**La visión de la BCSF en relación al Puerto de Santa Fe**

**y el contrato de dragado de la Hidrovía**

La Bolsa de Comercio de Santa Fe viene trabajando desde hace décadas y de forma incansable, en el Proyecto de Reconversión del Puerto de Santa Fe y la Construcción de una Terminal Multipropósito, a la vera del río Paraná, a la altura del kilómetro 584.

Toda su historia, de 137 años, está asociada al movimiento económico de la región y, en particular, de la exportación de agro productos, hacia distintos destinos del mundo.

La BCSF fue, además, una de las principales impulsoras del dragado y acondicionamiento de la Hidrovía Paraguay- Paraná y, de hecho, sus autoridades participaron, en la década del ‘90, del acto de firma del primer contrato para el dragado y balizamiento.

Se deben tener presentes tres hitos de aquella época: en 1989, la creación del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraná-Paraguay (CIH); en 1992, la sanción de la ley nacional de Puertos N°24.098, que permitió las inversiones privadas en puertos e infraestructura y, en 1995, la firma del primer contrato de concesión para el dragado y balizamiento de la HPP.

## Desarrollo con equilibrio

La institución siempre ha considerado la importancia sustancial de este curso de agua para el comercio, por lo que implica éste en sí mismo como dinamizador de la economía de las ciudades y poblaciones ubicadas a la vera del río y como posibilidad cierta para la disminución de los costos logísticos de la producción.

La BCSF, en toda su trayectoria, ha alentado proyectos y políticas que procuren revertir los desequilibrios territoriales, que se observan en la provincia de Santa Fe; acciones que, sin desmedro de ninguna zona, permitan dinamizar las regiones con menor desarrollo relativo.

A la Hidrovía, se la dimensiona -entonces-, no sólo por desempeño para el comercio exportador trasatlántico, sino para aquél de carácter regional dentro del Mercosur. En otras palabras, como un eje estructural de desarrollo.

Es nuclear, entonces, el aprovechamiento pleno de su curso de agua, en toda su extensión y de todos los puertos actuales y los que en el futuro se lleguen a construir, por imperio de la generación de mayor producción por parte de la Argentina y de las naciones vecinas, y por el intercambio comercial entre ellas.

El diseño de una nueva logística, necesariamente, exige la participación público-privada, además de la infraestructura acorde a las necesidades de seguridad en nuestros tiempos.

En este punto, se debe tomar en cuenta, el colapso operativo que registran los puertos del Gran Rosario, a fin de buscar acompañar el crecimiento productivo, pero con condiciones logísticas más extendidas en todo el territorio de la provincia y del país.

Reafirmando la aseveración anterior, el Centro de Estudios y Servicios de nuestra Bolsa, ha calculado que el aporte de las exportaciones del centro norte de la provincia de Santa Fe, correspondiente a la producción de la campaña 2020/2021 -estimadas de los cuatro complejos (soja, girasol, trigo y maíz)-, ascienden a 2.367,5 millones de dólares. Representa un incremento del 36,1% respecto a la estimación para la campaña anterior.

Por dichas exportaciones, el aporte de la región al fisco nacional en concepto de retenciones, se estima en 639,3 millones de dólares.Considerando el tipo de cambio oficial promedio anual, esto representa una recaudación de 60.787,2 millones de pesos en 2021.

## Desafío

La BCSF considera que el desafío consiste en potenciar las posibilidades desde Santa Fe hacia el norte, a fin de responder a las necesidades de circulación de mercaderías y bienes de carácter regional, pensando este espacio, geográficamente, entre las provincias del Litoral argentino con el sur de Brasil, Paraguay y Uruguay. Se complementaría así el gran trabajo portuario que se desarrolla desde Timbúes hacia la desembocadura en el Océano Atlántico.

En este punto, cabe señalar el particular interés de la provincia de Córdoba, de sacar su producción de minerales, industrial en sus distintos rubros y agroindustrial, por los puertos ubicados en la Provincia de Santa Fe, en especial por la estación fluvial local, a fin de mejorar los términos del intercambio, en ambos sentidos, con los países del Mercosur.

En este punto, resulta procedente tener en cuenta a la Ciudad de Santa Fe como un Nodo de Interconexión del Corredor Biocéanico Central Coquimbo- Porto Alegre con la Hidrovía Paraguay-Paraná, como **se observa en el video institucional.**

### Aporte institucional

La Bolsa de Comercio de Santa Fe hizo aportes al Documento Mesa de Trabajo Público-Privada Santafesina para la red troncal de navegación del río Paraná, en agosto de 2018, la que integró conjuntamente con la Bolsa de Comercio de Rosario y otras entidades; y que fue entregado a las autoridades nacionales de turno.

Asimismo, conjuntamente con las instituciones de la Mesa de Entidades Productivas de Santa Fe y Región, fijó posición, la que fue expuesta en el Consejo Federal de Hidrovía, y en notas dirigidas al rector de la Universidad Nacional del Litoral, al ministro de la Producción y al presidente del Ente Administración del Puerto de Santa Fe.

Se resaltan en atención al Puerto de Santa Fe y teniendo siempre presente la necesidad de construir una Nueva Terminal Multipropósito y el fortalecimiento de todos los puertos litoraleños, que se deben considerar las siguientes cuestiones:

1. **Respecto de un nuevo contrato:**
2. Mantenimiento del dragado, balizamiento y señalización de la Hidrovía de Santa Fe al norte, hasta Confluencia, conforme las condiciones contractuales que entraron en vigencia en agosto de 2010, es decir con 10 pies de calado.
3. Cumplimiento de las condiciones de navegabilidad de la Hidrovía Paraguay-Paraná en el tramo Santa Fe – Puerto Gral. San Martín a 28/30 pies, a fin de permitir atender el creciente flujo de carga del centro norte provincial y regional y que demanda fletes competitivos.
4. **Comprometer a la actual Administración e incorporar en el futuro contrato de concesión, el dragado del Canal de Acceso al Puerto de Santa Fe.**
5. **Ídem respecto de asegurar que la diferencia de calado entre el Puerto de Timbúes y el de Santa Fe no sea nunca mayor a los 4 pies, tema que toma relevancia ante la necesidad de construir una Nueva Terminal Multipropósito del Puerto de Santa Fe, a fin de asegurar su competitividad y para dar complementariedad a las cargas provenientes del centro norte del país.**
6. **Organismo de control:** Asegurar dentro de las competencias del organismo de control, el cumplimiento de los puntos antes mencionados**.**
7. En cuanto a la gobernanza de la Hidrovía, la BCSF considera que se requiere un órgano de control público-privado independiente y autónomo, con participación de las provincias y representantes del sector privado.

**Según** el estudio de CEDPLA (2016), que toma como base la proyección del total de TEUs operados en el país; se estima que la participación de Santa Fe sobre el total operado en Argentina varía desde el 0,6% (en 2017) hasta: a) 10% (en 2037) para un escenario optimista; b) 0,4% al 3,8% en un escenario moderado; y c) del 0,2% al 1,7% en un escenario pesimista.

Los escenarios antes mencionados han sido construidos considerando un calado acorde de la zona de la futura Nueva Terminal Multipropósito, en el sistema fluvial portuario al cual se incorporaría como competidor.

.

## Captación de cargas

La construcción de los escenarios de captación depende no sólo de la eficiencia del Puerto de Santa Fe y de los puertos litoraleños, sino de su capacidad de integración con el FFCC Belgrano hacia el NOA, y de la vía navegable hacia el Noreste, que le permita ser competitivo frente a las estructuras de exportación e importación actuales. Éstas se producen, mayormente, desde los centros de producción en camión, hasta los puertos de Rosario, San Lorenzo, San Martín, Buenos Aires o Zarate, tanto para agro-graneles como para contenedores.

En este sentido, los puertos competidores del NPSF se ubican al Sur de éste. Éstos cuentan con la ventaja de tener un mayor calado navegable, pero la desventaja de que la rotación de barcazas hacia el norte tiene un tiempo más largo.

Sin embargo, cabe destacar, que los puertos de Santa Fe al Norte, serían aliados del NPSF por la necesidad de contar con la intermodalidad de barcazas fluviales a buques de mayor calado. Es importante poner de resalto, la gran oportunidad para el Centro-Norte del país, de generar, un mayor tráfico de productos y bienes que, además, acrecentaría la dimensión de la economía de los servicios.

Según los últimos datos informados, unas 2.900 barcazas bajan, anualmente, desde Bolivia, Brasil y Paraguay por la Hidrovía Paraná- Paraguay

**Por último*,*** la BCSF manifiesta su satisfacción por el funcionamiento de las Terminales de Agro graneles **y de Contenedores en el Puerto de Santa Fe, en su acuerdo con el Puerto de La Plata. En tanto, ha recogido de sus Cámaras adheridas, la inquietud por una diversificación de los mercados. Estas dos terminales, se unen a las existentes de Combustibles y Multipropósito.**