

Martes 25 de enero de 2022.

SEÑOR PRESIDENTE DEL HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE

DEL PARTIDO DE RAMALLO

DN SERGIO COSTOYA.

SU DESPACHO.-

Tengo el agrado de confeccionar el presente, en carácter de Gerente Técnico y Administrativo de esta ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO (AGPSE en adelante), a los fines de dar respuesta a la Resolución 2680/21 de fecha 18 de noviembre de 2021, por la cual ese Honorable Cuerpo que usted preside, se solicita del MINISTERIO DE TRANSPORTE información sobre el trabajo de dragado llevado a cabo frente a la costa de Ramallo, provincia de Buenos Aires, bajo responsabilidad de esta Sociedad del Estado.

I.- La visita de los Departamentos Ejecutivo y Deliberativo.

La resolución que se responde por el presente no fue remitida por el MINISTERIO DE TRANSPORTE ni notificada formalmente por ese Concejo Deliberante antes de ahora.

Se tomó conocimiento recién con fecha 18 de enero de 2022, en virtud de que un grupo de concejales (Torri-Stebano-Ricciardelli-Lescano) se apersonaron en la sede central de esta AGPSE, haciendo entrega de una copia de la misma, y solicitando la puesta a disposición de información de carácter ambiental, con el propósito de atender las inquietudes de los vecinos de Ramallo, y satisfacer la demanda de información de la comunidad.

Fructífera había sido también la visita recibida el lunes 20 de diciembre de 2021 de una delegación del Departamento Ejecutivo, encabezada por el Señor Secretario de Desarrollo Local de la Municipalidad de Ramallo, Roberto Borselli. Los funcionarios municipales expresaron inquietudes y preguntas análogas, aunque antes bien focalizadas en las concesiones de

explotación para la zona de playa y recreativas del partido, la viabilidad de los emprendimientos comerciales y proyectos en ciernes para licitar otras nuevas, y el demás acciones y obras para fomentar el turismo teniendo al río como recurso y principal atractivo. Se puso también en conocimiento de esta AGPSE la existencia de autorizaciones y construcciones de diversas características en las islas "las hermanas", reparando en su condición de bien del dominio público, y se comentó el estado y los antecedentes del ordenamiento ambiental territorial del partido, con especial interés en depositar arena en sectores de costa y playa para uso recreativo de habitantes y turistas. En este punto, los profesionales de AGPSE brindaron criterios sobre la protección de la costa y los humedales, y señalaron las autoridades provinciales competentes para otorgar dichas aprobaciones.

Esta AGPSE explicó también el alcance de sus responsabilidades contractuales y su relación con la SUBSECRETARÍA DE PUERTOS, VIAS NAVEGABLES Y MARINA MERCANTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE, como así también que la coordinación del Procedimiento de Evaluación Ambiental o la Evaluación Ambiental Estratégica que deberá llevarse a cabo en forma previa a la licitación de la VÍA NAVEGABLE TRONCAL (VNT), es responsabilidad del ENTE NACIONAL DE CONTROL Y GESTIÓN DE LA VÍA NAVEGABLE creado por Decreto de Necesidad y Urgencia 556/21 del Poder Ejecutivo (DECNU-2021-556-APN-PTE).

Se explicitó también que, al tratarse trabajos en ejecución, en el marco de la planificación integral de las obras de mantenimiento de la VNT, esta AGPSE decidió encomendar una Auditoría Ambiental, la cual estará concluida a la brevedad y comunicará también a esa comuna.

Me permito hacer constar que en ningún momento los funcionarios municipales mencionaron la intervención del Concejo Deliberante. Es decir, que AGPSE en general, y, quien suscribe en particular, no dio respuesta a la Resolución 2680/21 de fecha 18 de noviembre de 2021 antes de ahora, porque no tenía ni tuvo conocimiento de su existencia.

Tal salvedad es conteste a la buena fe, transparencia, y trato colaborativo que es esperable y propio de la función pública en todos los niveles de gobierno, como así también al carácter técnico y la imparcialidad que procura el presente, evitando especulaciones políticas.

Finalmente, coincidimos con los asistentes, que la cuestión atinente al dragado de la Vía Navegable Troncal (VNT) entremezcla causas, fines, deseos, visiones y proclamas que exceden al partido de Ramallo y los trabajos de mantenimiento a cargo de esta AGPSE; requiriendo su abordaje de realismo y honestidad intelectual, garantizada por la presencia de ese Cuerpo en tanto órgano encargado de la gestión eficaz de los intereses locales (Art. 192 Const. Prov. Bs. As.).

II.- Antecedentes normativo de la actuación de la AGPSE en la Vía Navegable Troncal (VNT).

Sentado lo que antecede, resulta conducente a modo de introducción referenciar el marco normativo que justifica la intervención de la AGPSE como Concesionario de las obras por peaje que se planifican y ejecutan en toda la VNT, de acuerdo con la Ley N° 17.520 de Concesión de Obras Públicas de la Nación.

II.1. El artículo 8° de la Ley de la Navegación N° 20.094 establece que las aguas navegables de la Nación que sirvan al tráfico y tránsito interjurisdiccional por agua, los puertos y cualesquiera otras obras públicas construidas o consagradas a esa finalidad, son bienes públicos destinados a la navegación y sujetos a la jurisdicción nacional.

Desde el punto de vista constitucional, la Ley N° 24.385 aprobó el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) suscripto el 26 de junio de 1992 entre la REPÚBLICA ARGENTINA, el ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA, la REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL, la REPÚBLICA DEL PARAGUAY y la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY con el objeto de facilitar la navegación y el transporte comercial, fluvial longitudinal en el ámbito del Tratado de la Cuenca del Plata, mediante el establecimiento de un marco normativo común que favorezca el desarrollo, modernización y eficiencia de dichas operaciones, y que facilite y permita el acceso en condiciones competitivas a los mercados de ultramar, vigente hasta la fecha.

En línea con las políticas de la reforma del estado de la Ley 23696, por el Decreto 863/93 se llamó a Licitación Pública Nacional e Internacional por el régimen de concesión de obra pública por peaje, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de redragado y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal comprendida entre el

kilómetro 584 del RÍO PARANÁ, tramo exterior de acceso al puerto de Santa Fe y la zona de aguas profundas naturales, en el RÍO DE LA PLATA exterior, hasta la altura del kilómetro 205,3 del Canal Punta Indio, utilizando la ruta por el Canal Ingeniero Emilio Mitre.

Consecuentemente, por el Decreto N° 253/95 se adjudicó dicho procedimiento a un consorcio empresarial a la postre denominado HIDROVIA S.A., y se aprobó el Contrato de Concesión y sus Anexos, que con sus sucesivas prórrogas se extendió en su plazo original hasta el 30 de abril de 2021.

Con fecha 26 de noviembre de 2020 por el Decreto N° 949/20, el Poder Ejecutivo delegó en el MINISTERIO DE TRANSPORTE la facultad de efectuar el llamado y adjudicación de la Licitación Pública Nacional e Internacional en el marco de la Ley N° 17.520 de la VNT, dando en cierto modo bases para la continuidad del modelo de gestión de la VNT, a riesgo empresario y sin intervención del estado en la gestión.

Posteriormente, por Resolución N° 129 de fecha 28 de abril de 2021 del MINISTERIO DE TRANSPORTE se instruyó a HIDROVÍA S.A. la continuidad del Contrato de Concesión por el término de NOVENTA (90) días, extendiéndose así el plazo de la Concesión otorgada por el citado Decreto N° 253/95 hasta el 11 de septiembre de 2021.

II.2. Antes del vencimiento de dicha prórroga, por el artículo 1° del Decreto N° 427 (B.O. 1/7/2021) se modificó el artículo 5° del Estatuto Societario de esta AGPSE, incorporando la facultad de asumir la prestación de todo tipo de servicios de mantenimiento y operación de las vías navegables que se le otorguen y/o se le encomienden, y realizar los actos que le corresponda ejecutar en tal carácter, por sí o a través de terceros.

Dicha modificación posibilitó que el Poder Ejecutivo encomiende a esta AGPSE, transitoriamente, la responsabilidad de la continuidad de las obras previas, para el mantenimiento de la VNT en condiciones operativas y de navegabilidad, por un plazo de duración de doce (12) meses contados a partir de la finalización del plazo establecido por la mencionada Resolución N° 129/21, prorrogable hasta la toma de servicio por parte de quien o quienes resultaren adjudicatarios de la licitación encomendada por el Decreto N° 949/20.

Surge de los considerandos del Decreto 427/21 que la encomienda en cabeza de esta AGPSE se fundamentó en:

a) La importancia estratégica de la VNT para el desarrollo económico de la REPÚBLICA ARGENTINA, y la libre navegación en condiciones competitivas, consignando expresamente como política de estado conforme el mencionado Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) y la Ley N° 27.419 de Desarrollo de la Marina Mercante Nacional y la Integración Fluvial Regional.

b) La necesidad de preservar el interés público comprometido en la adecuada administración de la Red de Navegación Troncal y las fuentes de trabajo directas e indirectas vinculadas al sistema en tratamiento, evitando escenarios o situaciones que pudieren alterar o poner en riesgo la normal operación de los puertos que dependen de este, con consecuencias negativas para el comercio exterior y el desarrollo de las economías regionales de la REPÚBLICA ARGENTINA.

c) Que el artículo 4° inciso b) de la Ley N° 17.520 faculta a otorgar concesiones de obra pública para la construcción, conservación o explotación de obras públicas en forma directa a entes públicos o sociedades de capital estatal.

d) Que el contrato de gestión de servicios públicos, más que una concesión, es una técnica de gestión indirecta o por medio de empresas, por oposición a la gestión directa o realizada por los propios medios administrativos.

e) Que la AGPSE cuenta con el formato jurídico y técnico apropiado para cumplir con las labores hasta tanto se desarrolle la licitación pública prevista en el Decreto N° 949/20.

f) Que la AGPSE posee la capacidad técnica para planificar la ejecución, por sí o por terceros, de los actos y obras necesarias para la adecuada prestación de los servicios de dragado, balizamiento y control hidrométrico de la VNT, asegurando la presencia estatal en el cumplimiento de las prestaciones que hasta la fecha se realizaban a riesgo empresario del sector privado.

Inmediatamente, en el mes de julio de 2021 las áreas técnicas de AGPSE comenzaron a trabajar en forma diferenciada para organizar: (i) el servicio de dragado (ii) la señalización y balizamiento (iii) el control hidrométrico (iv) la gestión operativa de administración y de cobro del peaje de la VNT.

El dragado es costoso y requiere de una planificación sostenida, habida cuenta de la usual escasez de equipos aptos y operativos de bandera nacional, de los tiempos de alistamiento, de la

especial preparación requerida para la tripulación de la draga, de la necesidad de coordinada acciones con las distintas autoridades intervinientes etc.

Se comenzó a proyectar con carácter urgente las acciones anticipatorias y preparatorias para asegurar la continuidad del servicio de la VNT al vencimiento de la Concesión en favor de HIDROVIA S.A., recabando información esencial para el traspaso de diversa naturaleza, sobre el personal de la entonces concesionaria, los bienes del estado nacional afectados al mantenimiento, tasas de sedimentación habituales y extraordinarias registradas, dificultades o necesidades de mejora que se hubieren presentado durante la vigencia del contrato de concesión, batimetrías, listado de ubicación y datos registrados de las estaciones hidrométricas y demás instrumentos de medición, volúmenes dragados en los diferentes tramos de la VNT, ubicación y características de las señales y boyas existentes en la traza actual de en toda su extensión etc.

Entre esa información se encuentran incluidos los Estudios de Impacto Ambiental realizados con carácter previo al diseño de la VNT concesionada en favor de HIDROVIA S.A., y el Plan de Gestión Ambiental dictado en consecuencia, que estuvieron y están a disposición en la sede del Órgano de Control, incluso con anterioridad a la encomienda del Decreto 427/21.

Fue con arreglo a dichos instrumentos, parámetros y estudios antecedentes que desde la toma del servicio se planificaron las tareas de dragado en la VNT en general, y en el Paso "Las Hermanas" en particular, bajo las circunstancias puntualizadas en el presente informe.

II.3. En otro de consideraciones, el 24 de agosto de 2021, por el Decreto 556/2021 el Poder Ejecutivo creó el ENTE NACIONAL DE CONTROL Y GESTIÓN DE LA VÍA NAVEGABLE como organismo descentralizado con autarquía administrativa, funcional y económico-financiera, en el ámbito jurisdiccional del MINISTERIO DE TRANSPORTE. El Ente posee amplias facultades, competencia y responsabilidades (incluida la materia ambiental primaria) acordes al cometido fundacional de ejercer las delegaciones asignadas al MINISTERIO DE TRANSPORTE por el citado Decreto N° 949/20.

Finalmente, con fecha 2 de septiembre de 2021 se suscribió el Contrato de Concesión entre el MINISTERIO DE TRANSPORTE y esta AGPSE, por el cual se establecieron las condiciones, el objeto y la naturaleza de los servicios a prestar, calificados como complementarios del comercio exterior de la República Argentina, del transporte internacional, como así también del transporte y

tránsito nacional, delimitando la responsabilidad y la obligación de mantener vías navegables expeditas y seguras en condiciones económicas aceptables (Conf. Numeral 2.3 del Contrato de Concesión).

Toda esta información es de público acceso y fue difundida a través de la web y en los sitios del MINISTERIO DE TRANSPORTE (<https://www.argentina.gob.ar/transporte>) y de la AGPSE (<https://www.argentina.gob.ar/transporte/administracion-general-puertos-se>).

III- La Planificación y el estado de Emergencia Hídrica. Importancia económica de la VNT.

III.1. Por el Decreto 482 de fecha 26 de julio de 2021, el Poder Ejecutivo Nacional declaró en "Estado de Emergencia Hídrica" la Cuenca del Paraná, debido a la situación extraordinaria e imprevisible originada en el déficit de precipitaciones en las cuencas brasileñas del río Paraná, del río Paraguay y del río Iguazú, entre otros factores que se conjugaron para provocar la bajante histórica más importante en nuestro país en los últimos setenta y siete (77) años.

Tal como se consigna en los considerandos del citado Decreto 482/21, la bajante extraordinaria genera una situación crítica e inusual en muchos aspectos. En lo concerniente a la labor atribuida a AGPSE, altera severamente la previsibilidad en orden al mantenimiento de las profundidades alcanzadas para la navegación de la VNT.

El estado de Emergencia Hídrica acarrea la necesidad de actuar sin demoras innecesarias, para asegurar el mantenimiento de las profundidades mínimas que posibiliten la navegación segura.

En lo atinente al sector naviero, la pérdida de profundidad obliga a los buques a cargar menos toneladas en los puertos de la VNT y transportar las materias primas a los puertos del Sur, sumando muchísimos kilómetros de viaje (según la posición de la carga) en camiones y generando mayores costos de flete, mayor congestión de tráfico, rotura de rutas y potenciales muertes por accidentes; como así también un mayor impacto ambiental por generación de gases efecto invernadero, calculándose en, al menos, 30 veces el incremento de combustible necesario por tonelada transportada en camión, comparado con el que consume el transporte fluvial.

Asimismo, no puede soslayarse el incremento exponencial del riesgo de varaduras por falta de caudal y escasa profundidad bajo quilla, siniestro o accidentes que provoquen derrames, infortunios éstos que seguramente han de producir un impacto ambiental negativo en su acaecer.

El informe del INSTITUTO NACIONAL DEL AGUA (INA) publicado en el sitio web oficial en julio de 2021 consignaba que *“...la bajante del río Paraná, de características extraordinarias, será motivo de especial monitoreo diario. La perspectiva al 30 de septiembre de 2021 es netamente desfavorable, con probabilidad cierta de extenderse en los subsiguientes cuatro meses.”*; al tiempo que la tabla de los pronósticos de niveles medios mensuales de algunas secciones del río Paraná, llevaban al INA a concluir que la evolución sería descendente hacia los niveles mínimos históricos en toda la cuenca, configurando un escenario probabilístico que se extendería hasta finales del año 2021.

En este cuadro de situaciones, la planificación adquiere una preponderancia esencial, para la adecuada ejecución de este tipo de obras públicas de mantenimiento. Así entonces se comenzó así a confeccionar el plan de obras de mantenimiento de la VNT en sus pasos críticos, siendo dable destacar que la magnitud de los trabajos requiere de una infraestructura movilizadora apta para atender su realización eficientemente en sus 1480 kilómetros, y que la correcta ejecución no se vea condicionada a factores empresariales vinculados a la logística, alistamiento y estado de operatividad de la infraestructura.

Ahora bien, el dragado en el brazo derecho de Paso “Las Hermanas” (PLH) en particular, que motiva este informe, venía siendo estudiado y planificado ya con antelación, y fue incluido y ejecutado como parte del concierto de la aludida planificación, tomando los estudios antecedentes, las propias evaluaciones, y muy especialmente los requerimientos de los usuarios de la VNT, la Cámara de Practicaje y la Prefectura Naval Argentina, para actualizar la información oficial proporcionada por el Órgano de Control.

III.2. La situación de emergencia causó también mayores costos logísticos, afectando la balanza comercial y el ingreso de divisas para el comercio exterior argentino. Según un estudio de la Bolsa de Comercio de Rosario, en el semestre que va desde el 1° de marzo hasta el 31 de agosto del 2021, la extraordinaria bajante del Río Paraná, en tanto principal vía de salida de los productos del complejo agroindustrial argentino, generó pérdidas a la cadena de valor del comercio de granos y a todos los productores agropecuarios argentinos por sumas que se estiman en US\$ 315,1 millones. Distintos entes públicos competentes han informado a esta AGPSE que la interrupción de las tareas de dragado y mantenimiento podría implicar también la interrupción y riesgo del

transporte de cargas de cabotaje e internacional, afectando tanto a la producción destinada al consumo interno (por ejemplo, combustibles y fertilizantes) como a las exportaciones de nuestro país (graneles agrícolas y no agrícolas, contenedores, vehículos, entre otros). Es decir, que es indudable el interés público comprometido en asegurar el normal funcionamiento de la VNT (tal como lo expresa el Decreto 427/21 en sus considerandos), a través de la continuidad de los servicios y el estado operativo del transporte fluvial, con la finalidad de mitigar o atenuar así las pérdidas y el impacto de la crisis que la sequía ya de por sí ocasiona.

Sin duda, el nivel y tipo de actividad que se desarrolla a través de la VNT reviste importancia estratégica, económica y social para el desarrollo de la Argentina en su conjunto, circunstancia que se puede apreciar de las estadísticas publicadas en la página del Ministerio de Transporte, Subsecretaría de Vías Navegables y Marina Mercante, (<https://www.argentina.gob.ar/puertos-vias-navegables-y-marina-mercante/estadisticas-de-carga>). Del análisis de dichas cifras oficiales se observa que en el año 2020 el movimiento por la VNT es de 123 millones de toneladas y en el resto del país 36 millones de toneladas de carga, dimensionando así la importancia del volumen de la producción de nuestro país y de las provincias que se canaliza por la VNT.

En cuanto a la cantidad de embarcaciones, el tráfico de buques mayor a 15 pies que ingresó a la VNT promedio en los últimos cinco años es superior a los 4.400, lo cual grafica también la importancia de su mantenimiento para el cumplimiento de los fines y objetivos de la Ley 27419 de “DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL Y LA INTEGRACIÓN FLUVIAL REGIONAL” y sus reglamentaciones. Esta cantidad de buques ya transitan hace años por las VNT hace años, incluso frente al partido de Ramallo, y no variará ni se incrementará a causa de los trabajos sobre los cuales versa este informe.

En suma, considerando la importancia que la VNT representa para las economías regionales de cada provincia en particular, y de la economía de nuestro país en general, garantizar la navegabilidad en condiciones seguras no admitía dilaciones o incertezas, en el contexto referenciado.

IV.- Control, Gestión y Calidad Ambiental. El Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental y Participación Ciudadana pendiente sobre la VNT.

Sin perjuicio de las razones esgrimidas en el capítulo anterior, el dragado en cuestión se ha llevado a cabo con apego a las normas procedimentales y sustanciales tendientes a preservar la calidad y el cuidado del medio ambiente que resultan de aplicación, según las disposiciones contractuales vigentes.

IV.1. El Contrato de Concesión (<https://www.argentina.gob.ar/transporte/administracion-general-puertos-se/via-navegable-troncal>) circunscribe la labor y competencia de AGPSE a ejecutar las tareas de mantenimiento tendientes a preservar las condiciones de navegación segura y el nivel de calidad del servicio dentro de un marco normativo preestablecido, acorde a los estándares de gestión y la calidad ambiental propia y específica de la naturaleza de los trabajos en cuestión. Es característica distintiva y permanente, y hace a la esencia del mantenimiento de la VNT realizar intervenciones en los pasos, registrándose ya más de cuatrocientos (400) desde el inicio de la Concesión referenciada y hasta el año 2021.

Una de las premisas que también se verifica en este caso del PLH, es acompañar el comportamiento hidrosedimentológico del río (ajuste de traza) en su comportamiento natural, para garantizar de ese modo la navegación segura con la menor intervención posible.

Precisamente, el actual canal secundario del Paso "Las Hermanas" (PLH), hasta el inicio de los 90' funcionaba como la vía principal, pero se dejó de mantener por el comportamiento del río que exigía un esfuerzo de dragado insostenible, optándose en aquel entonces por mantener el brazo izquierdo.

IV.2. Mediante Orden de Servicio DOCPE-2021-106367868-APN-SSPVNYMM#MTR, de fecha 3 de noviembre de 2021, el Organo de Control autorizó el dragado del brazo del derecho del PLH, e instruyó a esta AGPSE a efectuar las correspondientes tareas de balizamiento una vez presentados los datos que atestigüen la adecuación de las profundidades. La Orden de Servicio enuncia que la causa principal para el cambio propuesto es una mejora en las condiciones de navegabilidad de la Vía Navegable Troncal, con el fin de ampliar los radios de curvatura del PLH y mejorar sustancialmente la navegación y las condiciones de seguridad, eliminando una curva de difícil travesía en el Km 320, con sustento en lo estipulado en el punto 2.5.8 del ANEXO 2 (Especificaciones técnicas y plan de trabajo para el dragado de mantenimiento del Contrato de Concesión).

IV.3. La prevención de impactos negativos significativos y la preservación del entorno y los recursos naturales, se materializa en el adecuado tratamiento y disposición de los sedimentos, caracterizándolos previo análisis de laboratorio, y regulando su extracción y destino.

El río Paraná naturalmente presenta activos procesos de erosión y sedimentación, por ello, el transporte y depósito de sedimentos en su lecho condiciona al dragado permanente para posibilitar la navegación. Los sedimentos son un componente natural esencial del lecho, que determinan el balance morfológico y ecológico del ambiente acuático. Durante las crecientes anuales ordinarias la capacidad de transporte que tiene el río aumenta exponencialmente, y los sedimentos muy rápidamente son movilizados aguas abajo.

La administración eficiente en la VNT impone la caracterización de los sedimentos a fin de prevenir contingencias; aunque una adecuada gestión ambiental debería iniciar directamente en las posibles fuentes de ingreso de contaminantes al medio acuático, y no cuando estos ya lo han alcanzado. Al respecto, es importante destacar que los contaminantes presentes en los sedimentos del lecho tienen fundamentalmente un origen externo y antrópico, y no se relacionan ni reconocen causa u origen en las tareas o actividades de dragado y señalización de la VNT a cargo de esta AGPSE.

La gestión sostenible de los sedimentos provenientes del dragado se realiza a nivel de cuenca, y representa un gran desafío y responsabilidad para todos los sectores involucrados. Por ello, desde hace casi 30 años el Órgano de Control analiza los sedimentos en calidad y cantidad, desarrollando diferentes estrategias de gestión de los mismos. Una de las medidas, implementada hace largo tiempo en la etapa de diseño, consiste en la administración de zonas de veda ambiental e hidráulica, para evitar alteraciones en la hidrodinámica fluvial.

Las zonas de veda, desde el punto de vista hidráulico, se establecieron para evitar cambios en la red de avenamiento de arroyos, riachos y cuerpos de agua asociados a la ruta de navegación, debido principalmente a obstrucciones de brazos secundarios, todos son sectores especialmente sensibles a la sedimentación.

Es por ello que para mantener operativa la VNT, la primera opción que corresponde considerar es la relocalización de material dragado en el mismo sistema (el río), y esto es lo que prima. Es decir que, ante la necesidad de dragar en los pasos para que el sedimento depositado no imposibilite la

navegación, se interviene cuando el sedimento rellena ese espacio, procurando un equilibrio en el aporte y depositación de sedimentos a lo largo de la VNT, alternando la intervención en cada paso, de manera tal que mientras se ejecuta el mantenimiento de alguno de los pasos, los lugares mantenidos anteriormente vuelvan a llenarse de sedimentos.

Asimismo, es dable señalar que las medidas de protección de la biota acuática se han considerado desde el origen de la concesión en favor de HIDROVIA S.A., cuando se definieron zonas de veda desde el punto de vista ambiental.

IV.4. Excediendo lo atinente a los trabajos ejecutados bajo responsabilidad de esta AGPSE, es cierto que la cuenca del río Paraná y sus afluentes han sufrido cambios en los últimos 30 años producto de las variaciones naturales, los efectos del Cambio Climático y las actividades antrópicas que degradan el ambiente (construcción de obras hidráulicas, acciones de desmonte, afectación de humedales, incendios y prácticas agrícolas cuestionadas etc.); todo lo cual puede influir en mayor o menor medida sobre la entidad, el comportamiento y la dinámica de los cursos de agua, y consecuentemente sobre las tasas o niveles de sedimentación del Paraná.

Pero de cara a la obligación genérica estatuida en el artículo 11 de la Ley 25.675, la Concesión transitoria otorgada a la AGPSE tiene por objeto el mantenimiento sobre una obra ya realizada, para resguardar una actividad continua y permanente en ejecución, clasificada como servicio público interjurisdiccional, que no puede verse sujeta a interrupciones. Los trabajos se han llevado a cabo bajo la observancia del Plan de Gestión Ambiental en lo referente a las zonas de veda y de vertido, y de las normas para las operaciones de dragado que resultan de aplicación, analizando previamente las muestras, y controlándose el proceso de disposición del material, todo ello para evitar impactos negativos significativos sobre el ambiente, bajo la supervisión del Órgano de Control – Concedente prevista en el marco regulatorio.

Es decir, que el ajuste de traza para el mayor uso del brazo derecho del Paso “Las Hermanas” (PLH), desde el punto de vista del *factor escala* en su necesaria *consideración sistémica*, era ya parte de la VNT vía navegable en su actual diseño y extensión, y forma parte del área y del sistema concesionado, sujeto a jurisdicción federal.

IV.5. La participación ciudadana es importante, y debe darse en un marco reglado, donde los aportes científicos, opiniones críticas, distintas miradas u oposiciones puedan ser consideradas

apropiadamente por los evaluadores, con anterioridad a la emisión de la Declaración de Impacto Ambiental que en el caso corresponda, para la licitación ordenada por el citado Decreto N° 949/20. Va de suyo que todas las posiciones y puntos de vista filosóficos, ideológicos u holísticos deben ser respetados, de consuno con la garantía de toda persona de ser oída y expresarse, siempre que no se difunda información inverosímil desde colectivos abstractos, o desde el anonimato, para generar preocupación y zozobra en la población.

Sin perjuicio de ello, la intervención en los pasos críticos está contractualmente prevista y regulada en Plan de Gestión Ambiental aprobado vigente para la VNT. Sobre el particular, la información generada entre los años 2016-2019, evidencia que la configuración de los pasos críticos y el caudal del río, entre otros factores, son responsables de que las demoras constituyan el 43% del tiempo de navegación, con anterioridad a la Concesión otorgada a esta AGPSE, según publicitó oportunamente el MINISTERIO DE TRANSPORTE, precisamente al proyectar el ajuste de traza en el Paso "Las Hermanas" (PLH) en los términos de la información que aún hoy subsiste en la web: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/presentacion_proyecto_hidrovia_2021.pdf

En la página 15 del documento se reportó oportunamente la proyectada intervención futura en el Paso "Las Hermanas", proveyendo también un espacio para consultas mediante correo electrónico info@hidroviafederal.gob.ar.

Al mismo tiempo, en un documento preliminar dado a publicidad con el objetivo de que los interesados observen y conozcan las propuestas sobre las cuales se estaba trabajando, se adelanta la intervención en la traza secundaria de Las Hermanas (ver página 8) https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/propuestas_preliminares_de_obras_0.pdf, en el cual se señala que ante cualquier consulta era también posible comunicarse a un e-mail de consultas. La intervención en el Paso "Las Hermanas" (PLH) en su brazo derecho también fue publicitada, abordada y debatida durante el XIII Encuentro Argentino de Transporte Fluvial, con fecha 29 de abril de 2019.

En suma, el objetivo del dragado reestablecer su uso del brazo derecho del PLH como vía principal, en tanto arteria que actualmente forma parte de la VNT y por la cual ya transitan habitualmente buques y barcazas. Se trata de una medida que no sólo resulta razonable, sino acorde a la metodología empleada en el mantenimiento de la VNT según se explicitó, y también

necesaria y mandatoria para la continuidad de funcionamiento de la VNT en términos de mantenimiento de la profundidad contractualmente establecida, generando menor impacto ambiental y mayor seguridad a la navegación en el área comprendida.

V.- El dragado en el Paso “Las Hermanas” (PLH).

V.1. El río Paraná es responsable de activos procesos de erosión y sedimentación que tienen consecuencias importantes en dos aspectos. Uno vinculado con la dinámica del transporte y depósito de sedimentos y otro vinculado con las modificaciones de la dinámica y morfología de costas e islas de su valle de inundación y delta.

Estos procesos geomorfológicos naturales son en gran parte impredecibles en sus efectos locales, ya que los mismos se aceleran y frenan en función de las variables condiciones hídricas, pudiendo causar efectos muy diferentes en las islas según sea la secuencia de crecidas y estiajes a lo largo del tiempo.

Actualmente y con motivo de la extraordinaria bajante del Paraná, se expuso frente a la localidad de Ramallo una extensa playa que, según informaron los funcionarios del Departamento Ejecutivo, fue incrementada por refulado de arena.

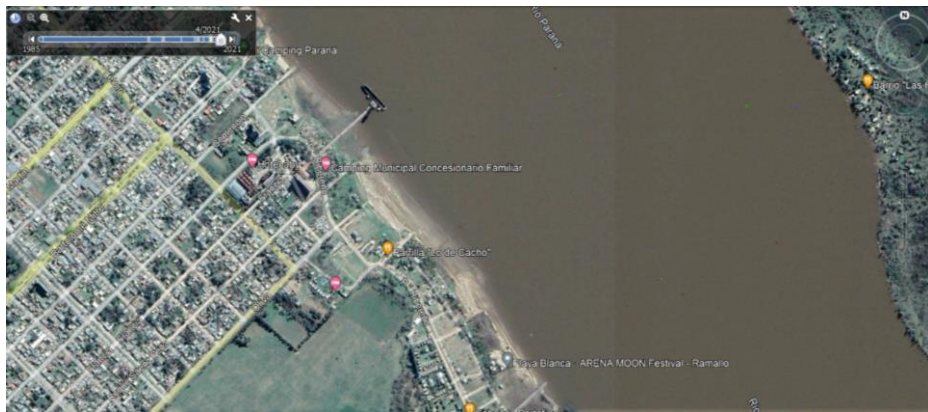


Fuente: AGPSE foto del 20/1/2022

La altura hidrométrica del río registrada actualmente frente a Ramallo se halla muy por debajo de la altura promedio de aguas bajas, y es completamente natural que, ante el incremento del caudal, la playa se reduzca al igual que otras tantas veces ha sucedido en el pasado cercano (p.e.: abril/21, marzo/18, abril/16, marzo/10, abril/07), tal como puede apreciarse en la siguiente secuencia de imágenes satelitales de acceso libre (Google Earth).



Fecha: Julio 2021



Fecha: Abril 2021



Fecha: Marzo 2018

Esa elevada dinámica de los procesos geomorfológicos del Paraná (procesos erosivos, depositacionales, rejuvenecimiento de paisaje, etc.) queda evidenciada en la siguiente imagen, donde las formas lineales denotan el divagar del río y atestiguan su evolución del mismo modo que los anillos de crecimiento lo hacen en una rodaja de árbol (ver imagen siguiente).



A su vez, cabe mencionar que un río discurre mayoritariamente por el sector de menor resistencia al flujo. Ante la disyuntiva de canal recto o curvo (meandro), el río “preferirá” un recorrido lineal, este es el origen del abandono natural del meandro, el escurrimiento se dificulta en una curva, ante una creciente o en situación de máxima curvatura, el río “abre” un canal cortando el meandro y luego lo excava hasta hacerlo prioritario. También, la erosión es máxima en el sector convexo de una curva, por lo que, en un avance extremo de la evolución de un meandro, el mismo se corta naturalmente, rectificando el curso de agua principal que adquiere un diseño más rectilíneo (ver Figura siguiente).

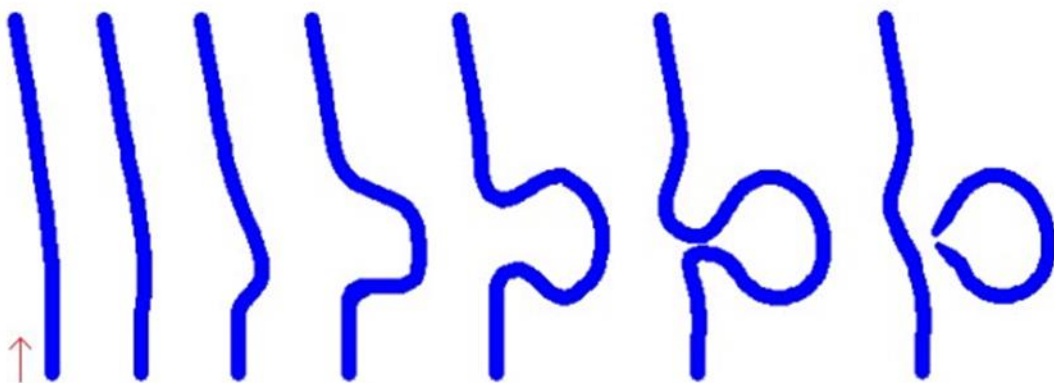


FIGURA: Evolución teórica de en un meandro

Una isla longitudinal, como las Hermanas, naturalmente está caracterizada por presentar procesos erosivos en su cabecera y depositacionales aguas abajo. También erosivos sobre el canal

principal, más rectilíneo que el del meandro, que presenta gran acumulación de sedimentos en su borde interno.



Foto: Isla las Hermanas, brazo derecho del Paraná (Enero/22): Procesos erosivos. Vegetación descalzada y colapsada a consecuencia del desmoronamiento de la barranca (fuente AGPSE).

Desde el punto de vista de la navegación, a los sectores o tramos de la traza de la VNT en los cuales la profundidad natural no posibilita la navegación segura, y requieren de tareas de dragado se los denomina “Pasos Críticos”, siendo los “entre pasos” aquellos sectores con mayor profundidad natural.

La configuración de los Pasos del Paraná obedece factores geomorfológicos, hidrodinámicos e hidro sedimentológicos propios de un río de llanura de diseño meandroso-anastomosado, siendo uno de ellos el Paso “Las Hermanas” (nombre que recibe el paso por la identificación de la isla allí situada) frente a la costa del partido y la ciudad de Ramallo.



Vista de brazo derecho e islas Las Hermanas

Normalmente, en el Paso “Las Hermanas” (brazo izquierdo) el comportamiento hidrosedimentológico se manifiesta en cambios evolutivos permanentes del cauce del río, produciendo un marcado estrechamiento y disminución de la profundidad, con incremento del riesgo y externalidades ambientales provenientes de la navegación de la vía.

Esta condición incrementa la necesidad de dragado de mantenimiento, tanto en frecuencia como en volumen, pues una de las características inherente a los ríos de llanura es que el cauce río se va modificando naturalmente con el transcurso del tiempo, en su forma y estructura, tal como sucedió en 1988 cuando se deja de efectuar el exigente dragado del brazo derecho, entonces la vía de navegación principal y se reasigna esa prioridad al brazo izquierdo, que demandaba menor intervención (reducción del impacto ambiental) contribuyendo así a una navegación más segura y sostenible.

Sin embargo, el brazo derecho, ahora vía secundaria de navegación, continuaba siendo utilizada por embarcaciones y barcasas.

V.2. Conteste a los pronósticos del INA referenciados, el pico máximo de la bajante acarrió problemas en la navegación por varaduras temporarias y reportes de bajo fondo en el brazo izquierdo del PLH, actualmente habilitado como canal principal de navegación.

Tal como se había previsto y planificado con anterioridad incluso a la emergencia hídrica, fue necesario el desplazamiento o ajuste del eje de la traza del canal, ante el incremento de eventos de denuncia de bajo fondo y varaduras en el año 2021 ante la Prefectura Naval Argentina:

BAJO FONDO DENUNCIADOS ENTRE LOS KM 310 Y KM 330 DEL RIO PARANÁ DESDE JUNIO 2021.							
	FECHA	HORA	NOMBRE	KM	CALADO	ORIGEN	DESTINO
1	24/4/2021	FH 241600	B/M MAERSK BERMUDA	KM 319 RIO PARANA MARGEN IZQUIERDA	9,20	ZARATE	ROSARIO
2	23/7/2021	FH 232040	TRAMMO INDEPENDENT	KM 324,00 RIO PARANA	9,84	RAMALLO	TUNEZ
3	28/11/2021	FH 280115	B/T SEA LIGHT	KM 330 RIO PARANA MARGEN IZQUIERDA	8,70	RAMALLO	SAN NICOLAS

VARADURAS REGISTRADAS ENTRE LOS KM 310 Y KM 330 DEL RIO PARANÁ DESDE MAYO 2021.					
Nº	Fecha	Lugar	Tipo Emb	Nombre Emb	Bandera
1	11/5/2021	KM 319,5 M/I RIO PARANA	Granelero	UNI SUNSHINE	HONG KONG
2	18/5/2021	KM 316 M/I RIO PARANA	Carga General	SHENG HENG HAI	CHINA
3	21/6/2021	KM 316.300 M/I RIO PARANA	Granelero	LAS CHESNAIS	MALTA ISLA
4	26/11/2021	KM 313 M/I RIO PARANA	Tanque	NEMRUT BAY	PANAMA

El problema exigía una solución, tomando en consideración las batimetrías realizadas en los brazos izquierdo y derecho para resolver la situación de emergencia y urgencia con el desplazamiento de la traza, acompañando la tendencia natural del río y actuando según la exigencia contractual y de los planes de gestión ambiental, bajo la premisa de minimizar la afectación de la sostenibilidad del sistema.

La intervención en el PLH se realizó sobre un ancho que en el mayor de los casos alcanza el 19% de sección observada en el lugar. El incremento de sección profundizada con respecto a la sección transversal del río es poco significativo, debido a la relación de escala con el medio receptor.

Desde el punto de vista de los impactos, los cambios que las operaciones de adecuación del perfil, introdujeron en el cauce del río, comparados con las dimensiones del mismo, tienen una relación tal que permite afirmar que la intervención fue de carácter local, y acotada al área de realización de los trabajos concluidos.

Según los estudios que se adjuntan al presente, entregados por el Organo de Control (Modelo hidro sedimentológico del secundario del paso las hermanas. Jan de Nul Group. 2010), la misma dinámica hidrosedimentológica tenderá a recomponer el perfil precedente, razón por la cual se necesitarán tareas de mantenimiento, pero de escala menor que en el brazo izquierdo del PLH. Y esa fue otra de las razones, desde el punto de vista ambiental, por la cual se autorizó la

realización de la obra, procurando disminuir los impactos en términos de volumen y periodicidad de los dragados.

Es decir, que la adecuación del brazo derecho del PLH se realizó contemplando, entre otros factores, la disminución o incluso evitando una intervención mayor, pues el diseño y la profundización del canal existente debe acompañar, siempre que sea factible desde el punto de vista de la navegación, la evolución natural del cauce del río. Y esto es lo que sucedió.

Estas precisiones se traducen en medidas que evitan una interferencia significativa en la morfología del cauce, y minimiza la magnitud del volumen a remover, a mediano y largo plazo, por mantenimiento posterior de la traza.

V.3. Los trabajos de dragado efectuados y concluidos en el Paso Las Hermanas (PLH) corresponden a los kilómetros 318 al 325 (Brazo Izquierdo PLH) y kilómetro 320 al 324 (Brazo PLH). Estos comenzaron el día 06/11/2021 y finalizaron el día 14/01/2022, con una duración de 69 días corridos. El relevamiento predragado se realizó el 5 y 6 de Noviembre de 2021.

Una vez finalizados los trabajos de dragado y en respuesta a la Orden de Servicio N° 63/2021, esta AGPSE informó al Órgano de Control que se utilizaron las siguientes zonas de descarga: Km de entrepaso 311.8-312.9 (R=230m; V= 60m) Km 330.0- 331.1 Km de entrepaso 317.0-320.2 (R=80m; V= 120m).

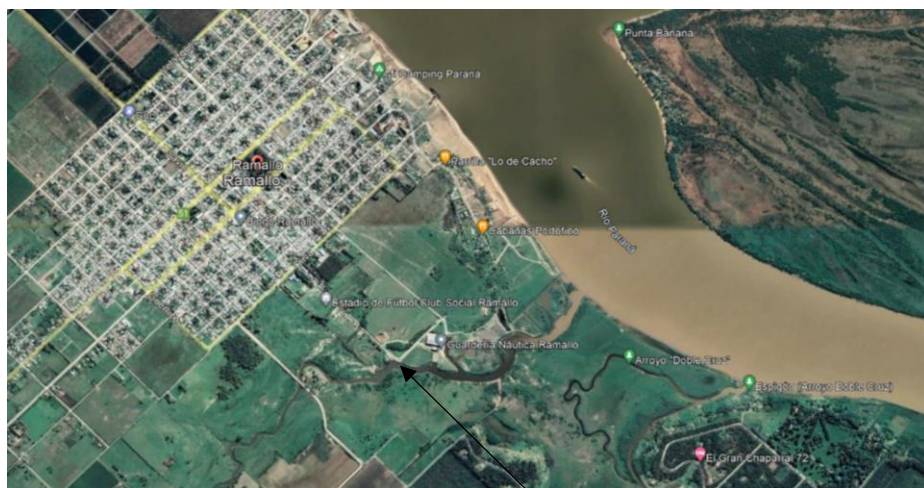
V.4. Sin perjuicio del amplio conocimiento de la granulometría de los sedimentos de lecho, de estudios de base sobre la evolución de la pluma de sobre concentración, y aun habiendo atendido las limitaciones impuestas por las zonas de veda y los sitios de descarga habilitados, se emprendió una campaña de caracterización de sedimentos de lecho, en el marco de la Auditoría Ambiental en curso.

El análisis de la granulometría de las muestras de sedimentos de lecho obtenidas, y las consideraciones previas, permite informar anticipadamente a los resultados consolidados que el incremento de las concentraciones de sólidos en el agua producto de la descarga del material en el mismo medio fluvial, es un impacto local residual en este tipo de actividades, producido por las plumas de sobre concentración de sedimentos. Tales efectos son controlables o minimizables, y las medidas pertinentes se incorporaron en la planificación de los trabajos de dragado como así también las consideraciones sobre zonas de veda.

La gestión sostenible de los sedimentos provenientes del dragado se realiza a nivel de cuenca, lo que es un gran desafío para todos los sectores involucrados en el análisis dentro de los últimos 30 años, en vistas al desarrollo estrategias de gestión. Una de las medidas, implementada hace largo tiempo en la etapa de diseño, consiste en la administración de zonas de veda ambiental e hidráulica y así evitar cambios en la hidrodinámica fluvial.

Las zonas de veda, desde el punto de vista hidráulico, se establecieron para evitar cambios en la red de avenamiento de arroyos, riachos y cuerpos de agua asociados a la ruta de navegación, debido principalmente a obstrucciones de brazos secundarios, todos son sectores especialmente sensibles a la sedimentación.

Para lograr mantener una administración eficiente en la VNT, anualmente se caracterizan los sedimentos del lecho, a fin de prevenir contingencias, aunque una adecuada gestión ambiental debería iniciar directamente en las posibles fuentes de ingreso de contaminantes al medio acuático, y no cuando estos ya lo han alcanzado. Es muy importante destacar que los contaminantes tienen fundamentalmente un origen externo y antrópico, no se relacionan con la actividad de dragado y señalización de la VNT.





Arroyo “Las Hermanas” zona de descarga de efluentes cloacales de la planta de tratamiento local

(Foto del 20/1/2022 fuente AGPSE)

V.5 Una de las inquietudes esenciales desde el punto local planteada por los requirentes, es la potencial erosión o pérdida de la playa, visto el uso turístico que la misma tiene. Corresponde también referir que la altura hidrométrica en Ramallo de halla próxima a quince (15) centímetros como consecuencia de la histórica bajante que expuso la playa incrementada por refulado. Sin embargo, al retornar el caudal del río a su condición normal la misma se verá sumergida como es habitual y se expuso en el apartado V.1.

El informe específico que se adjunta y entrega conjuntamente con el presente, titulado “**Análisis hidrogeomorfológico ambiental, AGPSE, Subgerencia de Impacto Ambiental, 2022**”, está basado en estudios efectuados con anterioridad a la intervención.

El mismo se concluye en que han pasado 21 años desde las previsiones reportadas en el modelado efectuado en el año 2000 para el Paso “Las Hermanas” (PLH), donde se estimaba que en 5 ó 10 años era esperable requerir regresar al brazo derecho del paso como vía de navegación principal. Es decir, que se ha superado ampliamente ese margen previsto para el brazo izquierdo, y según la demanda de mantenimiento por dragado, resulta poco sostenible.

Fue así que, sobre la base del amplio conocimiento de la dinámica del paso, su evolución natural y la prevista por modelado matemático, se aprobó la refuncionalización del brazo derecho del PLH para que opere en lo sucesivo como vía principal de la traza, ya que se estimaba una considerable reducción del dragado y externalidades ambientales.

Considerando las dos alternativas de paso, el uso del brazo derecho provoca un impacto positivo por reducción de los tiempos de espera en la VNT, reducción de tasa de dragado y consecuente vuelco, menor superficie a intervenir, sin desmerecer la notoria disminución del riesgo ambiental a consecuencia de potenciales varaduras, derrames o hundimientos.

VI.- Compatibilidad de la VNT con el uso recreativo y turístico de la costa de Ramallo.

La circunstancia de que las vías navegables interjurisdiccionales sean ámbitos que la Constitución Nacional reserva en regulación, gestión y administración al gobierno federal, no enerva el aprovechamiento del río y sus beneficios de disfrute y recreación por parte del público y los habitantes de las comunidades locales.

En tal sentido, no es del objeto ni de actividad, y escapa por completo a esta AGPSE regular o privilegiar los usos directos, indirectos, informales o beneficios sociales para cada una de las comunidades ubicadas a la vera de los 1.480 kilómetros de la VNT.

Si bien es cierto que la actividad náutica sobre la costa de Ramallo posee sus usos y costumbres, no lo es menos que el brazo derecho es actualmente parte de la VNT, y como tal se encuentra (i) protegido y reservado a la jurisdicción por la Constitución Nacional, (ii) reglamentado en su uso por la SUBSECRETARIA DE PUERTOS, VIAS NAVEGABLES Y MARINA MERCANTE, y (iii) regulado desde el punto de vista de la seguridad náutica por la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, desde el punto de vista de las restricciones y limitantes de uso, por los particulares.

Ciertamente, de cara a las prácticas o actividades de los clubes náuticos en el ancho de la vía navegable entre los Kilómetros 320 al 324 de la VNT específicamente, el área del canal navegable ha de quedar demarcado por boyas y señales, de acuerdo con la normativa internacional vigente en la República Argentina, reglamentada por el SERVICIO DE HIDROGRAFÍA NAVAL dependiente del MINISTERIO DE DEFENSA de la Nación.

Finalmente, en cuanto a la supuesta “erosión por olas” que también se ha consultado, se explicita en el informe anexo al presente que los sectores erosionados se dan por los procesos naturales del río. Sin perjuicio de ello, cabe destacar que la Ordenanza 3/18 de la Prefectura Naval Argentina establece una velocidad máxima límite de 8 nudos, al tratarse Ramallo de una zona portuaria. En tal sentido, las embarcaciones deberán disminuir la velocidad respecto de la que

emplean en su tránsito actualmente por el brazo izquierdo del PLH, donde tampoco se ha verificado dicha supuesta erosión producto del “oleaje”.

VII. Conclusiones.

1.- Los trabajos de dragado se ejecutaron sobre un canal que forma parte de la VNT, en una extensión de aproximadamente cuatro (4) kilómetros frente a la costa del partido de Ramallo.

2.- Dichos trabajos forman parte de la planificación autorizada en tiempo y forma por el Órgano de Control, y tuvieron por finalidad reestablecer el uso del brazo derecho como vía principal.

3.- El objetivo primordial fue preservar la seguridad de la navegación y evitar potenciales derrames, varaduras o hundimientos, manteniendo las condiciones contractuales que hacen a mantenimiento de la VNT, en el contexto y según las condiciones y el marco normativo referenciado en el presente informe.

4.- Desde el punto de ambiental, los trabajos importan una disminución de los volúmenes a dragar, en comparación con el mantenimiento del brazo izquierdo del PLH, y la necesidad del ajuste de traza obedece al acompañamiento la evolución natural del río en el sector.

5.- Se ha encargado una Auditoría Ambiental a una entidad especializada, para aventar cualquier tipo de dudas que pudieren surgir, y reflejar la situación ambiental producto de la intervención.

Se acompaña el informe de Análisis Hidrogeomorfológico Ambiental (IF-2022-07070282-APN-GG#AGP) elaborado por la Subgerencia de Impacto Ambiental de esta AGPSE, que contiene como archivos embebidos ocho (8) documentos y estudios de carácter ambiental antecedentes.

Quedando a disposición para complementar la información, o formular las aclaraciones que correspondan sobre la misma, saludo a Usted y al Cuerpo que preside muy atentamente.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Las Malvinas son argentinas

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: EX-2022-07133022- -APN-MEG#AGP Solicitud de información. Resolución 2680/21 del HCD del partido de Ramallo

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 24 pagina/s.