bienes y los servicios y le resta competitividad a las empresas locales. El aporte social de la Ley 5110 es un verdadero espanta inversiones.

La Provincia viene mejorando sustancialmente su posición financiera acumulando 4 años de superávit presupuestado. El aporte de la Ley 5110 no es gravitante en los montos anuales de recaudación y no desmejorarán la posición de la Administración Provincial.

En resumen los aportes sociales de la Ley 5110 resultan hoy obsoletos puesto que no se han adaptado a la nueva realidad nacional, han generado conflictos importantes en cuanto a la determinación del gravamen, generan importantes distorsiones en el seno de la Provincia que le restan competitividad al sector productivo todo y contribuyen al empeoramiento social. La Administración Provincial puede prescindir de estos recursos y solventar la Caja de Pensiones Sociales con rentas generales. Es imperioso derogar definitivamente el aporte empresario de la ley 5110 y de esta manera brindar seguridad jurídica a los empresarios, quitando el velo de beneficio transitorio que lo recubre hoy.

En la provincia de Entre Ríos, la situación es más grave. Rige la ley provincial Nro 4035 que establece una alícuota del 3,6% sobre la nómina salarial. En cambio, en la provincia de Córdoba no existe imposición sobre las nóminas salariales.

La armonización tributaria es un paso necesario para la integración de Santa Fe en la Región Centro y por ende se hace necesario homogeneizar los marcos de imposición para evitar desigualdades y aprovechar las verdaderas ventajas competitivas. Por tal motivo, se solicita la derogación definitiva en las provincias de Santa Fe y Entre Ríos de éste aporte patronal.

En el Anexo I se adjunta un exhaustivo estudio realizado por Federación Gremial de Comercio e Industria sobre este tema.

### **III) IMPUESTO DE SELLOS.**

El Consejo de Entidades Empresarias y de la Producción de la provincia de Santa Fe solicita adoptar medidas sobre aquellos impuestos, tasas y contribuciones considerados distorsivos para la actividad económica provincial y regional. Es el caso del Impuesto de Sellos.

Se considera que un impuesto, tasa o contribución es distorsivo cuando: a) la asignación de los recursos productivos se ve afectada, de manera tal de motivar al agente económico a llevar a cabo acciones distintas de las que hubiera realizado si el tributo no existiera; b) inciden directamente en un aumento en los costos de producir o en una disminución en los precios del productor.

Por tal motivo se solicita la eliminación gradual y paulatina del Impuesto de Sellos en las tres jurisdicciones provinciales de la Región Centro.

### **IV) TASAS MUNICIPALES.**

#### **IV.1. Tratamiento con las autoridades provinciales y de la Región Centro de los problemas que se observan en las actividades económicas por: a) la creación de nuevas tasas municipales, b) la extensión de las tasas ya existentes, c) las tasas comunales por hectárea o tasa de conservación de caminos.**

Los graves excesos que se observan en la creación de nuevas tasas municipales o en la extensión de las tasas ya existentes, por parte de las municipalidades y comunas, se han convertido en un factor negativo para las actividades económicas de las empresas, con importante y creciente incidencia sobre sus resultados. Sin lugar a dudas, inciden negativamente en la competitividad de la producción provincial y de la Región Centro. Los Municipios y Comunas dentro del ordenamiento constitucional santafesino están regulados en primer término por los artículos 106, 107 y 108 de la Constitución Provincial, y específicamente por la Ley orgánica de las Municipalidades (Ley 2439) y el Código Tributario Municipal (Ley 8173). De ese plexo normativo surgen sus facultades tributarias.

El artículo 107 inc 3) de la Constitución Provincial, establece las facultades tributarias de los municipios santafesinos: “Pueden crear, recaudar y disponer libremente de recursos propios provenientes de las tasas y demás contribuciones que establezcan en su jurisdicción”.

El artículo 75 del inc 2) de la Constitución Nacional reserva para la Nación y las Provincias la facultad de establecer impuestos. La Ley Provincial Nro 8173 (Código Tributario Municipal) en su artículo 1º establece que las obligaciones fiscales que pueden crear los Municipios están referidas sólo a tasas, derechos y contribuciones de mejoras.

La Ley 11123 que modifica el régimen impositivo municipal establece en el artículo 7 título III indica lo siguiente: “las tasas municipales en general deben constituir la retribución de un servicio efectivamente prestado y guardar una razonable relación con los costos directos e indirectos que genere dicha prestación”. Las tasas se diferencian de los impuestos por las siguientes características:

- 1- Supone una prestación pública realizada en el contexto de un servicio creado u organizado por el ente administrativo.
- 2- Tal prestación debe ser “divisible” en el sentido de fragmentable en unidades de uso o consumo.
- 3- El monto de la tasa debe ser razonable. Para determinar cuando el monto de la tasa reviste tal característica hay que tener en cuenta tres criterios: a) debe guardar relación directa con el beneficio o ventaja obtenido por el contribuyente; b) debe guardar relación directa con el costo del servicio que presta; c) debe guardar relación con la capacidad contributiva del contribuyente.

En cambio, los impuestos son prestaciones en dinero, que fija la ley con carácter general, para cubrir los gastos públicos. “Las tasas se distinguen de los impuestos, en cuanto aquellas responden a un servicio público divisible, en tanto que los impuestos financian servicios públicos indivisibles, ya que respecto de éstos últimos, pese a que son útiles para toda la comunidad, no hay posibilidad fáctica de particularizarlos o individualizarlos en personas determinadas”.

Tal como están reguladas en las ordenanzas comunales, *las tasas por hectárea o tasas de conservación de caminos son verdaderos impuestos*. Las mismas afectan a todos los inmuebles rurales de cada distrito, tienen la generalidad propia de un impuesto, no presentan los caracteres de una prestación pública realizada en el contexto de un servicio, la prestación no es divisible en unidades de uso o de consumo y no guardan relación con el beneficio obtenido por el contribuyente ni con el costo del servicio que se presta. No existe, además, afectación específica del tributo al supuesto servicio de mejoramiento de los caminos que deberían brindar la mayoría de las comunas.

Por otra parte, las tasas de conservación de caminos no recogen el concepto de capacidad contributiva y por tanto violan el principio de igualdad. Las comunas aplican la tasa por igual a todos los campos del distrito, sin discriminar si son agrícolas, ganaderos, inundables, con monte, etc. Es decir, no tienen en cuenta la rentabilidad de cada campo y por tanto la capacidad contributiva del titular.

La Ley de Emergencia Económica ha mantenido la norma que prohíbe la actualización monetaria, indexación de precios, variación de costos o repotenciación de deudas. Las tasas en cuestión no se expresan en moneda de curso legal, se expresan en litros de gasoil por hectárea. Este combustible ha tenido una evolución de precios absolutamente superior al proceso inflacionario que vive el país. Cabe pensar que en el año 2001, el litro del mencionado combustible valía poco más de \$ 0,40 y, en la actualidad, vale aproximadamente \$ 1,50. Una variación de casi el 300 % -absolutamente mayor a la inflación registrada durante el período, que alcanza al 70 %.

En numerosos departamentos, el estado de la red caminera provincial y comunal no es el adecuado, principalmente porque la recaudación de las tasas por hectárea es destinada por las comunas a otros gastos corrientes distintos del mejoramiento de los caminos.

## **V) FISCALIZACIÓN Y RECAUDACIÓN DE LOS TRIBUTOS MUNICIPALES Y PROVINCIALES**

Las Entidades Empresarias, Colegios y Consejos Profesionales de Ciencias Económicas de la Provincia de Santa Fe manifiestan la inconveniencia de privatizar las funciones de fiscalización y recaudación de los tributos municipales y provinciales, por ser ellas una potestad indelegable del Estado.



## **VI) PROBLEMAS DE MULTIPLE IMPOSICIÓN EN EL IMPUESTO A LOS INGRESOS BRUTOS Y CREACIÓN DE NUEVAS TASAS Y DERECHOS MUNICIPALES Y COMUNALES.**

Se trata de un problema preocupante en la provincia de Santa Fe. Se cita el caso de la Municipalidad de Villa Constitución donde se cobran los informes de seguridad e higiene, bomberos, inspección eléctrica y otros para la habilitación de negocios y establecimientos industriales y además se aplica el Derecho de Registro e Inspección, en un evidente caso de múltiple imposición. Por otra parte, en muchos Municipios ya se cobra por la introducción de mercaderías al éjido urbano lo cual constituye un típico caso de aduana interior (caso Municipalidad de Carcarañá). En Cañada de Gómez, en relación al DREI, si bien los importes mínimos a empresas de servicios público ya existían se ha aumentado la alícuota del 10 por mil al 30 por mil. Otros aumentos aplicados fueron los siguientes: a) Cooperativa de Consumo Eléctrica (sector agropecuario) con un fijo mensual de \$ 1.800; b) Mutuales que anteriormente tenían una alícuota del 8,2 por mil se elevó al 30 por mil elevando el mínimo mensual de \$ 100 a \$ 2.000; c) Acopiadores de cereales se fijó un mínimo de \$ 4.000 y similar alícuota que las mutuales.

Este problema de creación de nuevas tasas o aumentos en los mínimos y alícuotas requiere un urgente tratamiento de los Gobiernos provinciales, ya que afectan la competitividad de las empresas de la región.

**CONSEJO DE ENTIDADES  
EMPRESARIAS Y DE LA PRODUCCIÓN  
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE.**

**APORTES PARA LA FORMULACION  
DEL PLAN ESTRATEGICO DE LA  
REGION CENTRO.**

**COMISION DE PRODUCCION**

**Octubre 2006**

**CONSEJO DE ENTIDADES EMPRESARIAS Y DE LA  
PRODUCCIÓN DE LA PROVINCIA DE SANTA FE.**

**AUTORIDADES**

- I) POR LA ACTIVIDAD AGROPECUARIA Y COOPERATIVISMO AGROPECUARIO Y AGROINDUSTRIAL**
  - a. Confederación de Asociaciones Rurales de Santa Fe (CARSEFE): Sr. Manuel Cabanellas, Presidente.
  - b. Federación Agraria Argentina: Sr. Eduardo Buzzi, Presidente.
  - c. Confederación Intercooperativa Agropecuaria (CONINAGRO): Sr. Francisco Druetta, Vocal del Consejo de Administración.
- II) POR LA INDUSTRIA (en representación de la Federación Industrial de Santa Fe):**
  - a. Sr. Carlos Garrera. Presidente.
  - b. Sr. Alberto Padoan.
  - c. Sr. Carlos Bertone.
- III) POR LAS BOLSAS DE COMERCIO**
  - a. Bolsa de Comercio de Rosario: Sr. Jorge Weskamp, Presidente
  - b. Bolsa de Comercio de Santa Fe: Sr. Mario Pérez García, Presidente
- IV) POR EL COMERCIO Y SERVICIOS**
  - a. Federación de Centros Comerciales de Santa Fe (FECECO): Sr. Jorge Sidoni, Presidente.
  - b. Federación Gremial del Comercio e Industria: Sr. Roberto Paladini, Presidente.
- V) POR LA CONSTRUCCIÓN**
  - a. Cámara Argentina de la Construcción: Sr. Gustavo Gardebled, Presidente Delegación Rosario

**ENTIDAD SUPLENTE:**

Asociación de Entidades Empresarias del Sur Santafesino (ADEESSA). CPN Beltrán León López.

## **I) CADENAS DE VALOR ALIMENTARIAS, AGROINDUSTRIALES E INDUSTRIALES.**

El Consejo de Entidades Empresarias de la Provincia de Santa Fe solicitan a las autoridades de la Región Centro se analicen los principales problemas coyunturales y estructurales que presentan las cadenas de valor de mayor importancia en la Región Centro, a fin de formular propuestas de solución a nivel provincial y regional, articulando espacios de diálogo con el Gobierno Nacional. El trabajo consistiría en realizar un diagnóstico y análisis FODA (Fortaleza, Oportunidades, Debilidades y Amenazas) de las siguientes cadenas de valor:

- Cadena de valor de las Oleaginosas.
- Cadena de Valor del trigo (farinácea).
- Cadena de Valor de la carne bovina y cueros.
- Cadena de Valor de la foresto-industria y de muebles.
- Cadena de Valor Metalmecánica (especialmente automotriz y autopartes).
- Cadena de Valor Láctea.
- Cadena de Valor de la maquinaria agrícola
- Cadena de valor de la maquinaria para la alimentación.
- Turismo.
- Cadena de valor del calzado.
- Cadena de valor avícola.

## **II) SISTEMA DE SANIDAD ANIMAL Y VEGETAL Y SEGURIDAD DE ALIMENTOS Y AGROINDUSTRIAL<sup>3</sup>.**

En los últimos diez años las legislaciones en materia de seguridad de los alimentos y los sistemas de control han experimentado un profundo cambio. Diversos países han revisado profundamente sus sistemas: Australia, Canadá, Nueva Zelanda, USA, Dinamarca, Irlanda, Japón, Francia, Gran Bretaña, Holanda y la CEE. Rápidamente se está extendiendo a los países en desarrollo.

El propósito principal de estas reformas es recuperar la confianza en sus instituciones, fuertemente deteriorada por episodios de gravedad en la seguridad de los alimentos: BSE mal de la vaca loca, dioxinas y patógenos diversos.

Los requerimientos crecientes de seguridad de los alimentos provienen del comercio internacional. La seguridad de los alimentos constituye el **umbral exigido** por los países desarrollados. Los atributos de calidad (como origen, características del alimento, marca, certificaciones voluntarias y otros) no reemplazan dicha exigencia.

Es necesario tener presente que en ocasiones estas exigencias son barreras para-arancelarias, pues la presión para la reducción de los aranceles y subsidios en el seno de la Organización Mundial de Comercio está originando nuevas formas de imponer barreras a la entrada de productos importados.

---

<sup>3</sup> Redactado sobre la base del documento del Foro de la Cadena Agroindustrial Argentina sobre Sanidad Animal y vegetal (Año 2005).

Hasta mediados de los '90 se trataba de lograr una producción de alimentos inocuos basado en **normativas de control y sanción a los infractores**; desde entonces las legislaciones tratan de evitar las enfermedades transmitidas por los alimentos, **enfaticando la prevención y la seguridad** desde la materia prima hasta la mesa del consumidor, promoviendo el auto control de productores e industriales.

Para continuar creciendo como proveedor interno y del mercado internacional, la actividad agroalimentaria argentina necesita una fiscalización oficial efectiva y prestigiosa, complemento indispensable para las inversiones en seguridad que realizan las empresas a lo largo de la cadena de producción.

Las fallas en seguridad tienen consecuencias importantes en la percepción de los consumidores que suelen afectar rápidamente a las exportaciones, la producción y el empleo. Se pierden mercados, divisas y lo que es más importante: vidas humanas.

Argentina y el mundo muestra numerosos casos de fallas que resultan costosísimas para el país y los consumidores:

- a) Adulteración del vino en 1993 provocó decenas de muertes en nuestro país. Los consumidores de vinos reaccionaron de inmediato: el consumo de vino en el país se redujo en más del 20% y la gente dejó de consumir el vino en damajuanas.
- b) La falla en los controles de SENASA en los casos de brotes de aftosa registrados en los años 2000 y 2001, provocaron la pérdida de mercados internacionales a las carnes vacunas con caída en las exportaciones por u\$s 500 millones en 2001 y 2002. Muchos países extendieron las trabas a otros alimentos (esto significó otros u\$s 500 millones de pérdida de exportaciones para cereales, frutas y hortalizas y demás productos).
- c) En Canadá un solo caso de “vaca loca” en el 2002 le costó u\$s 2.500 millones a la actividad cárnica de ese país.
- d) En 2001 se registraron numerosos reclamos sobre la credibilidad de SENASA a partir de haber ocultado los brotes de aftosa en el año 2000. El más notable fue el Consejo Científico de la Asociación del Citrus de Florida<sup>4</sup> que dudaba sobre la capacidad de dicho organismo para garantizar la seguridad de los alimentos exportados, en especial los limones que se enviaban a EEUU.
- e) Los recientes casos de influenza aviar que afectan a la industria avícola europea.
- f) Otras enfermedades como la mosca de la fruta, peste porcina, fuego bacteriano en las manzanas que afectó en su momento a la producción de Nueva Zelanda, etc.

Si los consumidores pierden la confianza en los alimentos, se puede llegar a poner en peligro la supervivencia de las cadenas productivas de una actividad que contribuye con el 50% de las exportaciones y, considerando efectos directos e indirectos, con el 30% del PBI y el 35% del empleo.

En la República Argentina los decretos 2194/94 y 815/99 establecieron el **SISTEMA NACIONAL DE CONTROL DE ALIMENTOS (SNCA)**. El objetivo del SNCA es asegurar el fiel cumplimiento del Código Alimentario Argentino. El artículo 3 del decreto 815/99 indica que el Código Alimentario Argentino es la norma fundamental del SNCA y que se incorporará al Código toda la normativa vigente relativa a la elaboración,

---

<sup>4</sup> Comunicación al USDA del 30 de Marzo de 2003. Fuente: Just Food, Abril 3, 2003.

transformación, transporte, distribución y comercialización de todos los alimentos para el consumo humano.

El decreto establece la necesidad de tener actualizado el CAA con los avances de las normas internacionales y los acuerdos del MERCOSUR. Se ocupan de esta tarea el Ministerio de Economía y el Ministerio de Salud y Acción Social.

Las entidades que integran el SNCA y que tienen a su cargo la implementación de la normativa citada son:

- A) COMISION NACIONAL DE ALIMENTOS en la órbita del Ministerio de Salud y Acción Social.
- B) SERVICIO NACIONAL DE SANIDAD Y CALIDAD AGROALIMENTARIA. (SENASA)
- C) INAL (INSTITUTO NACIONAL DE ALIMENTOS) dependiente del ANMAT (Administración nacional de Medicamentos, Alimentos y tecnología médica).
- D) Autoridades Sanitarias de los Gobiernos Provinciales y Municipales.

La coordinación nacional del SNCA está a cargo de la **Comisión Nacional de Alimentos (CONAL)**. La Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentos y la Secretaría de Políticas, Regulaciones y Relaciones Sanitarias se turnan en el ejercicio de la Presidencia.

La Comisión Nacional de Alimentos tiene una función de apoyo, asesoramiento y seguimiento del SNCA. Sus funciones son:

- Proponer la actualización del CAA para incorporar adelantos registrados en normas internacionales y MERCOSUR.
- Recomendar requisitos, procedimientos y plazos uniformes para ejecutar inspecciones y/o habilitaciones de establecimientos.
- Impulsar y asesorar sobre el control coordinado de alimentos en las bocas de expendio a través de las autoridades sanitarias integrantes del SNCA

**El SENASA**, en un ente autárquico de la Administración Pública Nacional, dependiente de la SECRETARIA DE AGRICULTURA, GANADERIA, PESCA Y ALIMENTACIÓN del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS. Es el encargado de ejecutar la política que el gobierno dicte en materia de sanidad animal y vegetal, y de asegurar el cumplimiento del CAA, para aquellos productos que estén bajo su exclusiva competencia enumerados en el Anexo I y II que forman parte del decreto: carnes, chacinados, embutidos, conservas, pescados, aves, productos avícolas y huevos, vegetales frescos refrigerados y congelados, cereales, oleaginosas, frutas, hortalizas y legumbres, harinas, aceites, azúcar, yerba, te y café.

**El SENASA** tiene siguientes facultades y obligaciones:

- a) Velar en el ámbito de su competencia por la inocuidad, salubridad y sanidad de los productos alimenticios, sus subproductos y derivados, materiales en contacto directo con los mismos, las materias primas, envases, aditivos, ingredientes y rotulado.
- b) Registrar productos y establecimientos, y ejercer la fiscalización higiénico - sanitaria en la elaboración, industrialización, procesamiento, almacenamiento en los establecimientos y depósitos de los productos, subproductos y derivados de origen animal de tránsito federal o internacional detallados en el Anexo I del

decreto. Asimismo, registrará y fiscalizará los medios de transporte en el área de su competencia.

- c) Ejercer la fiscalización higiénico - sanitaria de los productos y subproductos de origen vegetal, en las etapas de producción y acopio, en especial deberá fiscalizar que no sean utilizados en los lugares de producción, elementos químicos y/o contaminantes que hagan a los alimentos no aptos para el consumo humano.
- d) Ejercer la fiscalización higiénico-sanitaria de los establecimientos que procesen productos primarios de origen vegetal cuando ese procesamiento no sobrepase la etapa de transformación que se consigna y establece en el Anexo II del presente. Igual acción ejercerá sobre los productos del mencionado anexo.
- e) Ejercer la fiscalización de las normas higiénico-sanitarias en las importaciones de toda clase de ganados, carnes, pescados y aves, sus productos y subproductos..
- f) Elaborar y ejecutar los planes y programas referentes a la prevención, control y erradicación de las plagas y enfermedades en los vegetales y animales, estableciendo en el territorio nacional las barreras fito - zoosanitarias que considere adecuadas para el cumplimiento de sus funciones.
- g) Otorgar los certificados sanitarios que requieran las exportaciones de productos alimentarios de origen vegetal y/o animal cuando convenios internacionales así lo determinen o a solicitud del exportador.
- h) Establecer la suspensión de importar materias primas y productos alimenticios de origen animal y/o vegetal cuando el ingreso de estos al país comporte un riesgo comprobado para la sanidad animal o un riesgo fitosanitario. Igual medida podrá adoptar cuando exista un riesgo de salud humana en los productos de su competencia.
- i) Formular y recibir denuncias sobre infracciones a las normas establecidas en el CAA dentro del área de su competencia y aplicar sanciones de conformidad con las normas vigentes.
- j) Coordinar con las autoridades provinciales, el Gobierno Autónomo de la CIUDAD DE BUENOS AIRES y las municipalidades, cuando corresponda, la fiscalización de los establecimientos que elaboren alimentos de origen animal y/o vegetal para el consumo humano según los productos establecidos en el Anexo I y II del presente decreto.
- k) Celebrar convenios con organismos públicos nacionales, provinciales y municipales y Gobierno Autónomo de la CIUDAD DE BUENOS AIRES o sus reparticiones dependientes, así como con organismos internacionales o entidades privadas nacionales o extranjeras, con el propósito de asegurar el efectivo cumplimiento de las funciones que le competen.
- l) Requerir el auxilio de la fuerza pública y solicitar órdenes de allanamiento de jueces competentes para el adecuado cumplimiento de sus funciones.
- m) Otorgar los certificados sanitarios y/o zoosanitarios que requieran las exportaciones de miel a granel, no acondicionada para su venta directa al público.

El INSTITUTO NACIONAL DE ALIMENTOS dependiente del ANMAT controla y fiscaliza a los alimentos con mayor elaboración y a los establecimientos.

Los supermercados, depósitos negocios minoristas, restaurantes y puestos de venta de comida, **son habilitados por cada una de las provincias**, incluida la Ciudad de Buenos

Aires. Muchas provincias cedieron en gran parte esta potestad en los municipios, que también deben asegurar que se cumpla con las normas de sanidad y calidad de las mercaderías que se venden. Desgraciadamente esta delegación ha sido desvirtuada por el cobro de tasas cada vez mayores por un servicio inexistente, lo que ha devenido en una arbitrariedad.

Esta compleja arquitectura de organismos no garantiza la sanidad de los alimentos que se venden y consumen, como lo evidencian algunos hechos: En la Ciudad de Buenos Aires hay unas 150.000 bocas de expendio de alimentos y 2500 puestos callejeros de venta de comida y sólo 42 inspectores para controlarlas. Durante el 2002, en hospitales y dependencias oficiales del Gobierno de la Ciudad se registraron 20 casos de enfermos con el peligroso Síndrome Urémico Hemolítico (SUH); en 2003 fueron 31. Las denuncias por intoxicaciones se triplicaron: 66 en el 2002, 217 en el 2003. Las carnes fue el vehículo más frecuente de los contagios: saltó de 258 casos a 977.

Estos datos muestran la incapacidad de gran parte de provincias, municipios y comunas para implementar las actividades de control y fiscalización.

El Consejo de Entidades Empresarias y de la Producción de la Provincia de Santa Fe considera necesario que se analicen en el marco de la Región Centro los siguientes temas críticos que se observan en el Sistema Nacional de Control de Alimentos:

- a) Débil coordinación en el ámbito nacional, con las provincias y Municipios.
- b) Marco regulatorio complejo, difícil de cumplir, que no garantiza la seguridad en los alimentos. Existen confusiones, redundancias e incoherencias entre las normas que establecen competencias para los organismos de control y confunden a operadores y consumidores. Por ejemplo, en el caso de SENASA, la Ley 23899 creó el Servicio Nacional de Sanidad Animal. Esta ley ha sido reglamentada y modificada por más de 100 decretos y normas menores.
- c) Falta de una estrategia nacional de seguridad (sanidad e inocuidad) de alimentos que explicita los objetivos de salud pública y de desarrollo productivo y comercial, concebido con un enfoque sistémico de cadena de valor: desde la producción primaria hasta el consumo.
- d) Se superponen los controles y el cobro de tasas, las cuales no se reflejan en mejoras en el control.
- e) Fuertes diferencias en la disponibilidad de recursos y en las capacidades profesionales de los organismos que integran el SNCA, lo que lleva a la implementación desigual de las normas y a arbitrariedades como las ya señaladas.
- f) Limitada capacidad para incorporar criterios científicos en las decisiones.

### **III) PLAN SANITARIO REGIONAL PARA EL CONTROL DE LA BRUCELOSIS, TUBERCULOSIS Y PARATUBERCULOSIS.**

En materia de sanidad animal, los señores Juan Delbino y Francisco Druetta de CONINAGRO presentaron un proyecto para que el Consejo Empresario provincial trabaje, en forma conjunta, con los otros Consejos de Córdoba, Entre Ríos y el SENASA en aquellas enfermedades de potencial riesgo paraarancelario para la República Argentina como es el caso de Brucelosis, Tuberculosis y Paratuberculosis. En tal sentido el Sr. Néstor



Vítori de CARSFE expreso su aprobación a esta iniciativa siempre y cuando las provincias de Córdoba y Entre Ríos se avengan a adoptar los parámetros sanitarios de la provincia de Santa Fe.

En tal sentido, el Sr. Delbino indicó que en brucelosis y tuberculosis bovina existen avances y logros importantes, pero también una realidad disímil con distinto grado de evolución y éxito en las distintas provincias-subregiones y criterios de aplicación diferentes en las mismas. En tal sentido, en materia de brucelosis, el Plan Superador de Santa Fe contempla medidas tales como la conformación de una subregión para la erradicación de la enfermedad, o que siendo una establecimiento oficialmente libre no puede incorporar animales salvo que provengan de otro establecimiento también libre de brucelosis. O que los reproductores que no prevengan de establecimientos libres de la enfermedad no pueden ingresar a remates de reproductores. Delbino plantea que estas medidas pueden traer como consecuencia que decisiones sanitarias correctas y deseables se puedan convertir en limitantes comerciales en el marco de la suba de los precios de la carne vacuna. Estas asimetrías podrían limitar el crecimiento ganadero o, en su defecto, plantear diferencias competitivas a los productores que están dentro de subregiones de la Región Centro.

Se hizo mención, además, que la Comisión Nacional de Brucelosis deberá sesionar recién en Noviembre del año 2006 y está integrada en su gran mayoría por santafesinos.

Según el Sr. Delbino falta una estrategia sanitaria dentro del bloque regional donde debe buscarse la uniformización de los criterios sanitarios relativos a Tuberculosis y Brucelosis entre las provincias. En estos temas el SENASA actúa como policía aplicando las normas fijadas por cada provincia.

En lo relativo a Paratuberculosis, el Sr. Delbino comentó sobre la existencia de la enfermedad en Argentina aunque la misma no está presente en la Región Centro. En tal sentido considera indispensable analizar en el bloque regional la conveniencia o no de incluirla en la estrategia sanitaria común. La enfermedad es motivo de preocupación en Europa y USA ante versiones que indican sospecha de riesgo de sobrevivencia a la pasteurización.

Finalmente, si bien solo se encuadra como un problema productivo y de prevención de la difusión hacia zonas libres (no es una zoonosis ni un problema potencialmente paraarancelario), el tema de las garrapatas está vigente en la Región Centro, en el norte de las tres provincias.

En consecuencia se dispuso elevar este proyecto a los Consejos Empresarios de Córdoba y Entre Ríos para que con el SENASA, el INTA, las universidades y los servicios veterinarios provinciales se realice un trabajo conjunto para uniformar la estrategia sanitaria animal en estas enfermedades. El Sr. Francisco Druetta propuso ampliar los objetivos del trabajo incorporando otras temáticas tales como la formulación del “Plan Ganadero de la Región Centro integrado con un Plan Sanitario y Bromatológico”.

#### **IV) MERCADO DE CAPITAL REGIONALES, SOCIEDAD DE GARANTIAS RECIPROCAS Y MERCADO DE FUTUROS Y OPCIONES:**

#### **IV.1. NECESIDAD DE FORTALECER Y DESARROLLAR EL MERCADO DE CAPITALES REGIONAL Y EL FINANCIAMIENTO AL SECTOR AGROPECUARIO, AGROINDUSTRIAL, INDUSTRIAL, COMERCIAL Y DE SERVICIOS.**

Uno de los aspectos claves para alcanzar una mayor competitividad futura en las empresas de la Región consiste en la necesidad de fortalecer y desarrollar el mercado de capitales regional con la participación de aquellas Entidades y Bolsas de Comercio de las provincias de Santa Fe, Córdoba y Entre Ríos. Resulta necesario articular el accionar de todas las entidades para desarrollar un conjunto de instrumentos de financiamiento vía Mercado de capitales para productores agropecuarios, empresas agroindustriales, industriales, comerciales y de servicios. Los Mercados de Valores del Litoral S.A. y de Rosario S.A., compartiendo similares objetivos, han iniciado trabajos técnicos conjuntos destinados a desarrollar estos instrumentos. Por otra parte, el Mercado de Valores de Rosario S.A. y el Mercado a Término de Rosario S.A. han constituido la firma Rosario Administradora Sociedad Fiduciaria S.A., empresa autorizada por la Comisión Nacional de Valores para operar como Fiduciaria en Fideicomisos Financieros.

La Fiduciaria y los dos Mercados son importantes herramientas de financiamiento que permitirían estructurar operaciones de préstamos a medida para productores agropecuarios, empresas agroindustriales y alimentarias, industria, comercio y servicios. También podrían financiar a los gobiernos provinciales de Entre Ríos, Córdoba y Santa Fe.

El desarrollo de un Mercado de Capitales a nivel regional podría dar solución a las necesidades de los productores y al crónico problema de salida de capitales regionales (vía bancos) que son utilizados para financiar proyectos de inversión de empresas radicadas en Capital Federal y provincia de Buenos Aires. En tal sentido, el desarrollo regional de estos instrumentos permitiría canalizar los fondos de los inversores locales a proyectos de inversión locales y regionales tales como:

- a) Construcción de silos para aumentar la capacidad de almacenaje de la producción en chacras.
- b) Aumento de capacidad de almacenaje de acopiadores, cooperativas, fábricas y exportadores.
- c) Financiamiento a empresas constructoras (contratistas) en obras de aumento de capacidad de almacenaje de sólidos y líquidos. (Anticipo financiero y Descuento de facturas y certificados de obra).
- d) Renovación del parque de camiones (vehículos pesados).
- e) Emprendimientos de pequeñas y medianas empresas industriales que proveen autopartes a los fabricantes de maquinaria agrícola (Las Parejas, Armstrong, etc.).
- f) Financiamiento para la adquisición de maquinaria agrícola.
- g) Financiamiento a productores agropecuarios para capital de trabajo.

En consecuencia, se estima necesario priorizar este proyecto en las estrategias del Plan el cual comprende la instrumentación y desarrollo de los siguientes instrumentos:

##### **I) DEUDA CORPORATIVA (Financiamiento dentro del Balance)**

###### **I.1) Obligaciones Negociables (Régimen General).**

- I.2) Obligaciones Negociables PYMES (Régimen especial). Monto Máximo de emisión \$ 5.000.000.-
- I.3) Valores representativos de deuda de Corto Plazo o Pagaré de Corto Plazo (no mayor a 365 días).
- I.4) Títulos Públicos Provinciales o Municipales.

## II) FIDEICOMISOS (Financiamiento fuera del Balance)

II.1.) Fideicomisos para financiamiento estrictamente privado: Fideicomiso privado para inversión en créditos u otros activos de inversión.

### II.2) Fideicomisos Financieros:

Son aquellos en los cuales los derechos del Beneficiario están incorporados en títulos valores o valores mobiliarios, que pueden ser títulos representativos de deuda o certificados de participación.

### II.3) Fideicomisos de Garantía.

Es un negocio accesorio de otra relación jurídica que origina la obligación garantizada con la fiducia. El objeto de esta clase de fideicomiso es respaldar el cumplimiento de las obligaciones asumidas por el deudor.

Pueden garantizarse obligaciones legales, contractuales (préstamo, locación, leasing, compraventa a plazos, etc.), cambiarias o derivadas de títulos valores (Obligaciones Negociables). A su vez, esas obligaciones pueden ser de dar (dinero u otros bienes), de hacer y de no hacer.

### II. 4) Fideicomisos de Administración:

El objeto del negocio es administrar los bienes fideicomitidos, es decir, proceder a su cobro, sustituirlos, transformarlos o disponer de ellos, con el objeto de obtener un resultado económico que se imputará a los Beneficiarios.

### II.5) Fideicomisos para actividades del Sector Público Nacional, Provincial o Municipal.

## **IV.2. CONSTITUCIÓN DE UNA SOCIEDAD DE GARANTÍAS RECÍPROCAS DE ALCANCE REGIONAL.**

En términos de prospectiva, la competitividad futura de las pequeñas y medianas empresas de la Región Centro requiere dar solución a tres problemas y temas críticos que afectan su funcionamiento:

- a) La falta de capital de trabajo.
- b) El elevado costo de financiamiento.
- c) La insuficiencia de garantías.

Por tal motivo se considera indispensable que los Estados Provinciales y el sector privado asuman un rol activo creando algunos instrumentos indispensables para facilitar el acceso al financiamiento de las empresas de las tres provincias. Uno de ellos es la constitución de Sociedades de Garantías Recíprocas. El Ministerio de Hacienda y Finanzas de la Provincia de Santa Fe está avanzando actualmente en la constitución de una Sociedad de Garantías Recíprocas con la sociedad de garantías internacionales EUROFIDI. El objetivo es favorecer el acceso al crédito a las pequeñas y medianas empresas de la región, utilizando el Mercado de Capitales Regional.

#### **IV. 3. DESARROLLO E INTERNACIONALIZACION DEL MERCADO DE FUTUROS Y OPCIONES DE LA REGION CENTRO.**

Numerosos agentes económicos involucrados en la producción o comercialización de granos, así como en las operaciones con moneda extranjera u otros activos financieros, tienen habitualmente en sus negocios la preocupación de obtener protección ante un alza o una caída de los precios futuros de sus productos o activos. Un productor, exportador, industrial o importador que probablemente necesite protegerse contra cualquier cambio adverso en los precios de sus activos (trigo, soja, novillo, dólar, euro, etc.), puede recurrir a los denominados contratos de futuros y opciones.

Los mercados de futuros y opciones o mercados de derivados son mercados institucionalizados, autorregulados y controlados por organismos reguladores federales, cuyo principal objetivo es posibilitar la cobertura de riesgos ante cambios desfavorables en el comportamiento de los precios de los activos subyacentes. Este mecanismo hace posible que quienes quieren eliminar el riesgo de precio puedan transferirlo a los que estén dispuestos a asumirlo. Éstos últimos son inversores que aspiran a lograr una ganancia anticipando los cambios de precios de los bienes o activos y para ello están dispuestos a asumir los riesgos que los arbitadores no desean correr, proporcionando además la liquidez que el mercado necesita.

Un mercado de futuros y opciones de materias primas o de activos en general no está obligatoriamente vinculado con la entrega física del activo subyacente. La finalidad genuina es el comercio de contratos en los que se documentan las operaciones para conseguir un fin de cobertura o especulativo que se liquidan anticipadamente generando beneficios o pérdidas en dinero por las diferencias entre el precio original y el de liquidación.

Estos mercados, que en nuestro país se conocieron como mercados a término, surgieron inicialmente vinculados a la operatoria de productos agropecuarios (cereales, oleaginosos, arroz, azúcar, etc.), pero con el paso del tiempo se expandieron hacia otros instrumentos financieros (divisas, tasas de interés, acciones, índices bursátiles, etc.). En la actualidad los volúmenes más importantes se verifican en los contratos financieros.

El principal objetivo de los mercados de futuros es posibilitar la cobertura ante cambios desfavorables en los precios. Debido a que nadie puede con certeza predecir lo que pasará mañana con los precios, los mercados de futuros, que los hay en todo el mundo, existen para minimizar o acotar el impacto que producen esos cambios en precios de los activos.

En Rosario funciona un mercado de futuros, el Mercado a Término de Rosario S.A., conocido como ROFEX (Rosario Futures Exchange), que fue creado en el año 1909 en el ámbito de la Bolsa de Comercio de Rosario. En él se compran y venden contratos de futuros y contratos de opciones sobre futuros. A través de un agente habilitado, cualquier productor, acopiador, cooperativa, molino, exportador, importador o inversionista puede registrar contratos en dicho Mercado.

Las negociaciones se llevan a cabo de lunes a viernes tanto en una rueda de operaciones en el recinto de la Bolsa de Comercio de Rosario como a través de un sistema electrónico llamado “e-trader”. Por este último medio, se pueden realizar operaciones desde cualquier parte del país.

Rofex se ha posicionado en los últimos años como el mercado de derivados de mayor crecimiento en el país (por los volúmenes negociados), el más creativo e innovador (por la

variedad y diversidad de contratos listados autorizados) y el de mayor potencialidad de desarrollo. Ocupa el puesto N° 28 en el ranking mundial de mercados de futuros 2004 elaborado por la Futures Industry Association (FIA). De acuerdo a la mencionada estadística, Rofex ha sido el mercado de futuros que ha registrado el mayor crecimiento de volumen anual en los años 2003 y 2004. Actualmente tiene 65 Agentes habilitados para negociar en su División de Derivados Financieros y 45 en la División de Productos Agropecuarios.

En los últimos años se han adoptado una serie de decisiones estratégicas con la intención de adecuar su operatoria a estándares internacionales y ampliar la escala de sus operaciones:

- Se incorporó la operatoria de opciones sobre futuros.
- La entidad se sometió voluntariamente al contralor de la Comisión Nacional de Valores, en momentos en que los dos Mercados a Término del país -por operar hasta entonces únicamente en futuros cuyos subyacentes eran productos agrícolas- estaban bajo la jurisdicción de la Secretaría de Agricultura de la Nación. Esta decisión se entendió necesaria para permitir la captación de una base más amplia de participantes.
- En los aspectos técnicos-operativos, la entidad inició la determinación de márgenes mediante simulación de escenarios alternativos (“value at risk”), tal como lo hacen los mercados desarrollados, exigiendo el depósito de márgenes sólo en la medida y magnitud correspondiente al riesgo potencial que se genere al mercado. Se implementaron además sistemas para el “mark to market” de las posiciones, posibilitando su valorización continua a precios de mercado. Esto permite, ante situaciones extremas, hacer llamados de márgenes intradiarios para disminuir los niveles de exposición y brindar señales de solvencia a los participantes.
- Se diseñaron nuevos contratos de futuros, no tradicionales, como el Índice Novillo Argentino y el de energía eléctrica API.
- Se puso en funcionamiento del sistema de negociación electrónica, en una primera etapa bajo la modalidad “asistida” y luego migrando hacia un sistema de “matching” de órdenes totalmente electrónico. Esta modalidad de negociación al posibilitar la operación desde terminales remotas a través de Internet, facilitó la integración de operadores de distintas plazas, expandiendo el ámbito del mercado.
- En 1999 se aprobó una escisión del patrimonio del Mercado para crear Argentina Clearing S.A., sociedad cuyo objeto es la administración de las garantías y manejo de los riesgos. El objetivo fue la separación de las funciones de negociación y compensación, conforme las experiencias internacionales. El objeto social de la nueva entidad es actuar como entidad autorregulada en la registración, compensación y liquidación de contratos de futuros, de opciones u otro tipo de contratos derivados, sobre productos subyacentes de cualquier naturaleza, sean activos de índole física o financieros. Actúa como contraparte en todos los contratos que se celebren en el Mercado a Término de Rosario S.A.. Al igual que el Rofex, Argentina Clearing S.A. está sujeta al contralor y regulación de la Comisión Nacional de Valores. La autonomía de esta cámara, sumada a la aplicación de un estudiado sistema de garantías, mecanismos de monitoreo y administración de los riesgos que responden a estándares internacionales, ha contribuido a cimentar entre los participantes e inversores una imagen de solvencia y confiabilidad.
- En 2002 se crea la División de Derivados Financieros (DDF), luego de más de 90 años de operatoria tradicional en futuros de commodities agrícolas. Desde entonces

se obtuvo la autorización para negociar Futuros de Dólar, primer contrato listado dentro de la DDF. Posteriormente se logró la aprobación por parte de los órganos de contralor de futuros sobre Euro, Real Brasileño, Boden, Tasa Badlar e Índice CER.

- Se inició el proceso que culminará con la certificación de normas de calidad.

El proyecto consiste en consolidar a la Región Centro como centro de relevancia en materia de futuros y opciones de productos agropecuarios y financieros, capaz para competir en un marco regional e internacional complejo, concitar el interés de participantes de fuste y atraer a grandes inversores locales y del exterior.

El proyecto intentará difundir, desarrollar y ampliar la escala de operaciones del ROFEX ofreciendo sus productos y servicios a los agentes económicos de toda la Región Centro, consolidando, además, el proceso de internacionalización que se ha iniciado con la alianza estratégica con Bolsa de Mercadorías y Futuros de Sao Paulo (BM&F).

Por otra parte, el 17 de abril de 2006, Rofex y Dalian Commodity Exchange firmaron un Memorando de Entendimiento (Memorandum of Understanding MOU) en Beijing. Esto tuvo lugar en la primer reunión del "China-South America Soybean Trade Forum & Soybean Industry Risk Manangement International Seminar". Ambos mercados compartirán información y trabajaran en conjunto en la investigación de productos y en la capacitación de sus recursos humanos.

Los objetivos del proyecto serían:

- a) Consolidar a la Región Centro como centro nacional e internacional de referencia para los mercados de derivados de productos agropecuarios y financieros.
- b) Difundir la operatoria de contratos de futuros y opciones entre productores, industriales, exportadores e importadores, inversores individuales e institucionales, intermediarios financieros y público en general.
- c) Apoyar la ampliación de la escala de operaciones y el volumen de negocios del Mercado a Término de Rosario S.A. y de las empresas de la Región Centro que operarán en el sistema.
- d) Brindar respaldo a la internacionalización de los mercados a término mediante acuerdos de complementación y negocios conjuntos con Bolsas y Mercados similares de Brasil, China y otros países.

**CONSEJO DE ENTIDADES  
EMPRESARIAS Y DE LA PRODUCCIÓN  
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE.**

**APORTES PARA LA FORMULACION  
DEL PLAN ESTRATEGICO DE LA  
REGION CENTRO.**

**COMISION RECURSOS HIDRICOS.**

Octubre 2006

**CONSEJO DE ENTIDADES EMPRESARIAS Y DE LA  
PRODUCCIÓN DE LA PROVINCIA DE SANTA FE.**

**AUTORIDADES**

- VI) POR LA ACTIVIDAD AGROPECUARIA Y COOPERATIVISMO AGROPECUARIO Y AGROINDUSTRIAL**
- a. Confederación de Asociaciones Rurales de Santa Fe (CARSEFE): Sr. Manuel Cabanellas, Presidente.
  - b. Federación Agraria Argentina: Sr. Eduardo Buzzi, Presidente.
  - c. Confederación Intercooperativa Agropecuaria (CONINAGRO): Sr. Francisco Druetta, Vocal del Consejo de Administración.
- VII) POR LA INDUSTRIA (en representación de la Federación Industrial de Santa Fe):**
- a. Sr. Carlos Garrera. Presidente.
  - b. Sr. Alberto Padoan.
  - c. Sr. Carlos Bertone.
- VIII) POR LAS BOLSAS DE COMERCIO**
- a. Bolsa de Comercio de Rosario: Sr. Jorge Weskamp, Presidente
  - b. Bolsa de Comercio de Santa Fe: Sr. Mario Pérez García, Presidente
- IX) POR EL COMERCIO Y SERVICIOS**
- a. Federación de Centros Comerciales de Santa Fe (FECECO): Sr. Jorge Sidoni, Presidente.
  - b. Federación Gremial del Comercio e Industria: Sr. Roberto Paladini, Presidente.
- X) POR LA CONSTRUCCIÓN**
- a. Cámara Argentina de la Construcción: Sr. Gustavo Gardebled, Presidente Delegación Rosario

**ENTIDAD SUPLENTE:**

Asociación de Entidades Empresarias del Sur Santafesino (ADEESSA). CPN Beltrán León López.



## **RECURSOS HIDRICOS**

El Consejo de Entidades Empresarias y de la Producción de la provincia de Santa Fe ha identificado un conjunto de proyectos de inversión considerados estratégicos en esta área, que merecen especial atención, tanto de las autoridades gubernamentales de la Región Centro como del sector privado. Los proyectos citados son:

### **I) ACUEDUCTO SUR Y NORTE DE LA PROVINCIA DE SANTA FE.**

En la provincia de Santa Fe, aproximadamente 142 localidades y 759.882 habitantes sufren actualmente la falta de provisión de agua potable. Los problemas más importantes que se han detectado son los siguientes:

- Ausencia en cantidad y calidad de recursos superficiales.
- Deficiente calidad del agua subterránea. El territorio provincial presenta la siguiente situación:  
Zona Oeste de la Provincia: El agua contiene una alta concentración de sales, sulfatos y tóxicos.  
Zona Sur de la provincia: Alta concentración de arsénico y fluor.  
Zona Dpto Rosario, San Lorenzo y Constitución: Importante presencia de Nitratos.
- Existen elevados costos para la potabilización del agua subterránea.
- Resulta inaplicable tratamiento por Osmosis inversa, ya que conlleva una contaminación importante.

El impacto sobre la población es sumamente importante, ya que existen enfermedades por contaminación (hepatitis, cólera, diarreas y otros 50 tipos de infecciones), se registran elevados costos económicos por necesidades adicionales de atención de la salud, hay un importante ausentismo laboral y escolar y se desalienta la radicación de nuevas industrias, generando la emigración de familias a las grandes ciudades.

Por tal motivo, el Ministerio de Asuntos Hídricos de la Provincia de Santa Fe está ejecutando una serie de gestiones tendientes a conseguir financiamiento para dar solución a esta problemática mediante construcción de dos sistemas de acueductos en la provincia, que tomarán y potabilizarán agua del Río Paraná. A continuación se adjunta una memoria descriptiva de ambos proyectos:

#### **Proyecto: Acueducto Norte. Provincia de Santa Fe.**

Obra de toma y Planta de Tratamiento: Sauce Viejo. (Río Paraná).

Localidades Beneficiadas: 83.

Población Beneficiada Año 2001: 377.000 personas.

Población Beneficiada Año 2033: 592.000 personas.

Principales ciudades: Rafaela, Santo Tomé, Esperanza, Tostado, Ceres, San Cristobal.

Costo de Inversión Estimado: 134 millones de U\$S.

#### **Proyecto Acueducto Sur. Provincia de Santa Fe.**

Obra de toma y Planta de Tratamiento: Bella Vista. (Altura de Aldao sobre Río Paraná).

Localidades Beneficiadas: 59.

Población Beneficiada Año 2001: 382.000 personas.

Población Beneficiada Año 2033: 474.000 personas.

Principales ciudades: Venado Tuerto, Rufino, Casilda, Cañada de Gómez, Carcarañá, Las Parejas.

Costo de Inversión Estimado: 116 millones de U\$S.

## **II) CONTROL DE INUNDACIONES. REGION BAJOS SUBMERIDIONALES.** **PROGRAMA DE DESARROLLO AGROPECUARIO.**

La Región de Bajos Submeridionales está emplazada en un área que comprende a las Provincias de Santa Fe, Chaco y Santiago del Estero con una superficie total de 8 millones de hectáreas, de las cuales 5 millones corresponden a la provincia de Santa Fe.

Estas áreas sufren graves y reiteradas inundaciones regionales, por fuertes precipitaciones y permanencia de las aguas, con importantes daños a la producción agropecuaria de la región.

La frecuencia de las inundaciones y la permanencia de las aguas es la siguiente:

Zonas más bajas: Periodicidad una vez cada 3 y 5 años. Permanencia: 30 a 120 días.

Zonas más altas: Periodicidad cada 2 años. Permanencia: 90 a 200 días.

Los productores afectados en la provincia de Santa Fe ascienden a 4.000.- y la población perjudicada por el evento son unos 220.000 habitantes. Se observan importantes pérdidas en la producción de soja, girasol, algodón y sorgo. Leche en Pozo Borrado y desaliento en las actividades de cría y recría de ganado bovino.

Para dar solución a esta problemática se han definido dos grandes sistemas de obras, denominados “Línea Paraná” y “Línea Golondrinas”. Estos consisten en una red de canales troncales con caminos laterales alteados.

El Estado de situación de la ejecución de las obras en la “Línea Paraná” es el siguiente:

LINEA PARANA: PRIMERA ETAPA DE OBRAS					
		LONGITUD KM.	CAUDAL M3 POR SEG.	MONTO DE INVERSIÓN (\$)	FINANCIACION
FINALIZADAS	TRAMO I	19	35	7.060.000.-	Provincias de Chaco y Santa Fe
	PUENTE Y OBRA DE DESCARGA		35		
	TRAMO II	28	22		
	VINCULACION Y DEFENSA LOS AMORES	5	22	525.000.-	Provincia de Santa Fe
	TRAMO III Sección A y B	50	11	14.073.300.-	Subsecretaría de Recursos Hídricos
	TRAMO IV Sección 1° y 2°	76	11		
	SUBTOTAL	178		21.658.300	
EN CONSTRUCCION POR FINALIZAR	Tramo IV. Sección 3°	45	5	8.835.000.-	Subsecretaría de Recursos Hídricos de la Nación
	Readecuamiento Camino Tramo III. Sección 2°.	42			
	Tramo IV. Sección 4°	45,2	6	12.662.000	
	Readecuamiento Tramo II	28	22		

	TOTAL:	338		43.155.000.-	
--	--------	-----	--	--------------	--

Las obras construídas y en ejecución en la “Línea Golondrina” son las siguientes:

**OBRAS CONSTRUIDAS O INICIADAS EN LA LÍNEA GOLONDRINA**

Departamento	Distrito	Obra	Longitud (KM)	Observaciones
Vera	Fortín Olmos	Canal 290	43	Construído (Prov. De Santa Fe)
Vera	Fortín Olmos-Intiyaco	Sistema Interlagos: Interlagos, Interlagos Norte, El Tuyango, Ruta 32 y el Barrido	151	Construído (Prov. De Santa Fe)
Vera	Fortín Olmos	Canal Cuneta Sur Ruta 98	50	En construcción
Vera	Garabato-Intiyaco	Canal Principal y Secundario La Loca	52	Construído (Prov. De Santa Fe)
9 de Julio	Tostado	Conexión Cuneta RN 98. Hidrovial 3	90	Parcialmente construído
9 de Julio	Tostado	Hidrovial 2, 3, (II), 4, Canal Ruta 95, Canal Ruta 91, Canal Oeste y Canal Interprovincial Ruta 35	195	Construído (Prov. De Santa Fe). A terminar
9 de Julio	Tostado- Pozo Borrado	Hidrovial Interdistrito	95	Parcialmente construído. Pcia de Santa Fe. Comité de Cuenca
9 de Julio	Pozo Borrado	Hidrovial 290 (Tramos medio y superior). Hidrovial Los Molles	132	Construído
9 de Julio	Pozo Borrado	La Chiva y el Payo	95	Inicio de traza. Presaneamiento
9 de Julio	Pozo Borrado- Villa Minetti-San Bernardo	Hidrovial 291. Canal El Descanso	140	Parcialmente construído
9 de Julio	Villa Minetti-San Bernardo	Hidrovial La Cremería- El Relincho	250	Parcialmente construído
9 de Julio	Villa Minetti-San Bernardo	Hidrovial Stecher-Medrano	207	Inicio de traza. Presaneamiento
TOTAL:			1590	

El costo de inversión estimado de la red de canales troncales sobre la Línea Golondrina asciende a \$ 100 millones.

**III) MANEJO Y REGULACIÓN DE AGUA SUPERFICIAL DISPONIBLE EN LOS ARROYOS DE LA REGION NORTE DE SANTA FE.**

El norte de Santa Fe, es una región que tiene un enorme potencial agropecuario, pero por algunos problemas, principalmente de infraestructura, que no han sido debidamente resueltos y en otros casos continúan sin resolución, no ha sido hasta ahora aprovechado ese potencial.

Por otro lado, existen poblaciones con serios inconvenientes de calidad del agua para consumo humano, cuando no de abastecimiento, lo que representa un peligro sanitario para la población, además del deterioro de la calidad de vida.

A lo largo de los últimos años, el norte santafesino a sufrido escenarios de extremos excesos hídricos como los que derivaron en la inundación de la capital provincial, como así también de intensos déficits, tal es el caso de los dos últimos años. Estas anomalías climáticas ocasionan enormes costos, no sólo al sector privado debido a las pérdidas de producción (pérdidas parciales o totales de cosechas, mortandad de ganado, deterioro o readecuación de infraestructura, etc.), sino también al sector público.

Ante la situación planteada, FISFE-*Consejo Regional Económico del Norte Santafesino* ha decidido elaborar esta idea – proyecto de obras integrales de manejo y regulación de agua para la región con el objeto de contrarrestar la situación mencionada.

Los objetivos del proyecto son los siguientes:

- 1.- Lograr la eliminación de los excedentes de agua no utilizables y reducir o eliminar totalmente el riesgo de inundaciones incontrolados, por lo menos en los años normales desde el punto de vista de las lluvias producidas.
- 2.- Realizar la acumulación de la mayor cantidad de agua de lluvia, que es la de mejor calidad, para disponer de ella durante todo el año, tanto para consumo humano como para animales y cultivos agrícolas.
- 3.- Construcción de reservorios permanentes a lo largo de las diversas cuencas existentes en el norte santafesino, mediante la instalación de diques reguladores estratégicamente localizados.

El panorama brevemente descrito, pone de relieve que es urgente la realización de un programa de obras que tenga por objeto el manejo de las aguas superficiales, generadas en forma tan irregular por las lluvias, de manera que se aproveche todo el valor potencial que tiene y que sin duda podría transformar a esta región en una región muy productiva.

Si bien éste proyecto plantea un Plan de Obras Integrales de Regulación de Aguas en todo el norte santafesino, se propone ejecutar una primera etapa del proyecto en la cuenca del arroyo Los Amores, identificando la zona beneficiaria del proyecto a la cuenca cañera del norte santafesino.

En términos generales, el Plan mencionado consiste en los siguientes pasos:

- Construir diques reguladores en los cursos de los arroyos de la zona.
- Crear reservas de agua artificiales, utilizando las depresiones naturales del territorio.
- Distribuir el agua.
- Dividir el plan de acción en partes o secciones: **Primera obra a ejecutar “Arroyo Los Amores”.**

**CONSEJO DE ENTIDADES  
EMPRESARIAS Y DE LA PRODUCCIÓN  
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE.**

**APORTES PARA LA FORMULACION  
DEL PLAN ESTRATEGICO DE LA  
REGION CENTRO.**

**COMISION DE TRABAJO**

Octubre 2006

**CONSEJO DE ENTIDADES EMPRESARIAS Y DE LA PRODUCCIÓN DE LA  
PROVINCIA DE SANTA FE.**

**AUTORIDADES**

**XI) POR LA ACTIVIDAD AGROPECUARIA Y COOPERATIVISMO  
AGROPECUARIO Y AGROINDUSTRIAL**

- a. Confederación de Asociaciones Rurales de Santa Fe (CARSFE): Sr. Manuel Cabanellas, Presidente.
- b. Federación Agraria Argentina: Sr. Eduardo Buzzi, Presidente.
- c. Confederación Intercooperativa Agropecuaria (CONINAGRO): Sr. Francisco Druetta, Vocal del Consejo de Administración.

**XII) POR LA INDUSTRIA (en representación de la Federación Industrial de Santa Fe):**

- a. Sr. Carlos Garrera. Presidente.
- b. Sr. Alberto Padoan.
- c. Sr. Carlos Bertone.

**XIII) POR LAS BOLSAS DE COMERCIO**

- a. Bolsa de Comercio de Rosario: Sr. Jorge Weskamp, Presidente
- b. Bolsa de Comercio de Santa Fe: Sr. Mario Pérez García, Presidente

**XIV) POR EL COMERCIO Y SERVICIOS**

- a. Federación de Centros Comerciales de Santa Fe (FECECO): Sr. Jorge Sidoni, Presidente.
- b. Federación Gremial del Comercio e Industria: Sr. Roberto Paladini, Presidente.

**XV) POR LA CONSTRUCCIÓN**

- a. Cámara Argentina de la Construcción: Sr. Gustavo Gardebled, Presidente Delegación Rosario

**ENTIDAD SUPLENTE:**

Asociación de Entidades Empresarias del Sur Santafesino (ADEESSA). CPN Beltrán León López.

**POSICIÓN DEL CONSEJO DE ENTIDADES EMPRESARIAS Y DE LA PRODUCCIÓN DE LA PROVINCIA DE SANTA FE RESPECTO DE LAS REFORMAS LABORALES IMPULSADAS POR LEGISLADORES DE LA CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACION.**

Legisladores de la Cámara de Diputados de la Nación han presentado un conjunto de proyectos de ley que buscan desmontar la legislación laboral de la década del 90 y los cambios realizados desde el año 1976.

Diversas cámaras empresarias en la República Argentina han cuestionado este paquete de proyectos de ley por las siguientes razones:

- De aprobarse las leyes propuestas por los legisladores se dificultarán o encarecerán las contrataciones, afectándose los niveles de empleo y de actividad económica. Esto impactará con más fuerza en las pequeñas y medianas empresas.
- Estas medidas que podrían ser sancionadas, ya están coartando la propensión a ampliar los planteles de personal en una economía en expansión.
- Estas reformas marginarán aún más a los trabajadores que se encuentran en la informalidad. Resulta necesario legislar no sólo para los trabajadores que están dentro del sistema, sino también para los que están afuera, evitando crear un clima de inseguridad. La informalidad es consecuencia de, entre otros aspectos, la lamentable contrapartida de redes burocráticas, sistemas fiscales y laborales que agobian -en particular- al micro y pequeño emprendedor. Las medidas citadas olvidan o marginan a los desempleados, los subocupados y los informales en general. En nuestro país más de la mitad del empleo es prácticamente no protegido y no registrado como resultado de la informalidad. De sancionarse dicho paquete se profundizaría la dualización de los mercados de trabajo.
- Las reformas propuestas afectarán el poder de organización y dirección de las empresas, como asimismo los costos laborales y la seguridad jurídica.

A continuación se presentan los principales proyectos de ley que están siendo tratados en la Cámara de Diputados. Se efectúan breves comentarios sobre los mismos y se fija la posición del Consejo de Entidades Empresarias y de la producción de la Provincia de Santa Fe.

---

**I) INDEMNIZACIONES.** Es un proyecto de ley con despacho de la Comisión de Legislación Laboral de Diputados que consta de dos partes:

- a) **Eliminación de topes a las indemnizaciones por despido sin justa causa para todos los empleados en relación de dependencia. Modificación del art. 245 de la Ley de Contrato de Trabajo (LCT).**

El artículo Nro 245 de la LCT establece actualmente lo siguiente:

*"Artículo 245. — En los casos de despido dispuesto por el empleador sin justa causa, habiendo o no mediado preaviso, éste deberá abonar al trabajador una indemnización equivalente a UN (1) mes de sueldo por cada año de servicio o fracción mayor de TRES (3) meses, tomando como base la mejor remuneración mensual, normal y habitual devengada durante el último año o durante el tiempo de prestación de servicios si éste fuera menor.*

*Dicha base no podrá exceder el equivalente de TRES (3) veces el importe mensual de la suma que resulte del promedio de todas las remuneraciones previstas en el convenio colectivo de trabajo aplicable al trabajador, al momento del despido, por la jornada legal o convencional, excluida la antigüedad. Al MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL le corresponderá fijar y publicar el promedio resultante, juntamente con las escalas salariales de cada Convenio Colectivo de Trabajo.*

*Para aquellos trabajadores excluidos del convenio colectivo de trabajo el tope establecido en el párrafo anterior será el del convenio aplicable al establecimiento donde preste servicios o al convenio más favorable, en el caso de que hubiera más de uno.*

*Para aquellos trabajadores remunerados a comisión o con remuneraciones variables, será de aplicación el convenio al que pertenezcan o aquel que se aplique en la empresa o establecimiento donde preste servicios, si éste fuere más favorable.*

*El importe de esta indemnización en ningún caso podrá ser inferior a UN (1) mes de sueldo calculado sobre la base del sistema establecido en el primer párrafo."*

**Comentario:** La reforma del año 1991 determinó que la indemnización por despido (un salario por cada año de antigüedad) tenía como tope tres veces el promedio de los salarios según tabla del convenio colectivo del sector. La norma fue declarada inconstitucional por la Corte Suprema en el caso "Vizzoti contra la obra social AMSA". En este caso el ejecutivo ganaba mucho más que tres veces el salario promedio del convenio de comercio. La Corte Suprema estableció que el tope debía ser del 67 por ciento del salario de Vizzoti y desde entonces los jueces laborales aplican esa jurisprudencia.

Los diputados del oficialismo pretenden eliminar el techo fijado en el '91. Se eliminaría, en consecuencia, el siguiente texto del art. 245:

*Art. 245: "...Dicha base no podrá exceder el equivalente de TRES (3) veces el importe mensual de la suma que resulte del promedio de todas las remuneraciones previstas en el convenio colectivo de trabajo aplicable al trabajador, al momento del despido, por la jornada legal o convencional, excluida la antigüedad. Al MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL le corresponderá fijar y publicar el promedio resultante, juntamente con las escalas salariales de cada Convenio Colectivo de Trabajo".*

#### **Posición del Consejo de Entidades Empresarias de la Provincia de Santa Fe:**

El Consejo empresario considera que la indemnización fijada en el artículo Nro 245 de la LCT cubre adecuadamente el precepto constitucional del artículo Nro 14 Bis que asegura al trabajador la protección contra el despido arbitrario. La eliminación del tope indemnizatorio que pretenden llevar a cabo los legisladores es excesivo e injustificado. Traerá como consecuencia un incremento en los costos laborales en perjuicio, principalmente, de las PYMES.

La Jurisprudencia en el caso Vizzoti estableció dicho parámetro del 67% del salario del actor, atento a que si se aplicaba la cifra establecida por el art. 245 de la L.C.T. se cometía con este caso una injusticia, dado que perjudicaba a un empleado jerárquico con un sueldo importante. La C.S. de Justicia Nacional en un fallo del año 1996,



estableció : “que el tope indemnizatorio fijado por el art. 245 de la L.C.T. no podía ser en sí mismo considerado irracional porque en todo caso la irrazonabilidad que podía predicarse será el resultado de la inequidad del salario.”

En realidad la norma se estableció a fines de eliminar el salario mínimo, vital y móvil como índice o base para determinar el tope máximo, y ligar el tope indemnizatorio a parámetros de promedios de salarios de la actividad. De aplicarse el proyecto de los diputados basado en la eliminación del tope y al modificarse la jurisprudencia que otorga el 67% del salario del actor, ***evidentemente los costos empresariales serán más altos e inclusive imprevisibles atento a la variación de los salarios en estos momentos.*** Asimismo este proyecto de ley afecta la previsibilidad indemnizatoria. Es el caso, por ejemplo, de un dependiente que trabaje a destajo o comisión por temporada y que en un mes de trabajo concentra las mayores remuneraciones. Dicho mes sería tomado como base para la indemnización, lo cual es absolutamente injusto.

**b) Indemnizaciones por despidos dispuestos por el empleados sin justa causa para relaciones laborales menores a un año:** El proyecto de ley propuesto por Diputados establece que a cualquier trabajador le corresponde un sueldo por cada año trabajado o fracción mayor de tres meses en caso de despido, y que en las relaciones laborales menores a un año el mínimo indemnizatorio será el equivalente a dos meses de sueldo. En la actualidad, y desde por ley 25.877 (año 2004), la legislación establece un mínimo indemnizatorio de un mes. La reforma pretendería volver al sistema indemnizatorio anterior, vigente desde el año 1974 que sólo fue alterado por un lapso breve por la ley 25.013.

#### **Posición del Consejo de Entidades Empresarias de la Provincia de Santa Fe:**

El Consejo Empresario no está de acuerdo con la implementación de esta medida, ya que traerá como consecuencia un incremento en los costos laborales y un encarecimiento del sistema indemnizatorio.

## **II) DESPIDOS SOCIALMENTE INJUSTOS. FIJACIÓN DE UN CRITERIO DE ESTABILIDAD ABSOLUTA:**

Los Diputados impulsan la ratificación del convenio Nro 158 de la OIT (Organización Internacional del Trabajo), que impide los despidos sin justa causa por disposición del empleador. Ese texto dispone, en uno de sus artículos, que "no se pondrá término a la relación de trabajo de un trabajador a menos que exista para ello una causa justificada relacionada con su capacidad o su conducta, o basada en las necesidades de funcionamiento de la empresa, establecimiento o servicio".

Varias entidades empresarias creen que, de sancionarse este proyecto, lo que ocurrirá en la práctica es que quedará prohibido el despido sin justa causa, el cual -en la actualidad- puede efectivizarse abonando la indemnización correspondiente.

Menos gravoso, respecto del anterior (aunque también desaconsejable), es el proyecto presentado por la diputada Marta Maffei donde fija un recargo del 30% en la indemnización por despidos "socialmente injustos". La empresa deberá demostrar que el despido no lo es para no pagar ese 30%. Si bien la indemnización es superior a la actual, estaría permitido el despido sin justa causa por disposición del empleador.

#### **Posición del Consejo de Entidades Empresarias de la Provincia de Santa Fe:**

El Consejo Empresario está en absoluto desacuerdo con estos proyectos de ley por las siguientes razones:

- la eliminación del despido sin justa causa afectará el derecho de organización y dirección de las empresas, aumentando los costos y la seguridad jurídica.
- De impedirse el despido sin justa causa, los empresarios para efectivizar un despido deberán enfrentar un proceso judicial, con todo lo que ello significa, para poder prescindir de los servicios de un trabajador.
- La eliminación del despido sin justa causa estaría fijando el criterio de estabilidad absoluta del trabajador. En relación a este punto, la Corte Suprema de Justicia de la Nación se ha expedido con absoluta claridad en contra de la misma, en la declaración de inconstitucionalidad de la estabilidad absoluta en el empleo privado en el caso DE LUCA c/ BANCO FRANCES. Por tal motivo, el Consejo de Entidades Empresarias considera que debe continuar el actual sistema que fija un régimen de estabilidad relativa o impropia, es decir con indemnización.
- De prosperar el proyecto de la Diputada Maffei, se entraría en una litigiosidad gravosa para los intereses empresarios dado que hay que determinar en cada caso especial que se entiende por “**despido socialmente injusto**”. Este término es amplio, ambiguo y que da lugar a interpretaciones diversas por cada juez que debe entender. En estos momentos hay diversos fallos que tornan injustos algunos despidos tratándolos como “**discriminatorios**” y por lo tanto vuelven a la reincorporación del trabajador, a abonar las indemnizaciones como incausadas con todas las multas y penalidades establecidas por las leyes y con amplias posibilidades de parte del obrero de poder iniciar alguna causa de daños y perjuicios con la patronal. Por ello este proyecto de ley alentaría la litigiosidad en pos de ese 30% adicional en la indemnización, en base a un concepto amplísimo, desproporcionado e irrazonable, más aún cuando se pretende invertir la carga de la prueba.
- Con este proyecto de ley se agrava la situación del empleador al exigir la “inversión de la carga de la prueba”.
- En la actualidad la discriminación se sanciona por la Ley Nro 23.592 y en parte por el artículo 81 de la Ley de Contrato de Trabajo.

III) LICENCIA POR PATERNIDAD Y CASOS DE ADOPCIÓN. Existe un proyecto de ley que prevería extender la licencia en los casos de nacimiento de un hijo a los padres varones y equiparar el tratamiento de licencia por maternidad en el caso de las mujeres que adopten hijos.

Posición del Consejo de Entidades Empresarias de la Provincia de Santa Fe:

Habría que deslindar cada una de las situaciones contempladas. En los casos de adopción, para la madre sería aconsejable una licencia de 45 a 60 días post entrega judicial del menor, pagándose dicha licencia bajo el régimen de asignaciones familiares.

En el caso de la licencia por paternidad sería aceptable aumentar los plazos hoy establecidos con un criterio de razonabilidad (actualmente por nacimiento de hijo según LCT la licencia es de dos días; los Convenios Colectivos de Trabajo fijan otros plazos). El Consejo Empresario considera que no debería ser superior esta licencia a 5 días corridos.

Se sugiere la incorporación de un nuevo Artículo Nro 178 Bis en la ley de Contrato de trabajo que exprese lo siguiente: “La protección que la mujer trabajadora recibe

en caso de adopción regirá, exclusivamente, si el (la) menor adoptado (a) no fuere mayor a seis años”.

-----  
**IV) DOMINGO.** Hay una iniciativa que apunta a establecer, por ley, que el domingo es un día de descanso nacional, es decir que los comercios y las grandes cadenas deberían cerrar sus puertas esos días.

**Posición del Consejo de Entidades Empresarias de la Provincia de Santa Fe:**

No estamos de acuerdo con esta iniciativa. Se trata de un tema de importantes implicancias sociales que pretende preservar el descanso y privilegiar a la familia. Las organizaciones de empleados de comercio han apoyado este proyecto, pero estimamos que también debe tomarse en cuenta la elección del consumidor que se ha acostumbrado a comprar el día domingo e inclusive en las grandes superficies comerciales es un motivo de paseo familiar. El cierre comercial el día domingo puede significar la pérdida de numerosos puestos de trabajo.

El Consejo de Entidades Empresarias considera que es necesario revisar el régimen general de descanso hebdomadario y sus excepciones, respetando los descansos compensatorios y el pago a los empleados que trabajen los domingos. El actual régimen fijado por la Ley de Contrato de Trabajo, leyes Nro 11544, 18.204, decretos nacionales y provinciales reglamentarios (año 1933) establecen la normativa aplicable para las 35 horas de reposo semanal.

-----  
**V) REBAJAS SALARIALES EN TIEMPOS DE CRISIS.** El proyecto de diputados indica lo siguiente: en los casos en que los trabajadores hayan firmado, de conformidad, una rebaja en sus salarios en tiempos de crisis; cuando haya litigios con el empleador se computará a los efectos de la indemnización el monto contemplado antes de esa rebaja.

**Posición del Consejo de Entidades Empresarias de la Provincia de Santa Fe:**

El Consejo Empresario expresa su desacuerdo con esta medida, por ser una negación al orden jurídico. El mismo atenta a las bases de la credibilidad y buena fe. El hecho de haberse llegado a un acuerdo, de conformidad, y luego se deje de lado cuando haya que indemnizar implicar socavar –realmente- las bases mismas de la buena fe contractual. Por lo tanto el sentido común impone la necesidad de oponerse a este proyecto de ley.

-----  
**VI) CONSTANCIAS DE PAGO DE APORTES PREVISIONALES.** El artículo Nro 80 de la Ley de Contrato de Trabajo indica lo siguiente:

*Art. 80. —Deber de observar las obligaciones frente a los organismos sindicales y de la seguridad social - Certificado de trabajo.*

*La obligación de ingresar los fondos de seguridad social por parte del empleador y los sindicales a su cargo, ya sea como obligado directo o como agente de retención, configurará asimismo una obligación contractual.*

*El empleador, por su parte, deberá dar al trabajador, cuando éste lo requiriese a la época de la extinción de la relación, constancia documentada de ello. Durante el tiempo de la relación deberá otorgar tal constancia cuando medien causas razonables.*

*Cuando el contrato de trabajo se extinguiere por cualquier causa, el empleador estará obligado a entregar al trabajador un certificado de trabajo, conteniendo las indicaciones sobre el tiempo de prestación de servicios,*

*naturaleza de éstos, constancia de los sueldos percibidos y de los aportes y contribuciones efectuados con destino a los organismos de la seguridad social.*

*Si el empleador no hiciera entrega de la constancia o del certificado previstos respectivamente en los apartados segundo y tercero de este artículo dentro de los dos (2) días hábiles computados a partir del día siguiente al de la recepción del requerimiento que a tal efecto le formule el trabajador de modo fehaciente, será sancionado con una indemnización a favor de este último que será equivalente a tres veces la mejor remuneración mensual, normal y habitual percibida por el trabajador durante el último año o durante el tiempo de prestación de servicios, si éste fuere menor. Esta indemnización se devengará sin perjuicio de las sanciones conminatorias que para hacer cesar esa conducta omisiva pudiere imponer la autoridad judicial competente. (Párrafo incorporado por Art. 45 de la Ley N° 25.345 B.O. 17/11/2000)*

**Primer Comentario:** Hoy los empleados tienen derecho de exigirle a su empleador un certificado de trabajo y constancia de que se han efectivizado los aportes previsionales cuando ya está roto el vínculo contractual. El proyecto de diputados tratado en sesión del 28/06/06 modifica el artículo 80 de la Ley de Contrato de Trabajo (LCT) estipulando que “el empleador, por su parte, deberá dar constancia documentada de ello dentro de los treinta (30) días corridos del requerimiento que a tal efecto le haga el trabajador durante la vigencia de la relación laboral. Dicha constancia podrá solicitarse sólo una vez por año aniversario, salvo motivos excepcionales y debidamente fundados”.

**Posición del Consejo de Entidades Empresarias de la Provincia de Santa Fe:**

En la opinión del Consejo Empresario, en el caso de aprobarse este proyecto, debería ser de una vez cada tres años la obligación de extender la constancia de efectivización de los aportes previsionales. Es importante destacar que, con el art. 80 de la L.C.T. durante su vigencia, no hubo mayores problemas en este tema y las supuestas evasiones de empresas respecto de los aportes referidos al trabajador tienen a los entes recaudadores como **vigiladores** de su cumplimiento y al mismo trabajador que puede averiguar su situación ante el ANSES y/o (en su caso) en las AFJP. Por lo tanto, este proyecto de ley va a traer trastornos administrativos en las empresas, especialmente por el lapso exiguo entre la intimación y su cumplimiento.

**Segundo Comentario:** El proyecto que plantean los diputados establece que, en el caso de que cese la relación laboral, el empleador estará obligado a entregar al trabajador un certificado de trabajo, indicando el tiempo de prestación de servicios, naturaleza de éstos, constancia de los sueldos percibidos y de los aportes y contribuciones efectuados dentro de los cinco (5) días hábiles de extinguida la relación laboral. En el caso de que se incumpliera con dichos plazos y el empleador no hiciera entrega de la constancia o del certificado, deberá pagar una indemnización a favor del trabajador equivalente a tres veces su mejor remuneración mensual.

**Posición del Consejo de Entidades Empresarias de la Provincia de Santa Fe:**

En la opinión del Consejo Empresario, debería mantenerse el criterio actual de 30 días desde el cese, debido a que el plazo es muy exiguo y no habría posibilidad de evitar las multas (3 salarios del trabajador por entrega fuera de plazo).

---

**VII) PRESCRIPCIÓN LABORAL. MODIFICACION ART. Nro 256 LCT.**

El artículo Nro 256 de la LCT indica actualmente lo siguiente:

***Art. 256. —Plazo común.***

*Prescriben a los dos (2) años las acciones relativas a créditos provenientes de las relaciones individuales de trabajo y, en general, de disposiciones de convenios colectivos, laudos con eficacia de convenios colectivos y disposiciones legales o reglamentarias del Derecho del Trabajo.*

*Esta norma tiene carácter de orden público y el plazo no puede ser modificado por convenciones individuales o colectivas.*

**Comentario:** existe un proyecto con dictamen en la Cámara de Diputados que ampliaría los plazos de prescripción para poder hacer juicios laborales. Hasta hoy el trabajador puede accionar legalmente contra el empleador hasta dos años después de que le fuera conculcado un derecho (no pago de vacaciones, rebaja unilateral de sueldo, no liquidación de horas extras, etc.). El proyecto busca proteger al trabajador por los reclamos que puedan corresponderle **durante la vigencia de la relación laboral** (ejemplo: liquidación de horas extras) ya que el legislador considera que durante la vigencia de la misma el trabajador no reclama por temor a sanciones y/o despido de su empleador. Entonces se propone ampliar el plazo para que los reclame, una vez terminada la relación laboral. El proyecto apunta a extender la prescripción a cinco años desde que cesa el contrato laboral. En el caso de despido, la prescripción seguiría siendo la misma: dos años.

**Posición del Consejo de Entidades Empresarias de la Provincia de Santa Fe:**

El Consejo Empresario considera que es inadmisibles variar el plazo vigente de dos años, el cual es más que razonable. El proyecto es inaceptable. Se considera injustificable iniciar el cómputo del plazo de prescripción desde el cese del contrato.

El hecho de ampliar el lapso de prescripción traería un aumento de la litigiosidad laboral que unido a la gratuidad que lo ampara haría mas amplio es espectro de juicios.

**VIII) NUEVAS REGLAS DE JUEGO PARA LAS PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS. (PAGO DE AGUINALDOS-VACACIONES)**

Se proyecta derogar el capítulo laboral de la ley de pequeñas y medianas empresas (ley 24.467) que determina condiciones especiales para esas firmas. Entre otros puntos quedaría eliminado el derecho a negociar colectivamente el fraccionamiento de las vacaciones. Con la eventual derogación de dicha norma no se podría tampoco negociar colectivamente pagar el aguinaldo en cuotas y que las vacaciones se otorguen en épocas de baja en la producción.

**Posición del Consejo de Entidades Empresarias de la Provincia de Santa Fe:**

El Consejo empresario considera que debe mantenerse íntegro y en vigencia, el régimen laboral de la ley de PYMES Nro 24.467, incluso en lo relativo a Convenios Colectivos de Trabajo.

**IX) CAMBIOS EN LOS PUESTOS DE TRABAJO. (IUS VARIANDI):**

El Poder Ejecutivo sancionó la ley Nro 26.088 -votada en abril en el Congreso- la cual modifica el artículo 66° de la Ley de Contrato de Trabajo, referido al ius variandi, y que provocó un amplio rechazo de los empleadores. El artículo se refiere al derecho de las empresas a decidir modificaciones en los esquemas y funciones de trabajo de un empleado, y a la defensa que puede oponer el trabajador cuando no está de acuerdo con los cambios. Con la reciente reforma, la persona que se siente afectada tiene derecho a reclamar en la Justicia que se mantengan inalteradas sus condiciones de trabajo. Lograda la protección judicial, el trabajador seguirá desarrollando sus tareas como siempre, hasta que el juez disponga sobre el fondo de la cuestión.

El Gobierno no accedió al pedido de los empresarios de que se vetara la citada ley.

Los que opinan en favor de esta ley sostienen que la norma habilita al empleado a discutir la razonabilidad de un cambio individual de función o lugar de trabajo, decidido unilateralmente por la empresa. El ministro de Trabajo, Carlos Tomada, ejemplificó su alcance en conferencia de prensa indicando: “si a un empleado con horario de 8 a 14 horas le dicen de un día para otro que su horario será en el futuro de 14 a 20 horas,

podrá recurrir a una instancia de mediación judicial”, explicó. Otro ejemplo es el del empleado de una sucursal que es transferido a otra filial a varios kilómetros de distancia. Antes, la única alternativa era darse por despedido y reclamar la indemnización. La nueva ley apunta a garantizar el puesto de trabajo mientras negocia las condiciones laborales. La norma no incluye cambios en las condiciones de trabajo de carácter general: por ejemplo, si por un cambio tecnológico toda un área dentro de la empresa debe modificar su horario o lugar de trabajo.

#### **Posición del Consejo de Entidades Empresarias de la Provincia de Santa Fe:**

El Consejo empresario está en total desacuerdo con esta ley que afecta el poder de organización y dirección de las empresas, aumentando los costos y la seguridad jurídica. Poco podemos agregar ante esta ley sancionada, atento a que con la misma se introduce un conflicto más a los ya muchos relativos a las relaciones laborales. En efecto, si un empleado rechaza las variaciones de sus condiciones de trabajo y recurre a la Justicia, atento a la morosidad de la misma, el litigio podría durar mucho tiempo y el empleado quedaría en las mismas condiciones de trabajo. Esto atenta contra las normas de dirección y distribución de las tareas a cargo de la patronal.

---

#### **X) REDUCCION O SUPRESIÓN DE DERECHOS FIJADOS EN CONTRATACIONES INDIVIDUALES:**

En relación a este tema, el artículo Nro 12 de la LCT indica lo siguiente:

*Art. 12. — Irrenunciabilidad.*

*Será nula y sin valor toda convención de partes que suprima o reduzca los derechos previstos en esta ley, los estatutos profesionales o las convenciones colectivas, ya sea al tiempo de su celebración o de su ejecución, o del ejercicio de derechos provenientes de su extinción.*

**Comentario:** Uno de los proyectos en Diputados consiste en una modificación al artículo 12° de la ley de Contrato de Trabajo fijando la imposibilidad de reducir o suprimir derechos fijados en contrataciones individuales. Hoy esa garantía rige para beneficios colectivos según surge del texto del art. 12. La reforma propuesta introduce la nulidad de los acuerdos celebrados entre el trabajador y el empleador que supriman o reduzcan los derechos emergentes de los contratos individuales de trabajo.

#### **Posición del Consejo de Entidades Empresarias de la Provincia de Santa Fe:**

El Consejo Empresario considera que el pretendido agregado carece de justificación y a la larga perjudica al trabajador. El artículo Nro 1 de la Ley de Contrato de trabajo admite como fuente de regulación a la “voluntad de las partes” (Art. 1º, inc.d). Este proyecto de los diputados anularía este derecho a acordar individualmente que, por lo demás, los derechos del trabajador está amparado en los artículos 7, 9, 10, 13, 15, etc. de la ley de Contrato de Trabajo.

#### **XI. INDISCIPLINA. “DERECHO A SER OIDO”. MODIFICACION AL ART. 67 de la LCT:**

En relación a este tema, el artículo Nro 67 de la LCT indica lo siguiente:

*Art. 67. — Facultades disciplinarias. Limitación.*

*El empleador podrá aplicar medidas disciplinarias proporcionadas a las faltas o incumplimientos demostrados por el trabajador. Dentro de los treinta (30) días corridos de notificada la medida, el trabajador podrá cuestionar su procedencia y el tipo o extensión de la misma, para que se la suprima, sustituya por otra o limite según los casos. Vencido dicho término se tendrá por consentida la sanción disciplinaria.*



**Comentario:** Se pretende incorporar el “derecho a ser oído” para acotar la discrecionalidad para aplicar suspensiones y disminuir la litigiosidad. La idea del legislador es que el trabajador tenga más poder para cuestionar una sanción o apercibimiento que le formule el empleador. Además le otorga la posibilidad de que el trabajador recurra a la autoridad competente para que revea la pena y elimina el plazo de caducidad de 30 días para que la cuestione ante el empleador.

**Posición del Consejo de Entidades Empresarias de la Provincia de Santa Fe:**

En la opinión del Consejo Empresario este proyecto aumentará la litigiosidad interna y no dará ninguna seguridad al suprimir el plazo para impugnar la medida. Burocratiza el sistema sancionatorio afectando el derecho de organización y dirección al establecer un “proceso prejudicial”.-

**XII) RATIFICACION AGRAVAMIENTO INDEMNIZACION:** La Cámara de Diputados aprobó y giró al Senado, en su sesión del día 28/06/06, un proyecto de ley del titular de la Comisión de Legislación del Trabajo, Héctor Recalde, por el cual se les da ratificación legislativa a los decretos del gobierno de Eduardo Duhalde y de Néstor Kirchner que, entre el 2002 y el 2004, fijaron la suspensión de despidos y posteriormente la doble indemnización para los despidos sin causa justificada.

La iniciativa de Recalde, que tiene como antecedente una similar del ex diputado Saúl Ubaldini, apunta a desactivar las causas radicadas en los fueros laborales, en las cuales se tilda de “inconstitucionales” a los decretos que, una vez ratificados por el Senado, tendrán fuerza de ley.

Recalde, que fue miembro informante de la iniciativa, argumentó que el objetivo de la ratificación era “dar seguridad jurídica a las normas sancionadas por el Poder Ejecutivo frente a la crisis y enfrentar una doctrina que cuestiona la validez de estos decretos”. Se trata de los decretos 883/02, 662/03, 256/03, 1351/03, 369/04 y 823/04.

En los fundamentos de la propuesta se destaca que “la ratificación que aquí se propone resulta necesaria a los fines de establecer que lo actuado por el Poder Ejecutivo lo fue en total concordancia con las leyes de prórroga de la emergencia sancionadas oportunamente por el Congreso, y en el marco de las facultades delegadas originariamente por la ley 25.561”.

Al día 5.7.2006 se convocó a la Cámara para aprobar este proyecto.-

**Posición del Consejo de Entidades Empresarias de la Provincia de Santa Fe:**

El Consejo Empresario considera que deberían ratificarse legalmente los decretos que hubieran incumplido el artículo Nro 99 Inciso 3 de la Constitución Nacional. No obstante, el Consejo Empresario advierte que aquellos decretos que hubieran fijado la doble indemnización o su agravamiento (en caso de un despido incausado o de no probada su causa por medio del empleador) no deberán tener un carácter permanente, limitándose a la vigencia de la Emergencia Económica o hasta la disminución de índice de desocupación a un nivel menor del 10%; el que primero suceda.

**XIII) ART. LEY DE ASEGURADORAS DE RIESGOS DE TRABAJO.**

El Gobierno anunció en diversas oportunidades que enviaría al Congreso una nueva ley de accidentes de trabajo pero hasta el momento no se ha concretado. Los

empresarios reclaman una ley que limite las posibilidades de juicios por accidentes de trabajo.

Los puntos principales que deberían tratarse serían:

- a) ELIMINACION DE LA DOBLE VIA.
- b) QUITA DEL TOPE INDEMNIZATORIO.
- c) CREACION DE COMITES MIXTOS (delegados sindicales y directivos) PARA EMPRESAS DE MAS DE 150 EMPLEADOS
- d) CREACION DE 3 FONDOS DE AFECTACION ESPECIFICA:
  - d.1. FONDO DE RESERVA: Para pagar los juicios de firmas en liquidación.
  - d.2. FONDO DE GARANTIA: Para abonar las prestaciones de las firmas declaradas en quiebra (administrado por la SRT).
  - d.3. FONDO FIDUCIARIO DE ENFERMEDADES PROFESIONALES: Para reintegrar el 80% de la diferencia de los costos de los juicios surgidos de la transición (es decir desde las declaraciones de inconstitucionalidad de varios artículos de la LRT, a partir de 09/2004 y hasta la entrada en vigencia de la nueva ley)
  - e) AUMENTO DEL COSTO DEL SISTEMA: Suba de la prima.

**Posición del Consejo de Entidades Empresarias de la Provincia de Santa Fe:**

Este tema es uno de los de mayor complejidad. Ante más de 25 proyectos legislativos se impone una urgente consulta interdisciplinaria. El tema es arduo y complejo por los derechos de los trabajadores y por la responsabilidad del empleador. Esto exige soluciones justas, a la par de eliminar los arrebatos generados por la industria del juicio y la inseguridad jurídica.



**POSICIÓN DEL CONSEJO DE ENTIDADES EMPRESARIAS Y DE LA PRODUCCIÓN DE LA PROVINCIA DE SANTA FE RESPECTO DE LAS REFORMAS LABORALES IMPULSADAS POR LEGISLADORES DE LA PROVINCIA DE SANTA FE.**

**1. AMPLIACIÓN DE LAS FUNCIONES Y ACTIVIDADES DE LA SECRETARIA DE TRABAJO:**

El proyecto de ley, mediante la modificación de 11 artículos y el agregado de otros nuevos 12, pretende una modificación total de la Ley 10.468 de creación en el ámbito provincial de la SECRETARIA DE ESTADO DE TRABAJO. Entre los principales aspectos que avanza dicha reforma, se destacan:

**1.1. PODER DE POLICIA:** Se incrementa el mismo, otorgándosele mayores funciones a los inspectores de dicha repartición, con el objetivo de otorgarle mayor protección al trabajo.

**Posición del Consejo de Entidades Empresarias de la Provincia de Santa Fe:**

El Consejo Empresario está en desacuerdo con este proyecto de ley. Si bien constitucionalmente el poder de policía compete jurisdiccionalmente a las provincias, el proyecto de los legisladores de Santa Fe genera concretas reservas en cuanto a su ajuste a derecho. Nuestra Provincia otorgó en 29 de julio de 1998, con otros estados locales, el Pacto Federal del Trabajo, ratificado por ley 25212; luego la ley santafesina adoptó el régimen sancionatorio de ese Pacto, según el Anexo II "Régimen General por Infracciones Laborales", del Pacto Federal y su ratificación. Opera asimismo el Consejo Federal del Trabajo (CFT) y la actual ley 25877, crea el Sistema Integral de Inspección del Trabajo y de la Seguridad Social y se regula su actuación, estando también integrado por autoridades provinciales "para garantizar su funcionamiento eficaz y homogéneo en todo el territorio nacional" (art. 28 y conc., Título III, Cap. I ley cit.). Esta brevísima mención nos permite sostener **la ilegitimidad constitucional de esta reforma propuesta por los legisladores provinciales**, pues la Provincia se apartaría unilateralmente del Pacto que suscribió -y se ratificó por Ley Nacional- y estaría violando la normativa que centraliza o cogestiona el régimen sancionatorio.

**1.2. REGIMEN DE SANCIONES Y DESTINO DE LAS MULTAS:** Se agrava el mismo, tanto en la faz netamente económica, como en los alcances de dichas sanciones. La unidad de medida para la aplicación de las mismas, ya no será el salario mínimo, vital y móvil, sino días-suelo de la categoría inicial del convenio colectivo de aplicación a la empresa sancionada.

Por otra parte, las multas aplicables a personas jurídicas, se extienden solidariamente, a su Directores, Gerentes, Síndicos, Miembros del Consejo de Vigilancia, Administradores, Mandatarios o Representantes que hubieran intervenido en el hecho sancionado. La misma solidaridad se aplicará a contratante y contratista.

Asimismo, se pretende la modificación del destino de las sanciones pecuniarias que aplique la propia Secretaría de Trabajo, definiéndose en este caso, la creación de una CUENTA ESPECIAL, en la cual se deberán depositar el 100% del producido de las mismas (contra el régimen actual, que destina el total a rentas generales, y luego el 30% se destina a la Secretaría de Trabajo, mediante el sistema de fondo fijo).

También se prevé un arancelamiento total (a cargo exclusivo de los empleadores) de los trámites y/o diligencias y/o actividades y/o servicios de su competencia; siendo facultativo de la misma repartición establecer los montos y conceptos.

**Posición del Consejo de Entidades Empresarias de la Provincia de Santa Fe:**

Rechazamos expresamente el régimen sancionatorio y recaudatorio previsto, no sólo por las distorsiones económicas que la subjetividad de los funcionarios actuantes

pueden ocasionar (fundamentalmente en el sector más débil de la parte patronal, como son las pymes) sino en lo conceptual, a partir de que, el organismo sancionador debe autogenerarse sus recursos a partir de su propia actividad sancionadora y/o recaudadora. En ese marco, dicha concurrencia de factores, torna en absolutamente vulnerable al sector empleador. La Secretaría de Trabajo es el Estado mismo, al cual, el sector empleador ya contribuye con impuestos y tasas varias. La creación de estos recursos específicos generan nuevas distorsiones que afectan la competitividad de las industrias radicadas en nuestra Provincia. Entendemos que la aprobación de esta reforma resultará absolutamente contraproducente con el objetivo planteado en la misma de generar más fuentes de trabajo. Quiénes pretendan radicarse en la Provincia tendrán, seguramente, presente esta nueva distorsión, como para optar por otras localizaciones.

El Consejo Empresario Santafesino ratifica lo expresado en el punto 1.1 y estimamos improcedente y ajeno al poder local, el crear solidaridades superponiéndolas a las responsabilidades que señala el régimen de fondo (Ley 19550 de Sociedades y 20744 de Contrato de Trabajo, ambas en t.o.). En momentos en que debería propenderse a la radicación e ingreso de inversiones mediante regímenes de incentivos, este proyecto de ley aumenta la presión parafiscal que unida a la tributaria, agobia a los sectores productivos.

### **1.3. CREACIÓN DEL FONDO ESPECIAL DE POLICIA DEL TRABAJO Y CAPACITACION LABORAL:**

Se prevé la creación de un fondo específico, el que estará constituido por el 100% de la recaudación de una nueva tasa, equivalente al 50/00 del monto total que los empleadores abonen por todo concepto de remuneración, a sus trabajadores en relación de dependencia, en el ámbito de la Provincia de Santa Fe. Dicha tasa deberá ser abonada dentro de los 15 días subsiguientes al mes en que se abonaron los salarios.

Se establece la mora automática para los supuestos de falta de pago, con un recargo del 10% para el primer mes de atraso. A partir del segundo mes, capital y recargo, serán actualizados por el índice de precios al consumidor, con más intereses (que fije la reglamentación).

#### **Posición del Consejo de Entidades Empresarias de la Provincia de Santa Fe:**

El Consejo Empresario rechaza en forma absoluta este proyecto. El Estado, los empresarios y los trabajadores debemos trabajar, firme y mancomunadamente, en aumentar la competitividad de nuestras empresas, tanto en el orden nacional como en el internacional. Esto no se logrará con la generación de nuevas cargas y costos como propone el presente proyecto de ley.

Como el poder de policía del Estado es indelegable, asimismo lo es la generación de sus recursos a tales fines. Los empresarios no son los responsables de la falta de operatividad y/o recursos, en este caso de la Secretaría de Trabajo. Por ello, no pueden ser los obligados a su sostenimiento.

A su vez, en el tema de capacitación laboral (el que se señala brevemente en el enunciado de la creación de la tasa y no se desarrolla luego), la experiencia indica que estos "tipos" de capacitaciones, si se inician, por lo general se dejan de prestar con el tiempo, no cumpliéndose el objetivo fijado al momento de crearse.

## **2. DESPIDOS SIN INVOCACION DE CAUSA**

Mediante la modificación de dos artículos del CODIGO DE PROCEDIMIENTOS LABORAL de la Provincia de Santa Fe (se agrega el art. 121 bis y un tercer párrafo al art. 109); se establece un procedimiento especial (sumarísimo) para los supuestos de despido sin justa causa. Se abrevian los plazos para contestar las demandas (se reduce de 10 a 3 días) y otros plazos procesales, y se incorpora la obligación del

depósito previo del capital, intereses y costas, a los efectos de poder apelar una sentencia condenatoria.

#### **Posición del Consejo de Entidades Empresarias de la Provincia de Santa Fe:**

El proyecto de modificación de la ley procesal, avanza sobre la legislación de fondo (Ley de Contrato de Trabajo), al obstaculizar el libre ejercicio de los derechos del empleador, entre los cuales se encuentra la de decidir un despido sin invocación de causa. Se dificulta el ejercicio de dicho derecho al coartársele el derecho de defensa posterior.

Esta reforma procesal se enmarca en una línea de trabajo que está llevando adelante la Comisión de Legislación del Trabajo de la Cámara de Diputados de la Nación, que preside Héctor Recalde, y que pretende la ratificación por nuestro país del Convenio N° 158 de la OIT, que impide los despidos sin justa causa por disposición del empleador.

Es una nueva norma que avanza sobre el poder de dirección del empleador, y por ello, es rechazado por el Consejo Empresario Provincial. Consideramos que carece el ámbito local de potestad para legislar sobre este tópico (art. 75 inc. 12 CN). En cuanto a los plazos que se proponen, son tan ineficientes como irrealizables. La reducción de los términos procesales es incumplible, en una jurisdicción cuya propia Corte Suprema comparte la existencia de un colapso judicial. Disminuir hoy los plazos es puramente efectista; si se desea agilizar el procedimiento laboral que se establezca ya una efectiva caducidad de instancia (derogando el art. 37 ley 7945), que es hoy un mero postulado dogmático. Así se evitará que a la fecha "reaparezcan" juicios de diez años atrás que la negligencia o desidia de alguien impidió proseguir. Es dable recordar, en relación a los lapsos procesales, que sectores sindicales -en los juicios sumarísimos [plazos brevísimos] por defensa de tutela sindical, arts. 48, 52 y conc. ley 23551- han cuestionado los lapsos breves so pretexto de lesión del derecho constitucional de defensa (art. 18 CN). No vemos congruencia en la proposición fijada en el proyecto de ley.-

### **3. CREACIÓN COMISION PERMANENTE DE DIALOGO POR LA PRODUCCION Y EL TRABAJO.**

El Proyecto prevé la formación de una Comisión, en el ámbito del Ministerio Coordinador, y conformada por:

- a) ESTADO: Ministro Coordinador (PRESIDENTE), Ministro de Producción y Secretario de Estado de Trabajo.
- b) MOVIMIENTO OBRERO: 2 representantes
- c) SECTOR INDUSTRIAL: 2 representantes de FISFE.

**El objetivo básico de la misma es impulsar un diálogo constructivo y formal permanente, entre los distintos sectores, directamente involucrados con la Producción y el trabajo en nuestra Provincia.**

#### **Posición del Consejo de Entidades Empresarias de la Provincia de Santa Fe:**

Apoyamos este tipo de mecanismos de concertación social, que sobre la base del tripartismo, no solo concorra en tiempos de crisis, sino que en momentos de crecimiento económicos como los actuales, trabaje en forma permanente, no sólo con el objeto de coadyuvar en evitar dichos ciclos negativos, sino en generar las condiciones de crecimiento armónico de todos los sectores involucrados en el desarrollo productivo nacional. Recalcamos simplemente que tal comisión deberá procurar el destierro de prácticas burocráticas y actuar eficientemente.

**CONSEJO DE ENTIDADES  
EMPRESARIAS Y DE LA PRODUCCIÓN  
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE.**

**APORTES PARA LA FORMULACION  
DEL PLAN ESTRATEGICO DE LA  
REGION CENTRO.**

**COMISION SISTEMA MULTIMODAL DE  
TRANSPORTE.**

**Octubre 2006**

**CONSEJO DE ENTIDADES EMPRESARIAS Y DE LA  
PRODUCCIÓN DE LA PROVINCIA DE SANTA FE.**

**AUTORIDADES**

**XVI) POR LA ACTIVIDAD AGROPECUARIA Y COOPERATIVISMO  
AGROPECUARIO Y AGROINDUSTRIAL**

- a. Confederación de Asociaciones Rurales de Santa Fe (CARSEFE): Sr. Manuel Cabanellas, Presidente.
- b. Federación Agraria Argentina: Sr. Eduardo Buzzi, Presidente.
- c. Confederación Intercooperativa Agropecuaria (CONINAGRO): Sr. Francisco Druetta, Vocal del Consejo de Administración.

**XVII) POR LA INDUSTRIA (en representación de la Federación Industrial de Santa Fe):**

- a. Sr. Carlos Garrera. Presidente.
- b. Sr. Alberto Padoan.
- c. Sr. Carlos Bertone.

**XVIII) POR LAS BOLSAS DE COMERCIO**

- a. Bolsa de Comercio de Rosario: Sr. Jorge Weskamp, Presidente
- b. Bolsa de Comercio de Santa Fe: Sr. Mario Pérez García, Presidente

**XIX) POR EL COMERCIO Y SERVICIOS**

- a. Federación de Centros Comerciales de Santa Fe (FECECO): Sr. Jorge Sidoni, Presidente.
- b. Federación Gremial del Comercio e Industria: Sr. Roberto Paladini, Presidente.

**XX) POR LA CONSTRUCCIÓN**

- a. Cámara Argentina de la Construcción: Sr. Gustavo Gardebled, Presidente Delegación Rosario

**ENTIDAD SUPLENTE:**

Asociación de Entidades Empresarias del Sur Santafesino (ADEESSA). CPN Beltrán León López.

## **SISTEMA MULTIMODAL DE TRANSPORTE**

Las inversiones en infraestructura gravitan sobre el desarrollo económico y social de las regiones donde se llevan a cabo, mejorando, particularmente, la productividad, la estructura de costos de las empresas y el bienestar de la población. Sus efectos, complejos de cuantificar, se manifiestan también en los comportamientos demográficos, en el mercado de trabajo y en diversos aspectos de la vida social.

La inversión en infraestructura es una condición necesaria, aunque no suficiente, para el crecimiento. El mayor o menor efecto de estas inversiones estará dado por su complemento con otros factores –capital humano, recursos naturales, tecnología disponible– y también por la oportunidad en que se adicionen a la capacidad instalada, al diseño, a su ubicación, y al desequilibrio existente entre la oferta y la demanda de servicios.

El Consejo de Entidades Empresarias y de la Producción de la provincia de Santa Fe ha identificado un conjunto de cuestiones críticas estratégicas que merecen especial atención, tanto de las autoridades gubernamentales de la Región Centro como del sector privado. Algunas de ellas son:

- a) La necesidad de formular, de manera urgente, una planificación estratégica del Sector Transporte e Infraestructura en la Región, con una amplia participación del sector público y privado.
- b) El sistema de infraestructura de transporte de cargas en la República Argentina y en la Región Centro debe apuntar a consolidar y fortalecer el proceso de integración regional con el MERCOSUR, Zicosur (Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur), Chile y Bolivia. Al mismo tiempo, debe incentivar el desarrollo de los bloques de integración subnacionales, como la Región de Cuyo, la Región del Norte Grande, la Región Patagónica. El sistema debe fomentar el desarrollo económico regional y territorial sobre la base de ejes y corredores multimodales que constituyan una red de transporte integrada con elevados niveles de articulación.
- c) Debe contemplar los conceptos de multimodalidad y apuntar a disminuir las relaciones espacio-tiempo y costo. La reducción de los costos de transporte debe transformarse en una verdadera política de Estado y un objetivo esencial para el desarrollo económico del país.
- d) Debe generarse un reequilibrio territorial, reduciendo la desproporcionada centralidad y concentración en las áreas metropolitanas de las grandes ciudades.
- e) Debe ampliarse la permeabilidad de las fronteras de la República Argentina con todos los países limítrofes.
- f) Debe propiciar el desarrollo y utilización de aquellos modos que, ante una demanda específica, optimicen los costos de fletes y logística, en general.
- g) La necesidad de ejecutar un conjunto de proyectos de Infraestructura de Transporte y Logística los cuales se detallan a continuación. El Consejo empresario considera importante discutir, analizar y evaluar, técnicamente, a los mismos en el marco del Plan Estratégico de la Región Centro.

### **I) INFRAESTRUCTURA VIAL Y TRANSPORTE AUTOMOTOR.**

**I.1) FINALIZACION DE LA AUTOPISTA ROSARIO - CÓRDOBA**

**I.2) AUTOVIA RUTA NACIONAL Nro 19: CÓRDOBA – SANTA FE. AUTOPISTA RUTA NACIONAL N° 168. CONEXIÓN PARANA-SANTA FE.**

I.3) CORREDOR FERRO-VIAL “PROYECTO CIRCUNVALAR” DEL ÁREA METROPOLITANA DEL GRAN ROSARIO.

I.4) CONSTRUCCION DE UNA AUTOVÍA EN LA RUTA NACIONAL N° 33 (TRAMO: VENADO TUERTO – RUTA NACIONAL A012)

I.5) CONSTRUCCION DE UNA AUTOVÍA EN LA RUTA NACIONAL N° 34 (TRAMO: ROSARIO-SUNCHALES)

I.6) RUTA PROVINCIAL Nro 31. BAJOS SUBMERIDIONALES.

I.7) OTRAS INTERVENCIONES EN RUTAS NACIONALES.

- Repavimentación Ruta Nacional Nro 95. Tramo Tostado- Santa Sylvina.
- Repavimentación Tramos RN 98. Bandera- Vera.
- Ruta Nacional Nro 11. Autovía Tramo Ciudad de Santa Fe- Recreo.

I.8) PUENTE VIAL RECONQUISTA-GOYA.

I.9) PROYECTOS DE MEJORAMIENTO DE CAMINOS RURALES EN LAS PROVINCIAS DE SANTA FE, PARA FACILITAR LA SALIDA DE LA PRODUCCIÓN AGROPECUARIA.

I.10) OBRAS VIALES EN LA ZONA FRANCA SANTAFESINA EN VILLA CONSTITUCION.

I.11) PUENTE SOBRE EL ARROYO LEYES sobre la RUTA PROVINCIAL NRO 1 DE LA PROVINCIA DE SANTA FE.

I.12) PAVIMENTACIÓN DE LAS RUTAS PROVINCIALES N° 49 S/ 43 S y RP 80. TRAMO: LAS PETACAS, SAN JORGE, TRAILL Y CIUDAD DE GALVEZ.

## II) SISTEMA FERROVIARIO.

II.1) EJECUCIÓN DE INVERSIONES SOBRE RAMALES FERROVIARIOS BELGRANO CARGAS S.A.

II.2) REHABILITACIÓN TRAMO FERROVIARIO Y VIAL DE LA LAGUNA LA PICASA.

## III) VIAS NAVEGABLES Y SISTEMA PORTUARIO.

III.1) “HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ”. PROFUNDIZACIÓN DEL CANAL NAVEGABLE TRONCAL DEL RÍO PARANÁ DESDE EL PUERTO DE SANTA FE AL MAR.

III.2) “HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ”. DRAGADO Y BALIZAMIENTO DEL TRAMO CORUMBÁ- SANTA FE.

III.3) LA RECONVERSIÓN DEL PUERTO DE SANTA FE

## IV) TRANSPORTE AEREO E INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA.

VI.1) REESTABLECIMIENTO DE LA CONEXIÓN AÉREA PARA PASAJEROS Y CARGAS ENTRE LAS CIUDADES MÁS IMPORTANTES DE LA REGIÓN CENTRO.

## **I) INFRAESTRUCTURA VIAL Y TRANSPORTE AUTOMOTOR.**

### **I.1) FINALIZACION DE LA AUTOPISTA ROSARIO - CÓRDOBA**

Esta autopista permitirá unir, por el modo vial, las dos ciudades más importantes del interior del país y consolidar un eje de integración regional de gran significación para la economía nacional. El objetivo es reducir los graves problemas de congestión del transporte automotor sobre la Ruta Nacional Nro 9 y disminuir el alto índice de accidentes de tránsito.

El Gobierno Nacional tenía prevista, inicialmente, la ejecución de esta obra en los siguientes tramos contemplados por la Resolución Nro 722/2005 del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios son:

- a) Tramo I. Sección I. Oliva- Villa María. Construcción de segunda calzada en tramo en ejecución de 53 Km.
- b) Tramo I: Sección II. Villa María-Ballesteros. Autopista con control total de accesos- Construcción de doble calzada y accesos a localidades en 22 Km de Longitud.
- c) Tramo II: Ballesteros- Empalme Ruta Pcial E 59. Autopista con control total de accesos- Construcción de doble calzada y accesos a localidades en 63 Km de Longitud.
- d) Tramo III: Empalme Ruta Pcial E 59- Límite con Santa Fe. Autopista con control total de accesos- Construcción de doble calzada y accesos a localidades en 45 Km de Longitud.
- e) Tramo IV: Límite con Santa Fe/ Córdoba- Cañada de Gómez. Autopista con control total de accesos- Construcción de doble calzada y accesos a localidades en 37 Km de Longitud.
- f) Tramo V: Cañada de Gómez- Carcarañá. Autopista con control total de accesos- Construcción de doble calzada y accesos a localidades en 25 Km de Longitud.

La resolución establece que el Presupuesto Estimado Total asciende a pesos novecientos ochenta y dos millones (\$ 982.000.000.-) sobre una longitud total de 245 kilómetros. Se estima que la obra estará finalizada en el año 2008. Al mes de Marzo del 2006 el costo de inversión estimado habría ascendido a \$ 1.100 millones

#### **Estado Actual del proyecto a Febrero del año 2006:**

La autopista está concluida desde la ciudad de Córdoba hasta Oncativo. El tramo Oliva-Oncativo se inaugura en Julio del año 2006.

- Tramo I. Sección I. Oliva- Villa María. Construcción de segunda calzada en tramo en ejecución de 53 Km.

La primera mano está siendo construida por el Grupo Benito Roggio e Hijos S.A. y tiene como fecha prevista de finalización Junio del año 2006.

La segunda mano de 53 Km. que unen Villa María y Oliva está siendo ejecutada por Benito Roggio e Hijos S.A. Este tramo comprende los accesos a Tío Pujio, Manfredi, y Laguna Larga.

El costo de inversión estimado asciende a \$ 289 millones, incluyendo el Tramo I, Sección II. Estaría finalizada en Noviembre del año 2007.



- Tramo I: Sección II. Villa María-Ballesteros. Autopista con control total de accesos- Construcción de doble calzada y accesos a localidades en 22 Km de Longitud.

En ejecución. A cargo del grupo Benito Roggio e Hijos S.A. Unico acceso a Ballesteros. Fecha de Finalización: febrero del año 2008.

- Tramo II: Ballesteros- Empalme Ruta Pcial E 59. Autopista con control total de accesos- Construcción de doble calzada y accesos a localidades en 63 Km de Longitud.

Adjudicado a la firma IECSA S.A. del Grupo Macri. El costo de inversión estimado de este tramo asciende a \$ 368 millones.

- Tramo III: Empalme Ruta Pcial E 59 (Leones)- General Roca. Licitación Pública Nro 28/2006. Autopista con control total de accesos- Construcción de doble calzada y accesos a localidades en 40 Km de Longitud.

Sin licitar.

- Tramo IV: Gral Roca- Ruta Nacional Nro 178. Autopista con control total de accesos- Construcción de doble calzada y accesos a localidades en 32 Km de Longitud.

Será construido por la UTE Esuco-José Chediek. Costo de inversión: 248,5 millones de pesos.

- Tramo V: Ruta Nacional Nro 178- Carcarañá. Autopista con control total de accesos- Construcción de doble calzada y accesos a localidades.

Será construido por DYCASA S.A. Costo de inversión: 303 millones de pesos.

## **I.2) AUTOVIA RUTA NACIONAL Nro 19: CÓRDOBA – SANTA FE.** **AUTOPISTA RUTA NACIONAL N° 168. CONEXIÓN PARANA-SANTA FE.**

La construcción de esta autovía sobre la Ruta Nacional Nro 19 cuenta con un aspecto muy favorable: la traza no ingresa al interior de las localidades de la provincia de Santa Fe, y desde Sá Pereira hasta el límite con la Provincia de Córdoba, los terrenos laterales se encuentran expropiados. La longitud total es de 338 kilómetros.

El Gobierno de la Provincia de Santa Fe ha dispuesto, en el segundo semestre del año 2005, que la ejecución de esta obra se financie con el tercer tramo de un préstamo del Banco Mundial que disponía para ejecutar Reformas Administrativas en el Estado Provincial.

Se ha previsto ejecutar un tramo de 130 Km., desde la Autopista Rosario-Santa Fe hasta la ciudad de San Francisco en la Provincia de Córdoba.

El proyecto ejecutivo definirá la cantidad de subtramos a ejecutar y, en consecuencia, el número de empresas que trabajarán, simultáneamente, en la obra.

A priori se estima la ejecución en los siguientes subtramos:

- a) Primer subtramo: Autopista Rosario-Santa Fe-Acceso a San Carlos.
- b) Segundo subtramo: Acceso a San Carlos-Ruta Nacional Nro 34.
- c) Tercer subtramo: Ruta Nacional Nro 34- Ruta Provincial Nro 20.
- d) Cuarto subtramo: Ruta Provincial Nro 20- Ruta Nacional Nro 158.

Al mes de septiembre del año 2005, el Gobierno Nacional había postergado por 30 días el llamado a Concurso para contratar la firma consultora que formularía el proyecto ejecutivo.

Con relación a la Ruta Nacional N° 168, ésta conecta a las ciudades de Santa Fe y Paraná. Es necesaria la ejecución de las siguientes obras: a) Construcción de un puente sobre el Río Colastiné, b) Extensión de la autopista desde la intersección con la Ruta Provincial Nro 1 hasta el acceso al Túnel Subfluvial Hernandarias, con una longitud total de 13 kilómetros.

El objetivo de esta obra es completar los cuatro carriles de circulación entre las dos capitales provinciales.

En esta ruta, en el tramo La Guardia- Cabecera Puente Colastiné se presentaron problemas con la empresa constructora que ejecutaba la obra debido a incumplimientos contractuales. El Gobierno Provincial ha decidido licitar, nuevamente, la ejecución de este tramo con un nuevo proyecto ejecutivo en el mes de Octubre del año 2005.

En el tramo Puente Río Colastiné- Acceso del Túnel Subfluvial se llamó a Concurso para contratar la consultoría necesaria para formular el proyecto ejecutivo, a fin de licitar la obra. Por otra parte se decidió ejecutar los estudios hidrológicos sobre la Laguna Setúbal- Leyes a fin de compatibilizar los proyectos ejecutivos de las obras viales con la futura evolución de la cuenca hídrica. Este estudio podría definir la necesidad de nuevos aliviadores o mayores luces en los puentes.

### **I.3) CORREDOR FERRO-VIAL “PROYECTO CIRCUNVALAR” DEL ÁREA METROPOLITANA DEL GRAN ROSARIO.**

Las diversas proyecciones sobre el comportamiento de la producción agrícola de nuestro país en el mediano y largo plazo coinciden en estimar un crecimiento muy significativo de las cosechas de granos. Las mismas tienen en cuenta, tanto un incremento en las áreas destinadas a la siembra como la utilización de mejores insumos y técnicas de producción que redundarán en mayores rindes. Existen coincidencias en afirmar que, en pocos años, la Argentina producirá 100 millones de toneladas de granos. Sin embargo, para que esas estimaciones puedan concretarse deberán llevarse a cabo mejoras de infraestructura que hagan posible la movilización, acondicionamiento y conservación de los crecientes volúmenes a producir. Uno de los factores críticos que puede condicionar esa expansión en la producción es la disponibilidad de caminos rurales, rutas, ferrocarriles y accesos viales y ferroviarios a las terminales de embarque y fábricas, aptos para canalizar la salida de la producción.

La región del Gran Rosario es la que ha tenido el mayor crecimiento en el transporte de cargas terrestres del país en la última década, con volúmenes anuales del orden de los 7 millones de toneladas por vía ferroviaria y más de 60 millones por camión, concentra el 30% del movimiento nacional de cargas de todo tipo. Por los puertos instalados en su entorno se embarcaron, en el 2003, el 76% de las exportaciones de granos, aceites y subproductos del país (aproximadamente 41 millones sobre los 54 millones del total país). Esto implica la utilización de más de 1.300.000 camiones, que en el tránsito de ida-vuelta suman 2.600.000 vehículos.

Esta situación se verá potenciada con el aumento de la producción granaria, ya que en su mayor proporción dicha expansión está teniendo lugar en el NOA y en el NEA, cuyas cosechas convergerán sobre los puertos y fábricas del área metropolitana del Gran Rosario

(AMGR), agravando los problemas de circulación conocidos. A pesar de la importancia del Gran Rosario como centro de concentración, la infraestructura de la red vial y ferroviaria de accesos a terminales de embarque, fábricas y demás instalaciones complementarias no han sido adecuadas; razón por la cual, sus niveles de capacidad se encuentran saturados en determinados períodos del año, situación que se manifiesta con mayor realismo en el modo ferroviario. Todo esto genera altos costos operativos en zonas densamente pobladas en virtud de las situaciones conflictivas creadas por inseguridad y otras molestias.

Si en el corto plazo no se encararan en forma decidida y planificada las obras y acciones necesarias para regularizar, mejorar y ordenar la prestación de los servicios de transportes de cargas conforme a la evolución prevista de los tráficos, complementadas con la creación de estaciones de transferencia intermodales, el sistema inevitablemente está llamado a colapsar en poco tiempo. De allí la necesidad de la urgente puesta en marcha del denominado Plan Circunvalar.

Este Plan consiste, básicamente, en la generación de un anillo de transferencia de cargas que limite el acceso de los convoyes ferroviarios hasta la actual traza de la Ruta Nacional AO 12 que circunvala la ciudad de Rosario. El proyecto propone la construcción de una traza ferroviaria de 88 km, de doble trocha, que una la localidad de Alvear (al sur de Rosario) con la ciudad de Puerto Gral. San Martín (al norte), paralela a la Ruta Nacional AO 12 y su conexión con Timbúes. A esa doble trocha concurrirían todos los ramales que actualmente convergen y se introducen a la ciudad de Rosario. Comprende también la transformación de esa ruta en una autovía, de 72 km. duplicando la calzada en toda su extensión, con cruces a distintos niveles con otras rutas nacionales y provinciales. Asimismo, se prevé el diseño de nuevos accesos camioneros a las terminales portuarias. Finalmente, incluye la instalación de tres centros de trasbordo intermodales de apoyo logístico y de servicio a las cargas sobre el mismo anillo circunvalar.

Además de agilizar el transporte hacia las terminales de embarque y descongestionar el tránsito interno en las distintas localidades afectadas, se producirá una importante reducción del costo de transporte terrestre. La construcción de este anillo vial y ferroviario reportará innumerables beneficios a la economía regional y del país, principalmente por la reducción de los fletes. De acuerdo a estudios preliminares, el beneficio estimado al décimo año sería de aproximadamente 60 millones de dólares, manteniendo el nivel actual de cosecha y de otras cargas transportadas. Dado que sin duda las mismas aumentarán en el corto plazo y las exportaciones del complejo granario por esta zona podrían proyectarse en 60 millones de toneladas, el beneficio que reportará la obra a la economía será aún mayor.

Estado de situación del proyecto: En proceso de selección de la firma consultora que habrá de realizar el anteproyecto y pliego de condiciones para la ejecución de las obras de este corredor ferro-vial en el área Gran Rosario.

#### **I.4) CONSTRUCCION DE UNA AUTOVÍA EN LA RUTA NACIONAL N° 33 (TRAMO: VENADO TUERTO – RUTA NACIONAL A012)**

La Región Centro de la República Argentina, integrada por las provincias de Córdoba, Santa Fe y Entre Ríos, tiene una participación importantísima en el complejo agropecuario y agroindustrial de nuestro país. Produce el 65,7% de total nacional de soja (23 millones de toneladas), el 31,9% de la producción nacional de trigo (4,6 millones de toneladas), el

53,2% de la producción nacional de maíz (8 millones de toneladas) y el 14,2% del total nacional de girasol.

Esta región es la responsable principal del significativo aumento en la producción de granos registrado por la República Argentina en el ciclo 2004-2005, que totalizará aproximadamente 82 millones de toneladas contra 69 millones del ciclo anterior. Un verdadero récord, que aproxima a nuestro país a la ansiada meta de producir 100 millones de toneladas anuales.

Con relación al complejo oleaginoso, es necesario destacar que la soja es el principal cultivo de la República Argentina con un volumen estimado de 37,5 millones de toneladas anuales. En el Área Metropolitana del Gran Rosario sobre el Río Paraná, está localizado el principal polo de crushing de soja del mundo. Dichas plantas sean alimentadas, diariamente, por aproximadamente 2.500 camiones<sup>5</sup>. Gran parte de esos camiones utilizan la Ruta Nacional Nro. 33 en el tramo Rufino-Rosario para converger hacia la Ruta Nacional A012 y acceder, de esta forma, a las terminales portuarias y al complejo industrial.

Merece un párrafo especial el análisis de las estadísticas de accidentes de tránsito en la República Argentina. Las cifras son absolutamente elocuentes de la significación de las pérdidas de vidas humanas y daños económicos. Durante el año 2004 se registraron 10.829 muertes, 120.000 heridos y 470 millones de dólares de pérdidas por daños materiales. Gran parte de estos accidentes se registran en rutas nacionales de dos carriles, congestionadas y con una necesidad imperiosa de construir autopistas o autovías.

Los niveles de congestión vehicular en el Gran Rosario y en la Ruta Nacional Nro 33, la trascendencia de la actividad económica del complejo sojero, los costos económicos y sociales por accidentes de tránsito, la demanda actual y futura de la RN 33 y la evaluación de los niveles de servicio actuales y previstos para los próximos años; evidencian la necesidad de ejecutar una inmediata construcción de una autovía en el tramo Int. RP 93 (Firmat) - Int. RN A012. Progresiva de Inicio: 750. Progresiva Final: 833. Esto implica, aproximadamente, 83 Km de autovía. Posteriormente, sería necesaria la construcción del tramo restante desde la ciudad de Firmat hasta la ciudad de Venado Tuerto.

#### ANÁLISIS DE LA DEMANDA ACTUAL Y FUTURA DE LA RN 33. NIVELES DE SERVICIO.

Tramo Int. RN 8 (Venado Tuerto)-Int. RP 93 (Firmat). Progresiva de Inicio: 696. Progresiva Final: 750.

Este tramo registró en el año 2002 un TMDA de 2.900 vehículos (Estimado DNV). En el año 2001 el TMDA fue de 3.000 vehículos.

El nivel de servicio actual fijado por Vialidad Nacional en este tramo es “B”.

El análisis de la demanda futura de transporte para este tramo<sup>6</sup>, en el año 2013, arroja los siguientes valores:

Tránsito Medio Diario Anual (TMDA): 5809.

TMDA Mes pico: 7077.

TMDA Mes pico Vehículos pesados: 2943.

Porcentaje de Vehículos pesados: 42%.

Nivel de servicio previsto para el Mes pico: D

<sup>5</sup> Comisión de Transporte. Bolsa de Comercio de Rosario.

<sup>6</sup> Instituto de Estudios de Transporte de la Facultad de Ciencias Exactas, Ingeniería y Agrimensura de la Universidad Nacional de Rosario. Op.cit.

Este tramo demandaría, en el mediano y largo plazo, la construcción de una autovía.

Tramo Int. RP 93 (Firmat)-Empalme RN 178 (Entre Chabás y Sanford). Progresiva de Inicio: 750. Progresiva Final: 785.

El TMDA durante el año 2002 fue de 3.740 vehículos. Se realizó un censo de cobertura en el mes de Setiembre del año 2001 y se observó que en día hábiles, aproximadamente, el 36% de los vehículos eran pesados (1.257 camiones/día). El nivel de servicio fijado por Vialidad Nacional en el tramo es “C”.

El análisis de la demanda futura de transporte para este tramo <sup>7</sup>, en el año 2013, arroja los siguientes valores:

- Tránsito Medio Diario Anual (TMDA): 7.454.
- TMDA Mes pico: 9.082.
- TMDA Mes pico Vehículos pesados: 3.777.
- Porcentaje de Vehículos pesados: 42%.
- Nivel de servicio previsto para el Mes pico: “E”

El nivel de servicio “E” significa:

“Define las condiciones de circulación existentes en carreteras de dos carriles cuando se produce un porcentaje de demora en tiempo superior al 75%. Bajo condiciones ideales las velocidades bajarán de los 80 Km/h. Las velocidades medias en carreteras con condiciones por debajo de las ideales serán más bajas, llegando incluso a 40 Km/h en rampas prolongadas. El adelantamiento es prácticamente imposible en este nivel de servicio y la formación de columnas se hace intensa en cuanto se encuentran vehículos más lentos u otras interrupciones.”

Este tramo demandaría en el corto plazo la construcción de una autovía, máxime si se analiza la demanda futura estimada que implicaría un nivel de servicio “E”.

Tramo Empalme RN 178 (Entre Chabás y Sanford)- Acceso a Casilda. Progresiva de Inicio: 787. Progresiva Final: 807.

Este tramo registró en el año 2002, en plena crisis de la economía argentina, un TMDA de 3.801 vehículos. Pero el tránsito fue claramente superior en los años anteriores a la crisis:

Año	TMDA (Según Estación Permanente Casilda)
1993	3.578
1998	4.200
1999	4.272
2000	4.150

Fuente: Dirección Nacional de Vialidad.

Esto significa que, si la economía nacional ha recuperado durante el año 2004 los niveles del Producto Bruto Interno del año 1998 (anteriores a la devaluación), el TMDA actual debe oscilar en 4.200 vehículos.

Por otra parte, desde 1996 a 1999, el TMDA creció de 3.642 vehículos a 4.272, lo cual representa en términos relativos un aumento del 17% en tres años. Esto marca una

<sup>7</sup> “Transporte de Cargas con destino a las Terminales Portuarias de la Provincia de Santa Fe”. Instituto de Estudios de Transporte de la Facultad de Ciencias Exactas, Ingeniería y Agrimensura de la Universidad Nacional de Rosario. Op.cit.

tendencia de crecimiento relacionada con el aumento de la producción agropecuaria, el transporte de pasajeros y un mayor tránsito de vehículos livianos en épocas de estabilidad anteriores a la crisis económica de fines del 2001. Esta tendencia debería ser similar a partir del año 2004.

El nivel de servicio fijado por Vialidad Nacional para el año 2002 es “C”.

El análisis de la demanda futura de transporte para este tramo, en el año 2013, arroja los siguientes valores:

- Tránsito Medio Diario Anual (TMDA): 7.554.
- TMDA Mes pico: 9.735
- TMDA Mes pico Vehículos pesados: 4.955.
- Porcentaje de Vehículos pesados: 51%.
- Nivel de servicio previsto para el Mes pico: “E”

De lo expuesto, se desprende la necesidad de construir en este tramo una autovía. La demanda futura (año 2013) de vehículos pesados en mes pico en este tramo será muy superior a la del tramo anterior (Int. RP 93 Firmat-Empalme RN 178): 4.955 vs 3.777 vehículos pesados. Esto evidencia que los problemas de congestión sobre la ciudad de Casilda y los accesos a Rosario serán en el futuro preocupantes, si no se ejecutan las intervenciones requeridas.

#### Tramo Acceso a Casilda- RN A012. Progresiva de Inicio: 807. Progresiva Final: 833.

El TMDA en el tramo “Acceso a Casilda-RN A012” presenta cifras muy importantes: 5.850 vehículos en el año 2001 y 5.700 vehículos en el año 2002. Más adelante, desde la intersección con la RN A012 y hasta la ciudad de Rosario, se verifica un descenso significativo en el tránsito: 3.200 vehículos (TMDA año 2002). Esto se produce, principalmente, porque los camiones que se dirigen a las terminales portuarias y fábricas del complejo oleaginoso lo hacen a través de la RN A012. Este hecho resalta la importancia de ejecutar el “Plan Circunvalar”.

El nivel de servicio fijado para este tramo por Vialidad Nacional para el año 2002 es “C”.

El análisis de la demanda futura de transporte para este tramo (Año 2013) marca cifras excesivamente elevadas:

- Tránsito Medio Diario Anual (TMDA): 11.290.
- TMDA Mes pico: 14.551.
- TMDA Mes pico Vehículos pesados: 7.406.
- Porcentaje de Vehículos pesados: 51%.
- Nivel de servicio previsto para el Mes pico: “F”

El nivel de servicio “F” significa que se presenta una circulación muy congestionada, con una demanda superior a la capacidad de la calzada.

Por tal motivo, este tramo requiere, de manera urgente, la construcción de una autovía.

### **I.5) CONSTRUCCION DE UNA AUTOVÍA EN LA RUTA NACIONAL N° 34 (TRAMO: ROSARIO-SUNCHALES)**

La estimación de la demanda actual y futura de la Ruta Nacional Nro 34 evidencia la necesidad de construir una autovía en el tramo Rosario-Sunchales. La información de la Dirección Nacional de Vialidad sobre el Tránsito Medio Diario Anual en esta ruta en el año

2002, las proyecciones de tránsito para los próximos 10 años<sup>8</sup>, la evolución de dicho tránsito en los últimos años y el análisis de los niveles de servicios actuales y futuros; resaltan la necesidad de efectuar una intervención urgente sobre esta traza:

**AUTOVIA RUTA NACIONAL N° 34.**  
**(TRAMO: ROSARIO-SUNCHALES)**

Progresiva inicial	Progresiva final	Ubicación Progresiva Final	Longitud tramo (Km)	TMDA 2002 (veh/día)	Nivel servicio 2002	TMDA 2013 (veh/día)	TMDA Mes Pico. Año 2013 (veh/día)	TMDA Mes Pico. Vehículos Pesados. Año 2013 (veh/día)	Nivel de Servicio Mes Pico. Año 2013
0	13,95	RN A012	13,95	3350	C	6583	8024	3815	E
13,95	55,21	Inters. RP 91	41,26	4800	C/D	9487	11565	5498	E
55,21	84,62	Inters. RP 65 (San Genaro)	29,41	4350	C	8606	10701	5502	E
84,62	129,96	Acceso Cañada Rosquín	45,34	3200	C	6285	7816	4018	E
129,96	169,65	Acceso San Vicente	39,69	2400	B				
169,65	188,68	Inters. RN 19	19,03	2888	C	5658	7420	4490	E
188,68	220,19	Inters. RP 70 (Rafaela)	31,51	6915	D/E	13060	15409	6382	F
220,19	246,57	Int. RP 13	26,38	6450	D	12630	16525	9961	F
246,57	262,92	Int. RP 62	16,35	4400	C	12630	8580	11227	E

Evolución del tránsito en progresiva 219,09 - Rafaela

Año	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
TMDA	4246	4984	5071	4961	5089	5486	5656	6584	6350

Año	2000	2001	2002
TMDA	6631	6733	6915

Composición media: autos: 40,4% - camionetas: 27,5% - ómnibus: 2,8% - camiones livianos: 7,2% - camiones con acoplado: 13,8% -semi-remolques: 8,4 %.

Es importante destacar que esta autovía conectaría a las ciudades de Córdoba, Santa Fe y Rosario con Rafaela, tercera ciudad en importancia provincial en cantidad de habitantes (aproximadamente 90.000) y tercer polo productivo de Santa Fe. La misma cuenta con 378 establecimientos industriales, más de 1800 comercios y aproximadamente 2300 prestadores de servicios. El monto exportado en 2004 por las empresas de la ciudad asciende a 176 millones de dólares. Si se adicionan las exportaciones de la ciudad de Sunchales (128 millones de dólares), estas representan, aproximadamente, el 85% de las exportaciones del Dpto. Castellanos.

<sup>8</sup> “Transporte de Cargas con destino a las Terminales Portuarias de la Provincia de Santa Fe”. Instituto de Estudios de Transporte de la Facultad de Ciencias Exactas, Ingeniería y Agrimensura de la Universidad Nacional de Rosario. Op.cit.

El Gobierno Nacional, a través del Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación, Ing. Julio De Vido, anunció que se ha presentado un “Proyecto de Iniciativa Privada” por parte de las empresas COVICO y COPRISE.

### **I.6) RUTA PROVINCIAL Nro 31. BAJOS SUBMERIDIONALES.**

Esta ruta del norte de la provincia, localizada en los Departamentos 9 de Julio, Vera y General Obligado, posee una longitud total de 237 km.. El 8% se encuentra pavimentado, el 20% sin traza y alrededor del 45% presenta un regular o mal estado de conservación. Atraviesa transversalmente los Bajos Submeridionales, conectando las Rutas Nac. N° 11 y 95.

Se ubica en un área de más de 3.000.000 has, donde sólo existen dos rutas además de ésta: la RP N°32 (actualmente cortada) y la RP N° 30 (en pésimo estado de transitabilidad).

Normalizar esta ruta es una obra de gran importancia, máxime si se tiene en cuenta que existen 2.000.000 de has. sin explotar debido a la falta de caminos con adecuadas condiciones de transitabilidad y canalizaciones adicionales. Esta comunicación permitirá conectar a las regiones agrícola-ganaderas del norte provincial con el hinterland del Puerto Reconquista.

El Gobierno Provincial ha acordado con CORENOSA<sup>9</sup> la apertura de esta ruta canal desde Santa Margarita a Intiyaco (Total: 160 Km). Para ello se ha previsto la conformación de un consorcio hidrovial al que se le asignaría una retroexcavadora y motoniveladora. El Gobierno Provincial se haría cargo de proveer los equipos y abonar el combustible para las máquinas y gastos en personal. El control de las obras será realizado por los productores agropecuarios y CORENOSA. Por otra parte, los productores se han comprometido a cumplir con el pago de la tasa por hectárea o de conservación de caminos rurales.

El costo de inversión de esta obra, en una primer etapa, ascendería a 3 millones de U\$\$. En los primeros 47 Km. no existe camino desde Intiyaco, razón por la cual se procederá a la apertura de la traza, con el objetivo de transformarse en un camino transitable de tierra con badenes de hormigón. Las obras a ejecutar serían las siguientes:

Tramo Santa Margarita-Intiyaco: Apertura de un camino de tierra (calzada natural).

Tramo Intiyaco- Tartagal- Tres Bocas: Camino de Ripio.

Tramo Tres Bocas- Flor de Oro: Pavimento a ejecutar.

Tramo Flor de Oro- Empalme RN 11: Actualmente pavimentado en forma definitiva.

Las obras de canalización sobre esta ruta intentarán retener los excedentes hídricos en los campos para el aprovechamiento agropecuario, ya que esta zona tiene un régimen de lluvias insuficiente que oscila en los 700-800 mm anuales.

### **I.7) OTRAS INTERVENCIONES EN RUTAS NACIONALES.**

Otras obras importantes para la provincia consisten en la rehabilitación y repavimentación de diversos tramos de las siguientes rutas nacionales:

---

<sup>9</sup> CORENOSA. Consejo Regional Económico del Norte Santaesino.



- Repavimentación Ruta Nacional Nro 95. Tramo Tostado- Santa Sylvina.
- Repavimentación Tramos Ruta Nacional Nro 98. Bandera- Vera.

Ambas rutas serán rehabilitadas por el Gobierno Nacional.

- Defensa Oeste Ciudad de Santa Fe y Av. Circunvalación Acceso Norte.  
Obra en ejecución con fondos del Gobierno Provincial.

- Ruta Nacional Nro 178. Pavimentación del tramo faltante entre la RN 33 y el Acceso a la localidad de Villa Eloísa (Departamento Iriondo).

Se trata de 40 Km. que no se encuentran pavimentados. La Ruta Nacional Nro 178 nace en la ciudad de Pergamino y llega hasta la ciudad de Las Rosas, continuando como RP Nro 13 hasta Clucellas (sobre la Ruta Nacional Nro 19). La pavimentación de este tramo produciría la descarga de tránsito pesado con origen en el centro-norte y oeste de Santa Fe y centro-este de Córdoba y destino al centro de la provincia de Buenos Aires, sin necesidad de ingresar al Gran Rosario.

El problema es que existe un Puente angosto sobre el Río Carcarañá que es necesario construirlo nuevamente. Esta obra estaría a cargo del Gobierno Nacional.

### **I.8) PUENTE VIAL RECONQUISTA-GOYA.**

La conexión Reconquista - Goya apunta a consolidar el desarrollo de la microregión que comprende el norte de Santa Fe, este de Santiago del Estero, sur-oeste de Chaco, sur-oeste de Corrientes y noroeste de Entre Ríos. La misma genera un PBI geográfico regional estimado en 3.500 millones de pesos anuales. Cuenta con una población de, aproximadamente, 500.000 personas, siendo su principal polo de desarrollo el de Reconquista – Avellaneda – Goya. Su industria se ha consolidado a partir de los aceites vegetales de soja, girasol y algodón, complementados con la metalmecánica y química, que aportan a los campos de la zona los agroquímicos, fertilizantes y maquinaria para laboreo.

La producción actual de más de 5 millones de toneladas de granos y oleaginosas en el área de influencia de este proyecto se ha triplicado en los últimos 10 años, y según relevamientos efectuados por entidades empresarias de la zona se puede llegar a duplicar en la próxima década<sup>10</sup>. El movimiento agrícola, principalmente sojero, ha realizado fuertes inversiones productivas en dicha región, incorporando alta tecnología metalmecánica y biogenética que permitió expandir la frontera agrícola en climas y terrenos antes anegados, logrando rindes aceptables. El desarrollo que iniciaron los agricultores del norte de Santa Fe se ha extendido, en los últimos años, a Santiago del Estero y Chaco.

Por otra parte, los altos rindes agrícolas en la pampa húmeda han desplazado el centro de gravedad de la producción ganadera a esta región, generando una lucrativa actividad que comienza en Corrientes con la cría, continúa en el norte de Santa Fe con la invernada y finaliza con la faena para consumo y exportación, a través de una red de frigoríficos ubicados en la zona con una alta dotación de capital y tecnología. También es destacable el aprovechamiento de los cueros que se exportan a Europa.

El puente proyectado permitiría superar la barrera que representa el Paraná, sin paso alguno en una extensión de 535 km (desde el Túnel Subfluvial Hernandarias hasta el Puente

---

<sup>10</sup> Estimaciones del Consejo Regional Económico del Norte Santafesino (CORENOSA).

General Belgrano), y las dificultades de la conexión por balsa, ya que se deben salvar terrenos bajos y anegadizos.

Para evaluar los beneficios económicos que implicaría la vinculación entre el polo industrial Reconquista- Avellaneda y la ciudad de Goya, resulta significativo analizar lo sucedido con la construcción del Puente General Belgrano, que une Resistencia con Corrientes. Actualmente circulan más de 14.000 vehículos por día, en un 80% representado por tránsito local. Este hecho se repetiría, sin dudas, con el puente Reconquista - Goya. Los estudios de transporte realizados<sup>11</sup> evidenciaron que la interconexión vial citada generará un tránsito medio diario anual (TMDA) inicial de 2.750 vehículos al momento de su habilitación, logrando una significativa reducción de los costos de transporte en el ámbito regional y derivando un pequeño porcentaje del tránsito de los otros cruces (Túnel Subfluvial Hernandarias y Puente Gral Belgrano).

El puente se ha proyectado en una microlocalización adecuada al norte de Reconquista y Goya, alejada de los actuales centros urbanos y casi en línea recta con el cruce internacional de Paso de los Libres – Uruguayana. De esta forma, se podrá acceder en forma directa a este puente internacional, ahorrando tiempo de viaje y mejorando la seguridad vial.

### **I.9) PROYECTOS DE MEJORAMIENTO DE CAMINOS RURALES EN LAS PROVINCIAS DE SANTA FE, PARA FACILITAR LA SALIDA DE LA PRODUCCIÓN AGROPECUARIA.**

La red vial provincial de la República Argentina cuenta con una longitud total de 195.695 Km. de rutas, estando pavimentados 39.327 Km, mejorados unos 44.470 Km. y 111.898 Km. son de tierra. La longitud total de la red de caminos naturales del país asciende a 400.000 Km. Estos caminos de jurisdicción provincial, municipal o comunal constituyen la primera vía de salida de las producciones agropecuarias regionales.

En nuestro país, especialmente en los últimos años, la red de caminos naturales ha sufrido un fuerte proceso de desinversión, caracterizado por una marcada ausencia de planificación estatal y de fijación de políticas públicas, tanto del Gobierno Nacional como de los Estados Subnacionales. El “Plan de Caminos de Fomento Agrícola” en el año 1956 fue la única experiencia exitosa de política pública en Argentina que funcionó, con eficacia, por el término de dos décadas. Sin embargo, a partir de 1977, se eliminaron los recursos que se asignaban a la red y esto trajo como consecuencia una profunda involución en el sistema por la falta de un adecuado mantenimiento. La transitabilidad de los caminos fue disminuyendo progresivamente, hasta llegar a la actualidad donde no existen esquemas de financiamiento genuino y ni acciones gubernamentales que contemplen la rehabilitación y mantenimiento.

En la Provincia de Santa Fe, integrante de la Región Centro de la República Argentina, la red de calzada natural de jurisdicción provincial, municipal o comunal, es de 76.200 km. de extensión. En gran parte de las zonas Agroeconómicas homogéneas de la Provincia se observan importantes problemas derivados de la insuficiencia en la infraestructura vial de caminos naturales que dan salida a la producción agrícola, ganadera y lechera. Esto ha generado demandas permanentes de los productores ante el Gobierno de la Provincia.

---

<sup>11</sup> Estimaciones que surgen del Informe del Ing. Pedro Huerta Soaje, Huerta y Asociados- Setec SRL. formulado con fondos del Consejo Federal de Inversiones.

Estos caminos son considerados primordiales para la economía provincial y de la Región Centro. Resuelven los problemas locales de transporte, constituyendo el acceso directo a la propiedad rural y a las fuentes de producción de los recursos naturales. Puede afirmarse que, en buena medida, el potencial económico de la Región Centro empieza a desarrollarse a través de un camino rural.

En la provincia, la red de calzada natural está compuesta por caminos donde los suelos son, por lo general, arcillosos o limosos con una capacidad portante que decrece notoriamente cuando el contenido de humedad de los mismos aumenta, llegando a ser prácticamente nula cuando se alcanza el estado de saturación. Esta situación deriva en la intransitabilidad o transitabilidad condicional de los caminos en buena parte del año, quedando sujeta la misma generalmente sólo a factores climáticos no controlables, como precipitaciones y condiciones más o menos favorables de secado.

Es importante destacar que cada tramo que integra la red tiene, en general, una longitud reducida. El volumen de tránsito es extremadamente bajo, condición que impide la construcción de un pavimento, desde el punto de vista de la rentabilidad de la inversión.

Los beneficios directos e indirectos que se obtienen cuando se decide efectuar una mejora en la red pueden sintetizarse de la siguiente forma:

- Disminución de pérdidas en los ingresos de los productores por mermas en la calidad y cantidad de la producción agropecuaria y lechera.
- Disminución en los costos de producción de las industrias por reducción de los costos operativos de transporte (especialmente en lácteos).
- Disminución en los costos de producción de las industrias por reducción de los costos de mano de obra (En la industria láctea, las empresas tienen tiempos ociosos en el proceso productivo a la espera de la leche, los días de lluvia o con posterioridad a una precipitación fluvial).
- Menores costos de operación en los vehículos que utilizan los caminos mejorados.
- Disminución en los tiempos de viaje de los usuarios del camino.
- Inducción a una mayor o más eficiente producción por una reorganización de los factores productivos.
- Mejoramiento del nivel y calidad de vida de la población de la zona de influencia, por un óptimo acceso a prestaciones y servicios esenciales: salud, educación, etc.
- Reducción de la migración interna y consolidación de los asentamientos poblaciones rurales.
- Mayor integración política, social e institucional del área rural de influencia del proyecto.
- Aumento del producto bruto, exportaciones e impacto favorable en la balanza comercial al localizarse nuevos emprendimientos.

En la actualidad no existen planes ni programas del Gobierno Nacional o Provincial que contemplen una solución a esta problemática en la Provincia de Santa Fe. Por tal motivo, se necesita, de manera urgente, efectuar un estudio donde se realice un diagnóstico integral del problema, se formule una propuesta que contemple distintas alternativas técnicas, económicas, financieras y jurídico-institucionales de solución a la problemática planteada; para posteriormente definir las acciones gubernamentales necesarias para la implementación de la alternativa elegida.

El estudio deberá incluir los siguientes productos:

- a) Diagnóstico de la problemática de la red de caminos terciarios en el territorio de la Provincia de Santa Fe.
- b) Formulación de una propuesta que contemple distintas alternativas de solución, a nivel técnico, económico, financiero y jurídico-institucional.
- c) Definición de las acciones gubernamentales y no gubernamentales necesarias para la implementación de la alternativa elegida.
- d) Fijación de un esquema de financiamiento para la construcción, operación y mantenimiento del estabilizado de caminos de la red terciaria, con la participación del sector público, privado, los beneficiarios y el mercado de capitales local y regional. Resulta necesario evaluar la factibilidad de implementar esquemas de financiamiento mediante la constitución de fideicomisos financieros con aportes de las administradoras de fondos de jubilaciones y pensiones -AFJP- y de los gobiernos provinciales y comunales.
- e) Propuesta de conformación de un mecanismo de recupero de las inversiones, sustentable en el tiempo, con mínimo costo de procesamiento y administración.
- f) Formulación de un nuevo esquema institucional, que asegure el mantenimiento preventivo y de conservación de esta red vial. Esto implica el fortalecimiento de la Dirección Provincial de Vialidad como Unidad Ejecutora, la constitución de consorcios o la definición y/o utilización de otras figuras jurídicas que permitan, con eficiencia y eficacia, canalizar los aportes y esfuerzos de los productores agropecuarios, tamberos y la industria, en general.
- g) Análisis de viabilidad técnico, económico, financiero y jurídico-institucional de implementar la alternativa de solución seleccionada para la Provincia en la Región Centro de la República Argentina.

#### **I.10) OBRAS VIALES EN LA ZONA FRANCA SANTAFESINA EN VILLA CONSTITUCION.**

Se consideran como prioritarias las siguientes obras de infraestructura para la concreción definitiva de la Zona Franca Santafesina:

- Realización de las obras de conexión vial ruta provincial Nro 21 con la autopista Buenos Aires – Rosario, con conexión a la altura de la ubicación del predio de la Zona Franca Santafesina que vincula además al Parque Industrial de Villa Constitución y la planta de la firma Acindar.
- Acceso e iluminación al predio de la Zona Franca Santafesina por la ruta provincial Nro.21.
- Repavimentación de la ruta Provincial Nro 90 (con tramos ya licitados) que une a la ciudad de Villa Constitución con Venado Tuerto. Esta ruta es de importancia estratégica para el futuro desarrollo de la Zona Franca dado que vincula al oeste del país y Chile con esta región.

#### **I.11) PUENTE SOBRE EL ARROYO LEYES sobre la RUTA PROVINCIAL NRO 1 DE LA PROVINCIA DE SANTA FE.**

#### **I.12) PAVIMENTACIÓN DE LAS RUTAS PROVINCIALES N° 49 S/ 43 S y RP 80. TRAMO: LAS PETACAS, SAN JORGE, TRAILL Y CIUDAD DE GALVEZ.**

## **II) SISTEMA FERROVIARIO.**

### **II.1) EJECUCIÓN DE INVERSIONES SOBRE RAMALES FERROVIARIOS BELGRANO CARGAS S.A.**

El ex Ferrocarril Belgrano tiene una extensión de alrededor de 9.200 km. desde el NOA, recorriendo las provincias de Chaco, Formosa y Santa Fe hasta llegar a Buenos Aires. Cruza de este a oeste a la Provincia de Chaco, teniendo la posibilidad de conectar a Argentina (vía Tartagal y Yacuiba) con Bolivia y Chile (Puerto de Iquique, vía Paso Socompa). La falta de inversiones implicó la pérdida de importancia de este servicio ferroviario como alternativa para el transporte de cargas. En materia de productos primarios durante el año 2004, este ferrocarril transportó 826.000 toneladas, entre las cuales 185.000 toneladas fueron de azúcar y 503.000 toneladas de granos y subproductos. Se estima un potencial de carga de 7,5 millones de toneladas<sup>12</sup>

En 1998 el servicio quedó a cargo del sindicato Unión Ferroviaria (que posee el 99% de las acciones de la sociedad anónima, en tanto que el 1% pertenece al Estado Nacional).

La puesta en funcionamiento de los ramales del Ferrocarril Belgrano es un elemento indispensable para el desarrollo de los corredores bioceánicos Norte y Central. La infraestructura actual presenta deficiencias tales como falta de vías en condiciones de soportar un peso adecuado a los trenes actuales, escasa densidad de durmientes por kilómetro y falta de compatibilización de las líneas actuales con el tráfico fluvial. Sería necesario rehabilitar como red operable unos 6.700 km., de los 9.200 km. totales con los que cuenta el sistema. Cumpliría una importante función dentro del sistema de transporte, ya que permitiría canalizar la producción de cereales y oleaginosas del NOA y NEA a las plantas industriales y terminales de embarque del Gran Rosario (desde Punta Alvear hasta Puerto Gral San Martín-Timbúes). La producción de semilla de soja del NOA (Salta, Tucumán, Chaco y Santiago del Estero) presenta una evolución positiva en los últimos años, estimándose en 5 millones de toneladas anuales.

Existe un alto grado de interrelación entre la reactivación del puerto de Santa Fe y la del ramal Santa Fe – Dean Funes, dado que dicha integración aumenta las posibilidades comerciales para poder lograr el punto de equilibrio necesario de 3.000.000 de toneladas de carga para que sea rentable su explotación. En la ciudad de Santa Fe, el ferrocarril General Belgrano resolvería el problema de los costos de espera para embarque, constituyendo una ventaja competitiva respecto de la operación con camiones, y además contribuiría a descongestionar el tránsito por la ciudad.

Los esfuerzos de inversión deberían concentrarse en los nodos intermodales de Salta, Tucumán y Barranqueras y en otros como los de las ciudades de Córdoba y Santa Fe. Debería priorizarse, inicialmente, los corredores principales dejando como reserva los ramales originales ante la posibilidad de reactivar algunas economías regionales. Estos corredores principales serían:

---

<sup>12</sup> “La Infraestructura de transporte como base de desarrollo del sector agroindustrial. Su importancia en la conformación de los encadenamientos productivos. Propuesta de Optimización”. Bolsa de Cereales de Buenos Aires. Op. cit.

- La línea Jujuy-La Quiaca. Se presenta como promisorio en el fomento para el transporte de cargas de productos regionales y del incipiente área agrícola de la región.
- La Línea Joaquín V. González (Salta)-Barranqueras (Chaco), paralela a la Ruta Nacional Nro 16. Permitiría transportar cargas desde el NOA a las terminales portuarias de la Hidrovía Paraná-Paraguay. Esta línea, también denominada Transchaqueña, contribuye junto con la ruta 16 a fortalecer el corredor bioceánico norte. Existe un proyecto, financiado por Fonplata para estudiar la red de trocha métrica a través del futuro puente Barranqueras-Corrientes hasta Ituzaingó-Oberá, y su conexión con las redes de Brasil. Esta línea ferroviaria tendría interconexión con los puertos de Chile con una misma trocha.
- La línea Avía Teray-Santa Fe vía Tostado. Recorre las provincias de Chaco y Santa Fe, desde la Ruta Nacional Nro 16, en las proximidades de Roque Saenz Peña.
- La Línea Embarcación (Salta)-Formosa, paralela a la Ruta Nacional Nro 81. Es la salida de combustible del oeste hacia el puerto de Formosa y ramal importante para el fomento agrícola regional y articulador de la provincia de Formosa (actualmente se están iniciando acciones para su reactivación).
- La Línea Tucumán-Villa del Rosario, abandonada hace tiempo. Permitirá descongestionar la línea a Tucumán, con intenso tráfico creciente.
- La Línea de conexión ex-Mitre - ex-San Martín que conecta Córdoba-Río IV con San Luis y Mendoza. En mal estado, necesita urgente reparación. Permitiría exportar hacia Chile productos de una amplia región que ha registrado una fuerte expansión horizontal y vertical de la frontera agropecuaria.
- La Línea Córdoba-San Francisco-Santa Fe-Rosario desde Tucumán. Esta línea debería facilitar el tráfico de contenedores (articulación entre el F.C. Belgrano y Nuevo Central Argentino).
- El ramal secundario de derivación en Deán Funes (Norte Provincia de Córdoba) a San Juan y Mendoza. Esta línea podría adquirir más importancia si se produce la reactivación y rehabilitación de la línea Trasandina Central: Mendoza-Las Cuevas-Los Andes.
- La Línea de Monte Comán- San Rafael- Malargüe (Mendoza), extendible al Paso Pehuenche, con la construcción de una terminal de transferencia para el ajuste de la dinámica operacional del nodo.
- La Línea Timote (proximidades de Carlos Tejedor)-Bahía Blanca (corredor Rosario-Puerto Belgrano), que permitirá conectar en forma directa las terminales portuarias de frente marítimo con las de frente fluvial.

Por último, con relación al Belgrano Cargas, es necesario reiterar que debe integrarse al sistema multimodal de transporte y aprovechar el potencial de su trazado. Esta línea podría adquirir una importancia relevante si se concretara la reactivación del Trasandino Central (Mendoza, Las Cuevas, Los Andes).

## **II.2) REHABILITACIÓN TRAMO FERROVIARIO Y VIAL DE LA LAGUNA LA PICASA.**

Una de las obras de gran importancia para el sur de la provincia de Santa Fe es la rehabilitación del tramo ferroviario en Laguna La Pícala (entre Aarón Castellanos y Diego de Alvear, en proximidades de Rufino, provincia de Santa Fe). La Corporación Andina de Fomento (CAF) aprobó a fines del año 2004 un préstamo por 35 millones de dólares destinado a la rehabilitación del tramo de la línea ferroviaria concesionado a la ALL,

interrumpido por problemas de naturaleza hidrológica desde el año 2001. La obra demandará aproximadamente dos años y generará un impacto positivo en la competitividad de la región, reduciendo en 20 horas el tiempo para transitar por una de las líneas troncales férreas de mayor importancia para Argentina, con menores costos de operación y brindando un aumento del 15 por ciento en el volumen de carga.

El préstamo financiará el desarrollo del viaducto ferroviario y apoyará el fortalecimiento del sector incluyendo la ejecución de estudios de preinversión. La obra consiste en la realización del alteo en las vías del ferrocarril sobre un “pedraplén” de una extensión de 15 kilómetros aproximadamente. El proyecto deberá contemplar, en el caso de la Ruta Nacional Nro. 7, los trabajos de alteo y pavimentación para restablecer la comunicación interrumpida desde hace años, que implica un notable perjuicio económico para toda la región.

### **III) VIAS NAVEGABLES Y SISTEMA PORTUARIO.**

#### **III.1) “HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ”. PROFUNDIZACIÓN DEL CANAL NAVEGABLE TRONCAL DEL RÍO PARANÁ DESDE EL PUERTO DE SANTA FE AL MAR.**

La Hidrovía Paraguay-Paraná constituye una de las vías navegables naturales de mayor longitud del planeta: 3442 km. desde Puerto Cáceres (Brasil) a Nueva Palmira (Uruguay). Está conformada por los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay. Comprende un área de incidencia directa del orden de 720.000 km<sup>2</sup> e indirecta de 3.500.000 km<sup>2</sup> y una población de 40 millones de habitantes. La Hidrovía Paraguay-Paraná es una de las vías de transporte más significativas para el logro de la integración física del MERCOSUR, ya que conecta Argentina, Bolivia (a través del Canal Tamengo), Brasil, Paraguay y Uruguay.

El transporte fluvial tiene sobre el ferroviario y el carretero ventajas fundamentales: bajo costo de inversión, mantenimiento, consumo de energía, mejor capacidad de carga y menores costos de transporte para traslados a considerables distancias. El transporte fluvial no puede competir con otros modos para distancias cortas y para productos perecederos. Igualmente, por no brindar un servicio puerta a puerta, necesita complementarse con otros modos para llegar a destino.

Los fletes de los distintos modos de transporte reflejan, claramente, lo expresado anteriormente: transportar por camión una tonelada de soja cuesta 5 centavos de dólar el Kilómetro (estimado); por ferrocarril 2,5 centavos de dólar la tonelada/Km; el hidroviario 0,8 centavos de dólar por Tn/Km, y el marítimo 0,4 centavos de dólar.

Está comprobado a nivel internacional la viabilidad comercial de la navegación fluvial. Estados Unidos y Europa transportan por hidrovías 2,5 billones de toneladas anuales de cargas. Como ejemplo se encuentran los ríos Mississippi, Ohio y Tennessee en Estados Unidos. En Europa los ríos Rin, Danubio, Ródano y diversos canales artificiales<sup>13</sup>.

En la hidrovía Paraná-Paraguay, el tramo Santa Fe – Buenos Aires tiene una extensión de 590 km. En esta traza fluviomarítima es importante impulsar una mayor profundidad para permitir la operatoria de buques de mayor calado o un mayor aprovechamiento de los mismos, lo cual repercutirá en menores costos de flete.

---

<sup>13</sup> Consejo Empresario de Entre Ríos. Infraestructura y Competitividad. Aportes para un Proyecto Provincial.

El acceso a los puertos up-river Paraná debe alcanzar una profundidad acorde con la de los puertos de destino de nuestras exportaciones. Este es un objetivo primordial, ya que la profundidad de la mayoría de los puertos de destino de nuestras cargas es superior a los 36 pies.

Los trabajos de dragado y balizamiento en este tramo fueron concesionados en el año 1995. Actualmente el calado es de 22 pies desde Santa Fe a Puerto Gral. San Martín y 32 pies desde aquí al Océano. Es importante destacar que antes del año 1996 se navegaba desde Puerto San Martín con 26/28 pies de profundidad y los buques transportaban una carga media de 30.000 toneladas. Hoy, por el tramo Puerto San Martín-Océano, navegan con 32 pies y salen con hasta 45.000 toneladas.

La realidad actual del transporte de granos muestra la tendencia a la utilización creciente de barcos de gran porte. En efecto, el mayor porcentaje de los navíos que mueven cargas cerealeras en el mundo son del tipo Panamax, cuya capacidad de carga asciende a aproximadamente 60.000 Toneladas.

En el Gran Rosario, sobre el Río Paraná, existen instalaciones con una capacidad total de crushing de soja de más de 70.000 Toneladas/ día, lo que implica que dichas plantas deberían ser alimentadas por aproximadamente 2.500 camiones diarios. Los proyectos de expansión llevarán a esta zona a industrializar aproximadamente 100.000 toneladas diarias. Esta área es uno de los principales polos de crushing del mundo. Si bien la capacidad de trituración de Estados Unidos y Brasil es superior a la de Argentina, ninguno de los dos países tiene la concentración de fábricas que existe en esta zona. La profundización de la hidrovía es fundamental para seguir reduciendo los costos de transporte y ganar competitividad en la colocación de nuestros productos en el exterior.

La disminución del flete marítimo determina siempre un aumento del precio FOB de la mercadería y, por ende, del precio que recibe el productor agropecuario. Por todo lo expuesto, se infiere que uno de los temas prioritarios para la Región Centro es alcanzar las mayores profundidades posibles en las vías navegables. Esto permitirá reducir los costos de flete, incrementar el comercio intra y extra-regional, concretar nuevos ejes comerciales y polos productivos para lograr ventajas competitivas.

Al mes de julio del año 2005 se encuentra en proceso de revisión el contrato con el concesionario Hidrovía S.A.. Hasta tanto ello quede resuelto se convino, entre el Ministerio de Planificación y el concesionario -a través de un Acta Acuerdo de fecha 16.2.05- que este último se compromete a realizar los trabajos de profundización de la vía navegable, llevando la misma **en una primera etapa** a 25 pies (desde Santa Fe a Puerto Gral San Martín) y a 34 pies (desde Puerto Gral San Martín al mar). Esta primera etapa -que además de los trabajos de apertura a 25 y 34 pies también incluye la presentación del Proyecto Ejecutivo para los 28 y 36 pies- debe finalizar el día 31 de diciembre del año 2005.

Una vez alcanzados los 25 y 34 pies, se pasará a la **segunda etapa** que implica determinar la metodología para continuar con los trabajos de profundización a 28 y 36 pies.

Todo ello sin perjuicio de que los usuarios evalúen, según análisis Costo-Beneficio, requerir mayores profundidades en la traza de navegación.

Cabe recordar que el Estado Nacional resolvió el 30 de octubre del 2001 dejar sin efecto -a



partir del 1° de enero 2002- el aporte anual de 40 millones de dólares afectados al dragado y mantenimiento de la vía navegable Santa Fe-Océano; y que para atenuar este impacto, determinó un incremento de la tarifa de peaje del orden de 45%, sin otorgar contraprestación alguna a los usuarios del sistema.

### **III.2) “HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ”. DRAGADO Y BALIZAMIENTO DEL TRAMO CORUMBÁ- SANTA FE.**

Las obras requeridas en este tramo de la Hidrovía Paraguay-Paraná tienen como objetivos específicos a los siguientes:

- Incrementar la navegación de trenes de barcasas.
- Llevar el canal navegable a 10 pies de calado efectivo.
- Permitir la navegabilidad las 24 horas durante todo el año.
- Incrementar el comercio intra y extra-regional y desarrollar nuevos ejes comerciales y polos productivos.

La Hidrovía Paraná-Paraguay junto con la Tieté-Paraná, que llega a las cercanías de San Pablo, conforman una verdadera columna vertebral del Mercosur.

Por el tramo hidroviario al norte de la ciudad de Santa Fe se transportan, estimativamente, 8 millones de toneladas al año. La mayor parte de las mercaderías transportadas son commodities, granos oleaginosos y cereales, maderas, minerales, etc. También se transportan fertilizantes, combustibles líquidos y gaseosos. Contando con 10 pies de profundidad durante todo el año, al reducirse notablemente los tiempos de navegación y aumentar el tamaño de los trenes de barcasas, los fletes fluviales se tornarán más económicos y confiables. De esta manera seguramente crecerán los volúmenes de mineral de hierro transportados desde Corumbá, como así también la proporción de la producción de soja de los Estados del centro-oeste de Brasil, de Paraguay y de Bolivia que se movilizarán por este medio.

El sistema de transporte fluvial está compuesto por barcasas y remolcadores que tienen una capacidad de carga de 24.000 tn (convoyes de 16 barcasas de 1.500 tn cada una). La capacidad de una barcaza es de aproximadamente 1.500 toneladas de granos, lo que representa que la carga de un convoy sea equivalente a aproximadamente 480 vagones ferroviarios u 800 camiones. La profundización de la hidrovía permitirá reducir los costos de transporte con un óptimo balance energético y medio-ambiental.

La capacidad de procesamiento actual de la industria aceitera en Argentina asciende a 101.000 toneladas/día. Con las inversiones anunciadas por las empresas que operan en el sector, la capacidad de “crushing” de soja ascenderá a 155.000 toneladas/día. Deduciendo plantas antiguas o no operativas, en el año 2007 la capacidad de molienda sería de 46,5 millones de toneladas/año (correspondiendo a las provincias de la Región Centro el 86% del total). La disponibilidad de materia prima nacional podría alcanzar los 33 millones de toneladas (tomando en consideración las exportaciones de granos sin procesar). De esta forma, será necesario importar temporariamente granos de los países limítrofes (Paraguay, Brasil y Bolivia) y transportándolos por la hidrovía hasta los puertos y fábricas del área del Gran Rosario y de la provincia de Buenos Aires. De allí la importancia que adquiere el mejoramiento de las condiciones de navegabilidad para facilitar la provisión de materia prima al complejo oleaginoso.

El análisis de las obras requeridas está bajo la órbita del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH), integrado por los cinco países miembros de la Cuenca del Plata. Este órgano adjudicó la realización de un estudio integral de las obras a una firma consultora internacional (Consortio de Integración Hidroviaria), cuyos resultados finales fueron presentados a fines de 2004. En razón de haber sido expuestas varias alternativas de acción para cada uno de los términos de referencia objeto de consideración del estudio, los países involucrados deben decidir la opción que estimen más adecuada.

Ante esta situación, y hasta tanto quede resuelta la misma, Argentina y Paraguay (a través de acuerdos bilaterales) realizan obras de adecuación en sus respectivos territorios para atenuar los efectos negativos del comportamiento del río. Si bien esto es importante, no es suficiente. Por lo tanto, resulta necesario advertir a las autoridades de nuestro país sobre la urgencia de acelerar las decisiones en la órbita del C.I.H para contar con obras que resulten seguras y confiables todo el año al transporte fluvial en esta vía.

El costo de inversión estimado por la consultora para la apertura de este tramo de la Hidrovía asciende a U\$S 63.000.000.- El costo de mantenimiento anual oscilaría los 23 millones de dólares.

### **III.3) LA RECONVERSIÓN DEL PUERTO DE SANTA FE**

El Puerto de Santa Fe se sitúa en la Hidrovía Paraguay - Paraná (km. 584 del Río Paraná), siendo, aguas arriba, el último puerto de ultramar apto para operaciones con buques oceánicos. Su ubicación es óptima para unir los modos de transportes terrestre-fluvial-oceánico, permitiendo el desarrollo de operaciones de cabotaje nacional e internacional y marítimas internacionales, para cargas unitizadas, containerizadas, graneles, general, etc., desde y hacia su hinterland integrado por las regiones Centro, NOA y NEA. Su posición geográfica le permite operar como un centro de transferencias de cargas desde y hacia los países situados sobre la Hidrovía.

Históricamente, ha sido un puerto cerealero para buques oceánicos. Fue proyectado hace aproximadamente 100 años bajo la concepción de que las infraestructuras portuarias debían estar localizadas en las proximidades de los centros urbanos. De allí que las instalaciones se ubicaron cerca del ejido urbano y el acceso de las embarcaciones se efectivizaba a través de un canal desde el cauce principal de Río Paraná. La construcción de este canal fue un desafío técnico importante en aquellos años, pero la modernización actual del sistema portuario, el calado de los buques y la necesidad de reducir los costos de transporte lo ha convertido en muy poco competitivo. En la actualidad presenta una baja demanda de cargas.

Por tal motivo, el Gobierno y sectores empresarios y entidades intermedias de la Provincia de Santa Fe decidieron analizar la viabilidad de su relocalización, e impulsar ya la profundización de la vía navegable a un mínimo de 28 pies hasta Santa Fe, indispensable para que se mantenga operativo. Actualmente una firma consultora realiza los estudios de preinversión citados.

La reconversión del puerto incorporaría –en una primera etapa- 50 hectáreas a la trama urbana de Santa Fe, contiguas al sistema fluvial, lo cual permitiría equipar a la ciudad para responder a las demandas del siglo XXI, desarrollar centros de exposiciones y convenciones y concretar emprendimientos comerciales y residenciales como ocurre en

numerosos lugares del mundo y del país, cambio que puede ejemplificarse con la transformación de Puerto Madero en la ciudad de Buenos Aires.

## **IV) TRANSPORTE AEREO E INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA.**

### **VI.1) REESTABLECIMIENTO DE LA CONEXIÓN AÉREA PARA PASAJEROS Y CARGAS ENTRE LAS CIUDADES MÁS IMPORTANTES DE LA REGIÓN CENTRO.**

Para los aeropuertos de la Provincia de Santa Fe es fundamental reestablecer las conexiones con Capital Federal y la ciudad de Córdoba. El Gobierno de la Provincia de Santa Fe ha firmado un convenio con la aerolínea local “Sol S.A.”, donde se acordó el otorgamiento de un subsidio para afrontar los costos de combustible de las aeronaves. En este acuerdo, la provincia afrontaría el 100% de las erogaciones de combustible en el primer año, el 80% en el segundo año y el 70% en el tercero.

La empresa ha tomado compromiso de realizar los siguientes vuelos, de lunes a viernes:

- a) Cuatro vuelos diarios desde Rosario a Capital Federal, ida y vuelta.
- b) Dos vuelos diarios desde Rosario a Córdoba (Capital), ida y vuelta.
- c) Un vuelo diario Santa Fe- Capital Federal (ida y vuelta).
- d) Un vuelo diario Rafaela- Santa Fe- Capital Federal (ida y vuelta)

El Consejo de Entidades Empresarias y de la Producción de la Provincia de Santa Fe consideran fundamental el mantenimiento de estos compromisos y la continuidad de estos servicios aéreos.

En otro orden, los sectores empresarios de Rafaela han requerido inversiones adicionales para el aeródromo ubicado en esta importante ciudad. El Aeródromo Rafaela tiene un convenio firmado entre la Fuerza Aérea Argentina y la Municipalidad, para que ésta última realice el gerenciamiento y explotación de la actividad. Dicho aeródromo cuenta con la siguiente infraestructura, que necesita ser ampliada y remodelada:

- a) La pista debe ser extendida a 1.500 metros de largo, 23 metros de ancho, Calle de carreteo y Playón de estacionamiento para dos aviones.
- b) Se requieren inversiones en el sistema de iluminación (calle de carreteo y playón) y en la Torre de Control.