

**IMPACTO
TERRITORIAL,
AMBIENTAL Y ECONOMICO
DE LA HIDROVIA SOBRE LA
PROVINCIA DE CORRIENTES.
SU INSERCIÓN EN EL MERCOSUR.**

INFORME FINAL



TOMO VII

Efectos de la Hidrovía

0/435
C26
IX

Buenos Aires, Agosto de 1992

IMPACTO TERRITORIAL, AMBIENTAL Y ECONOMICO
DE LA HIDROVIA SOBRE LA PROVINCIA DE
CORRIENTES.
SU INSERCIÓN EN EL MERCOSUR.

I N D I C E

PAGINA Nº

1.	EL PROYECTO HIDROVIA PARAGUAY-PARANA	1
1.1.	Descripción Técnica del Proyecto	1
1.2.	El sistema portuario	4
1.3.	Análisis de los estudios de demanda	5
1.4.	Inserción en el Mercosur	7
2.	IMPACTOS DEL PROYECTO HIDROVIA	14
2.1.	Costos y beneficios del proyecto para la provincia	14
2.2.	Efectos de la Hidrovia sobre los puertos de Corrientes	17
3.	PROYECCIONES DE DEMANDA PORTUARIAS	19
3.1.	Análisis por tipo de tráfico y por producto	19
3.2.	Proyecciones de la demanda	25
a)	Producción Forestal	25
b)	Arroz	28
c)	Otros Cereales (Maíz y Sorgo)	30
d)	Yerba Mate	31
e)	Té	33

2704
H.341
H.122

f)	Tabaco	34
g)	Algodón e Hilados	36
h)	Productos Frigoríficos, Cítricos, Hortalizas y Verduras	38
i)	Abastecimiento desde Extrazona	38
3.3.	Asignación de tráfico	39
4.	ASPECTOS INSTITUCIONALES Y LEGALES DEL SECTOR PORTUARIO	46
4.1.	Breve Diagnóstico del Sistema Portuario Argentino	46
4.1.1.	Consideraciones Generales	46
4.1.2.	Eficiencia Relativa del Sistema Portuario Oficial	47
4.1.3.	Causas de la Ineficiencia	47
a)	Factores Operativos	48
i.	Lentitud y Demora en los Servicios Portuarios	48
ii.	Problemas de Dragado	50
4.1.4.	Factores Institucionales	51
a)	Marco Institucional de las Actividades Portuarias	52
b)	Política Tarifaria	54
4.2.	Análisis del proyecto de Ley de Puertos y sus efectos sobre la Provincia de Corrientes	54
4.2.1.	Provincialización y privatización de Puertos	56
4.2.2.	Posibles esquemas de organización y/o administración portuaria	57

4.3.	<i>Política Portuaria de la Provincia de Corrientes</i>	57
5.	<i>IMPACTO SOBRE LA ESTRUCTURA Y EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y LA ESTRUCTURA DE LAS COMUNICACIONES</i>	60
5.1.	<i>Impacto sobre la estructura territorial</i>	60
5.1.1.	<i>Cambios previsibles en el sistema circulatorio a nivel territorial y a nivel urbano</i>	63
5.2.	<i>Impacto sobre el ordenamiento territorial y la estructura de comunicaciones</i>	65
	a) <i>Características de la red vial actual</i>	65
	b) <i>Relación de las áreas productivas con el sistema vial</i>	73
	c) <i>El sistema circulatorio a nivel urbano de acceso a puerto</i>	74
6.	<i>EFFECTOS DE LA HIDROVIA SOBRE EL AMBIENTE NATURAL, CONSTRUIDO Y SOCIO-CULTURAL</i>	77
6.1.	<i>Introducción Conceptual y Definición de Escenarios Previsibles</i>	77
6.1.1.	<i>Escenario Tendencial</i>	77
6.1.2.	<i>Escenario Promocional</i>	78
6.2.	<i>Metodología Utilizada</i>	80
6.2.1.	<i>Criterios generales</i>	80
6.2.2.	<i>Variables consideradas</i>	81
6.2.3.	<i>Análisis multivariado y ponderación</i>	85
6.3.	<i>El Proyecto Hidrovía y su efecto sobre la Provincia de Corrientes</i>	86

6.3.1.	<i>Descripción general del proyecto</i>	86
6.3.2.	<i>Identificación de los cambios producidos por la Hidrovía</i>	95
6.3.2.1.	<i>Cambios en el ecosistema de los ríos</i>	95
6.3.2.2.	<i>Cambios en el ambiente provincial</i>	102
6.3.3.	<i>Tipos de efectos</i>	108
6.4.	<i>Evaluación de Efectos Previsibles</i>	109
6.4.1.	<i>Efectos sobre el Medio Natural</i>	109
6.4.1.1.	<i>Evaluación de los efectos</i>	109
6.4.2	<i>Efectos sobre el Medio Construido Urbano</i>	122
6.4.2.1.	<i>Análisis macrourbano</i>	122
6.4.2.2.	<i>Análisis microurbano</i>	124
6.4.2.3.	<i>Síntesis del análisis urbano</i>	128
6.4.3	<i>Efectos sobre el medio construido territorial</i>	142
6.4.3.1.	<i>Generalidades</i>	142
6.4.3.2.	<i>Condiciones de la infraestructura terrestre de transporte de la Provincia de Corrientes</i>	143
6.4.3.3.	<i>Condiciones de la infraestructura de comunicaciones y energía</i>	145
6.4.3.4.	<i>Síntesis</i>	146
6.4.4.	<i>Efectos sobre el Medio Sociocultural</i>	153
6.5.	<i>Evaluación Integrada y Síntesis y Efectos Previsibles</i>	172
6.5.1	<i>Escenario tendencial</i>	172

6.5.2	<i>Escenario promocional</i>	174
6.5.3.	<i>Conclusiones Preliminares</i>	177

*EL PROYECTO HIDROVIA
PARAGUAY-PARANA*

EL PROYECTO HIDROVIA PARAGUAY-PARANA

1.1. Descripción Técnica del Proyecto

El proyecto genéricamente denominado Hidrovia consiste básicamente en un conjunto de obras necesarias para permitir la navegación de la vía fluvial Paraguay-Paraná con trenes de empuje con un calado mínimo de 10 pies y dimensión de 240 metros de eslora y 36 metros de manga, posibilitando su operación continua durante todo el año, tanto de día como de noche, desde Puerto Cáceres, en Brasil, hasta el Río de la Plata o el Puerto de Nueva Palmira, ubicado sobre el Río Uruguay.

Los objetivos principales que se persiguen con el proyecto son ofrecer un corredor confiable y económico para las exportaciones e importaciones de los países involucrados y coadyuvar a la integración regional.

El proyecto, tal como ha sido formulado, se trata de obras y acciones a ser encajadas por los cinco países que integran la Cuenca del Plata: Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Las mejoras a ser introducidas en la navegación fluvial inducirán y derivarán tráfico hacia este modo de transporte por reducción de los costos generalizados del transporte, generando la necesidad de mejoras complementarias a las planteadas específicamente para la vía navegable.

Los emprendimientos o acciones comprendidos en el proyecto abarcan, en grandes líneas, los siguientes:

- Acondicionamiento y profundización de la vía navegable a profundidades adecuadas, realizando las obras de dragado necesarias para permitir la circulación de los trenes de barcasas en las condiciones definidas.
- Señalización adecuada para posibilitar la navegación continua en forma segura.
- Realización de las obras que se estimen convenientes para que el proyecto no provoque un impacto ambiental negativo.
- Ejecución de las obras de infraestructura portuaria necesarias para permitir el desarrollo del transporte fluvial en condiciones económicas apropiadas.

- Ampliación de las flotas de empuje de acuerdo con los requerimientos de la demanda proyectada.
- Compatibilización y/o adecuación de la legislación y normativa vigente en los aspectos de navegación, aduaneros, laborales, etc., de modo tal de lograr que el transporte fluvial se convierta una alternativa ágil, eficiente y competitiva para la movilización de cargas de la región.

Se estima que con la concreción de las obras previstas se producirán considerables reducciones en los costos de transporte, beneficiándose no sólo las cargas que se movilizan actualmente, sino que además podrán incorporarse al comercio internacional volúmenes importantes de algunos productos que, hasta el presente, no han podido ingresar al mismo por razones de fletes.

Las definiciones precedentes surgen de acuerdos logrados en las reuniones realizadas entre representantes de los países involucrados y de los estudios realizados hasta la fecha. No obstante ello, cabe aclarar que aún persisten dudas e indefiniciones acerca de aspectos importantes del proyecto, estando previsto el inminente inicio de nuevos estudios que seguramente permitirán determinar con mayor precisión los alcances del proyecto.

En este sentido, un aspecto actualmente debatido y que afecta a la provincia de Corrientes es la posibilidad de inclusión del Alto Paraná en el proyecto Hidrovía. Si bien este tramo del río no fue considerado inicialmente como parte integrante del proyecto, en los últimos tiempos se han producido cambios trascendentes en el área que justifican ampliamente la reconsideración de lo actuado.

Estos cambios comprenden la puesta en servicio de las esclusas de Yacyretá, el dragado desde Ituzaingó hacia el sur que posibilita la navegación con hasta 10 pies de calado y el desarrollo de importantes volúmenes de producción susceptibles de ser transportados desde Paraguay, Misiones y Corrientes a través del modo fluvial.

En base a estos elementos se deduce que la incorporación del Alto Paraná a la Hidrovía constituye una alternativa de bajo costo y de importante aporte de cargas al sistema. Su exclusión resultaría poco conveniente y por lo tanto difícil de sostener.

Resulta importante señalar que, en la actualidad, la vía fluvial comprendida en el proyecto presenta a lo largo de su recorrido diferentes condiciones en cuanto a su navegabilidad. Debido a ello y a las características del material para cada tramo, serán requeridas también distintas las obras de dragado.

Desde Asunción hacia el sur, tanto en el tramo del Río Paraguay como en el del Río Paraná, se realiza el paso de buques y convoyes con calado de 10 pies o más durante todo el año, excepto en los casos de bajantes extraordinarias. En este sector las necesidades de obras de dragado de apertura son poco significativas.

Entre Asunción y Santa Fe la navegación nocturna es peligrosa debido a la falta de tareas de mantenimiento de dragado y al deficiente balizamiento.

Entre Corumbá y Asunción es posible navegar con hasta 10 pies, pero sólo en determinados periodos del año. Remontando el Río Paraguay, inmediatamente aguas arriba de Asunción, se encuentra el paso Remanso Castillo, cuyo fondo rocoso constituye el principal obstáculo de este tramo y que requerirá ser dinamitado.

El sector Río Apa - Asunción se considera el de más difícil dragado de la Hidrovía. Entre Corumbá y el Río Apa las condiciones son más favorables.

Entre puerto Cáceres y Corumbá la posibilidad de navegación comercial resulta por ahora aleatoria. En este tramo el curso de agua es sinuoso y poco profundo, estimándose la necesidad de dragados importantes.

Teniendo en cuenta que las obras de dragado poseen una incidencia muy elevada sobre los costos del proyecto, resulta obvio que la ruta desde Asunción hasta el Río de la Plata requiere inversiones de escasa envergadura para alcanzar las profundidades estipuladas.

Como puede observarse en los cuadros en que se resumen los volúmenes de obras y las inversiones previstas (Cuadros 4.1.1. y 4.1.2. del Informe de Avance, respectivamente), el mayor esfuerzo de dragado debe realizarse entre Cáceres y Asunción.

A partir de esta distinción de tramos en cuanto a niveles de requerimientos de inversión, se han elaborado hipótesis acerca de la factibilidad de encarar solamente el tramo del proyecto de menor costo relativo, postergando la realización de las obras ubicadas al norte de Asunción.

Sin embargo, dado que el aumento significativo de demanda del transporte fluvial se generaría en Brasil y que los beneficios económicos del proyecto surgen en gran medida a partir del cambio de escala en los volúmenes a movilizar por dicho modo, el eventual recorte del proyecto en el sentido antes señalado diluiría el impacto económico previsto.

Es posible y lógico pensar en la ejecución del proyecto por etapas y aún suponer el inicio por aquellas obras de menor costo

relativo, pero el proyecto sólo puede ser viable en tanto conserve los objetivos básicos con los que ha sido concebido.

A efectos ilustrativos, en los Cuadros 4.1.1. y 4.1.2. del Informe de Avance, se resumen las obras proyectadas y las respectivas inversiones previstas para el proyecto de Hidrovía.

Dichos datos surgen del "Estudio de Viabilidad Económica da Hidrovía Paraguai-Paraná" realizado en Brasil en 1989 por la consultora INTERNAVE, y que constituye la información más actualizada hasta la fecha acerca de estos temas. Seguramente estos valores serán revisados y reformulados en los estudios que se están encarando por encargo del Comité Intergubernamental de la Hidrovía con la participación de importantes organismos financieros internacionales.

1.2. El sistema portuario

Se han analizado exhaustivamente los estudios realizados hasta la fecha correspondientes al proyecto de Hidrovía y se mantuvieron entrevistas con los funcionarios y consultores locales que han tenido participación en los mismos en aspectos vinculados con el sistema portuario.

De los análisis y consultas realizadas han surgido algunos datos relevantes acerca de las instalaciones existentes, de los movimientos registrados históricamente, de la potencialidad de los distintos puertos ubicados sobre vía fluvial bajo análisis y de los criterios aplicados para la inclusión o exclusión de determinadas instalaciones portuarias en los listados tentativos de puertos que podrían formar parte del proyecto.

Seguidamente se incorpora una síntesis de la información relevante identificada sobre estos aspectos. Los puertos considerados fueron, en general, aquellos que en la actualidad registran volúmenes importantes de cargas de exportación, importación y/o removido. Se incluyeron además algunas instalaciones que por su localización presentarían ventajas comparativas para la captación de nuevos tráficos y en algunos casos se seleccionaron puertos que podrían actuar como puntos de quiebre de cargas o trasbordo intermodal.

En estos últimos la selección en general ha sido sin demasiada fundamentación, planteándose simplemente como hipótesis preliminares de trabajo.

En ningún caso se consideraron puertos correntinos, pero ello no implica que se hubiera descartado su integración al proyecto. La hipótesis básica fue que las inversiones en puertos las realizaría el sector privado en base a criterios de rentabilidad. Ello no inhibe la posibilidad de que los gobiernos nacionales, provinciales o

municipales encaren la realización de obras portuarias, no obstante no se contó con elementos para determinar en que casos se producirían alternativas de este tipo.

Se incluyeron algunos puertos de Misiones (Posadas y Eldorado), por cuanto los mismos se ubican sobre el Alto Paraná. Las mismas posibilidades podrían darse para el puerto de Ituzaingó en caso que existieran cargas a transportar e inversores dispuestos a realizar las obras necesarias.

También se consideró al puerto de Barranqueras con proyecciones de importantes volúmenes de movimiento. Algún puerto correntino podría ser complementario o sustituto de aquel en tanto se cumplan las condiciones antes señaladas.

O sea que en el sector portuario no se han tomado decisiones definitivas y seguirán abiertas las posibilidades para cualquier alternativa que pueda participar dentro de un esquema competitivo.

El impulso de los gobiernos provinciales podrá jugar un rol determinante para el desarrollo de sus respectivos puertos, ya sea mediante inversiones públicas o creando las condiciones que permitan atraer a los inversores privados que se encuentren en condiciones de encarar los emprendimientos necesarios.

1.3. Análisis de los estudios de demanda.

A efectos del estudio de los probables efectos del proyecto Hidrovía sobre la provincia de Corrientes resulta importante analizar las proyecciones de demanda realizadas para el mencionado proyecto dado que, independientemente de la rigurosidad técnica de los procedimientos empleados para realizar las estimaciones y de la confiabilidad que se asigne a los resultados obtenidos, constituyen los únicos datos disponibles relativamente actualizados acerca de las posibles cargas a movilizar a través de la vía fluvial Paraguay-Paraná.

En tal sentido, los antecedentes a considerar son básicamente los siguientes:

- "Consolidación de los Estudios de Previabilidad", realizado en 1988 por la consultora INTERNAVE de Brasil, en el que se contemplan las estimaciones preliminares efectuadas por cada uno de los países vinculados con el proyecto.
- "Estudio de prefactibilidad técnico - económica para el mejoramiento de la vía fluvial de navegación Paraná - Paraguay", realizado en 1989 por la consultora CONARSUD de Argentina, en el

que se analiza la viabilidad del proyecto desde la óptica de nuestro país pero considerando las cargas originadas en el conjunto del sistema.

- "Estudio de viabilidad económica de la Hidrovia Paraguay - Paraná", realizado también en 1989 por la consultora INTERNAVE de Brasil.

Este último trabajo constituye el más completo de los estudios realizados hasta la fecha, conteniendo información detallada de los flujos de carga previstos, con desagregación de las estimaciones a nivel de productos así como de orígenes y destinos de las cargas.

Sin embargo, existen opiniones bastante generalizadas en cuanto a que las proyecciones efectuadas en este estudio son optimistas y con escasa fundamentación.

Actualmente se encuentra cercana la fecha de iniciación de nuevos estudios a encomendar por el "Comité Intergubernamental de la Hidrovia" con participación de importantes organismos internacionales de crédito, en los cuales seguramente se profundizarán los análisis de demanda con el objeto de obtener proyecciones de carga más confiables.

Dado que los plazos previstos en el presente estudio no permiten esperar hasta que la elaboración de nuevas proyecciones se encuentre terminada, será necesario focalizar el análisis sobre las estimaciones contenidas en el estudio realizado por INTERNAVE en 1989 ya que, aún con reparos, constituyen la mejor información de este tipo disponible por el momento y posibilitan realizar, al menos, una aproximación acerca del tráfico futuro de la Hidrovia.

En el mencionado estudio se plantearon los siguientes tres escenarios de análisis en cuanto a configuración de las economías regionales:

- Escenario "sin proyecto": o de mantenimiento de condiciones similares a las que se verificaban al momento de realizarse el estudio;
- Escenario de "integración espontánea", en el que se supone que entre los años 1990 y 2000 se producirá un crecimiento de las economías similar al verificado en las tendencias históricas;
- Escenario de "integración intencional", considerando una evolución similar a la anterior hasta 1995 y suponiendo

para el período 1996/2000 un crecimiento basado en la integración económica de los países de la Cuenca del Plata.

Los horizontes de análisis planteados en cada caso fueron los años 1990, 1995 y 2000.

Con el objeto de sintetizar la información referente a proyecciones de tráfico elaborada en el estudio mencionado, en el Cuadro 4.3.1. del Informe de Avance se muestran los volúmenes proyectados para tipo de producto correspondientes a los tres escenarios antes mencionados y para cada uno de los períodos de análisis.

En el Cuadro 4.3.2. del Informe de Avance se presentan, para los escenarios de "integración espontánea" y de "integración intencional", los flujos proyectados para la vía fluvial bajo análisis, discriminando en cada caso los orígenes y destinos de las cargas estimadas.

En este caso sólo se incluyen los valores estimados para los años 1995 y 2000, debido a que las cifras que se habían proyectado para el año 1990 no se consideran relevantes a efectos del presente estudio.

1.4. Inserción en el Mercosur

En marzo de 1991 se firmó el Tratado de Asunción, que constituye el punto de partida para la constitución de un mercado común regional, integrado por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, al que se denomina Mercosur.

En su primer Artículo, dicho tratado determina la libre circulación de bienes, servicios y otros factores productivos, el establecimiento de un arancel común externo y la coordinación de las políticas macroeconómicas entre los países miembros.

Se creó asimismo el Consejo de Mercado Común, integrado por los Ministros de Relaciones Exteriores y de Economía de los cuatro países a fin de acordar un marco institucional para el período de transición.

Se constituyó además el Grupo Mercado Común, integrado por cuatro funcionarios de cada país, encargado de velar por el cumplimiento de los tratados, hacer cumplir las resoluciones del Consejo y fijar los cronogramas de trabajo.

Dicho Grupo dispuso, a su vez, el funcionamiento de diez subgrupos de trabajo que actúan en permanente interacción con los

sectores privados de cada país en el tratamiento de los aspectos comerciales, legales, instrumentales y regulatorios del comercio regional.

El primer antecedente concreto del MERCOSUR fue el "Tratado de Integración, Cooperación y Desarrollo" suscrito en 1988, que estableció los grandes objetivos y el marco jurídico de las relaciones entre la Argentina y el Brasil.

Dicho tratado contemplaba la eliminación de las trabas al comercio y la coordinación de las políticas macroeconómicas en un plazo de diez años, y el establecimiento de un mercado común en una segunda etapa.

En julio de 1990 se firmó el Acta de Buenos Aires mediante la cual se anticipó lo previsto en el tratado antedicho al fijarse un límite de 5 años para finalizar el proceso de integración binacional.

El Acta de Buenos Aires, además de prever la coordinación de políticas económicas, dispuso rebajas arancelarias lineales y automáticas y fijó la metodología para avanzar en la instrumentación del mercado común.

En diciembre de 1990 se firmó un acuerdo de complementación económica, mediante el cual se establecieron los mecanismos tendientes a un mercado común entre Argentina y Brasil, respetando lo convenido durante las negociaciones anteriores.

Por dicho acuerdo se determinó que la preferencia (reducción en el arancel aduanero) para todos los productos de ambos estados sería, al inicio, del 40% respecto de los provenientes de otros países. Esta preferencia se incrementaría semestralmente hasta llegar al 100% el 31 de diciembre de 1994.

Cada país mantendrá sin embargo un listado de excepciones para determinadas actividades que podrían sufrir un fuerte impacto por el proceso de integración. El número de actividades exceptuadas se irá reduciendo progresivamente hasta desaparecer en la fecha antes citada.

Finalmente, el acuerdo prevé una cláusula de salvaguardia para aquellos casos en que se produzcan notables diferencias de flujos de exportación de un país hacia el otro, en cuyo caso el país importador podrá suspender los alcances de la integración durante un período máximo de dos años a fin de permitir la reconversión del sector productivo de que se trate.

Si el alcance del Mercosur será en definitiva el de un mercado común o el de unión económica dependerá de las voluntades políticas de sus integrantes. Lo actuado hasta la fecha tiende a la formación de una unión económica (mayor grado de colaboración posible)

ya que considera la eliminación de aranceles internos, la fijación de aranceles externos comunes, libera la circulación de los factores de producción y prevé la compatibilización de las políticas macroeconómicas.

No obstante, el camino a recorrer no deja de ser complejo, ya que para cumplir los objetivos de los programas de integración deben desaparecer todas las regulaciones e intervenciones de cada uno de los países miembros que alteran la configuración de los precios relativos nacionales respecto de los internacionales y distorsionan la asignación de recursos.

En conjunto, los cuatro países miembros del Mercosur representan la mitad de la población de la ALADI, aportan más del 40% del Producto Bruto de la región latinoamericana y su comercio supera el 40% del total de dicha región.

En consecuencia, la profundización del proceso de integración plantea expectativas más que interesantes para la industria nacional, constituyéndose en una alternativa válida para cimentar un crecimiento sostenido de su estructura productiva.

Como consecuencia del proceso de integración pueden esperarse diversas reacciones económicas, que en algunos estudios específicamente realizados sobre este tema (Ver "Mercosur", editado por La Ley en 1991) se han caracterizado en dos tipos básicos:

- Creación del Comercio: cuando al crecer la producción de un determinado bien dentro de uno de los países miembros (se presume que se elabora a menor costo y mayor calidad) se reducirá su fabricación en los otros países (donde se presume que se realiza en condiciones menos eficiente).
- Desviación del Comercio: cuando se produzca un incremento de la oferta regional para la sustitución de bienes provenientes de países de extrazona (siendo los primeros elaborados a mayor costo).

La creación del comercio se considera beneficiosa, pues implicará una reducción de las producciones internas protegidas de cada país miembro del Mercosur y el aumento del consumo regional.

La desviación del comercio podría tener efectos negativos al desplazarse bienes producidos eficientemente en un país extrazona por otro elaborado en forma menos eficiente en alguno de los países asociados.

Otros efectos esperables del proceso de integración que merecen destacarse son los siguientes:

- Posibilitar a las empresas la plena utilización de su capacidad instalada de producción y el acceso a la explotación de economías de escala por el incremento de producción.
- El incremento de la competencia que traerá aparejada este proceso de integración implicará una mejora en los niveles de productividad de las empresas de la región.
- La integración regional en desarrollo no sólo mejorará la posición negociadora de cada país individualmente, sino que otorgará al mercado potencial de cada uno de ellos, un tamaño suficiente como para permitirle una inserción más competitiva en el ámbito internacional.

Dadas las características de competitividad existentes entre las economías de los países que se integran en el Mercosur, cabe esperar que se verifique mayor creación del comercio que desviación del mismo.

El Mercosur plantea la necesidad de transformación y reconversión de las empresas para desarrollar su actividad en un mercado ampliado, cuyas características y riesgos son diferentes a los habituales en el contexto tradicional de la economía argentina, ya que cada empresa deberá entrar en competencia con otras de países vecinos que hasta la fecha chocaban contra numerosos inconvenientes arancelarios y para-arancelarios.

Frente a las modificaciones que plantea el Mercosur, las empresas se hallan obligadas a efectuar un análisis interno sistemático y pormenorizado, de modo de poder diagnosticar correctamente su situación relativa, anticipar el curso posible de las variables relevantes y minimizar así el grado de incertidumbre en el planeamiento y la toma de decisiones.

El sector privado deberá ser protagonista en los programas de conformación del Mercosur. Si bien el Estado es quien modifica las normas, el sector privado es el que deberá darle el contenido a las mismas, asesorando sobre las medidas a adoptar durante el período de transición y promoviendo convenios para cada sector de actividad con sus pares de los países socios.

Al cambiarse el marco jurídico - económico por el proceso de integración, el empresario verá modificadas las condiciones sobre las que estructuró su empresa. Esto obligará a la reconversión de la misma, adaptándola a las nuevas reglas de juego y a los nuevos niveles de competitividad que le planteará el mercado ampliado.

Por estos motivos, el empresario privado deberá estar permanentemente informado sobre costos, tecnologías, precios y

conquistas de nuevos mercados por parte de sus pares en países integrantes del MERCOSUR.

Las pequeñas y medianas empresas argentinas han demostrado gran poder de adaptación y buena respuesta ante los avances realizados hasta la fecha en el proceso de integración. Se entiende que resultará de gran utilidad para las mismas, a fin de afrontar el proceso de transición, el hecho de agruparse en cámaras o asociaciones empresarias, a través de las cuales podrán contar con asesoramiento e información actualizada sobre el proceso de integración en curso.

Corrientes se halla en una situación geográficamente privilegiada con referencia al Mercosur, dado que es la única provincia argentina que limita con los tres restantes países involucrados en el proyecto. Pero el proceso de integración tendrá efectos positivos y tal vez algunos negativos sobre las economías provinciales, y todos ellos tendrán seguramente una repercusión especial sobre Corrientes.

Por ello resulta importante contar con un conocimiento acabado respecto de las reformas progresivas que plantea el esquema de integración en curso y sumarle a la propia experiencia del Gobierno el permanente intercambio de ideas con el sector empresario que conozca y domine las situaciones particulares de cada una de las actividades productivas.

Para Corrientes, debido a su ubicación geográfica, los cambios en la estructura del comercio de la región serán significativos. Resulta por lo tanto recomendable efectuar a nivel provincial una proyección y evaluación de aquellas actividades complementarias que tendrán, en la medida que avance el proceso de integración, un fuerte estímulo comercial.

La Provincia de Corrientes ha participado ya en un seminario de integración con representantes de los cuatro países y de las provincias limítrofes. En esa oportunidad se crearon tres comisiones de trabajo encargadas de analizar los siguientes temas: salud en la frontera, defensa de los recursos naturales e integración económica.

Precisamente, el período de transición ofrece los siguientes factores, que no deben desaprovecharse:

- la posibilidad de detectar y analizar la totalidad de los temas específicos que pueda plantear la proximidad geográfica a la luz del proceso de integración económica.
- la posibilidad de instituir mecanismos sistemáticos de análisis que permitan proporcionar proyecciones y evaluaciones que anticipen la existencia de problemas concretos en los sectores competitivos.

- Identificar las corrientes de estímulos al comercio recíproco para las actividades complementarias en las que la producción de una determinada zona posea atributos como para abastecer la demanda de otra vecina.

La materialización de las ventajas del mercado ampliado requiere como condición necesaria el desarrollo de una infraestructura de transporte adecuada que permita la eficiente movilización de las cargas a niveles razonables de costos de fletes.

Resulta evidente que las mejoras a introducir al sistema de transporte deberán realizarse en función de los requerimientos de la demanda, considerando las alternativas de obras viales, ferroviarias y/o portuarias que, como consecuencia de su realización, impliquen reducciones en los costos de transporte de las mercaderías.

En tal sentido, el proyecto Hidrovía constituirá el cambio más importante a introducir en el sistema de transporte de la región. Su concreción permitirá reducir notablemente los fletes en el transporte fluvial, generará derivaciones de cargas hacia dicho modo desde las alternativas automotor y ferroviaria (que para cargas masivas y recorridos extensos presentan costos considerablemente superiores), y consecuentemente provocará una caída en los niveles de fletes globales involucrados en la movilización de cargas de la región.

Estos efectos se traducirán seguramente en un mayor volumen de comercio en el área de influencia de la Hidrovía, constituyendo sin dudas el mayor impulso a la integración regional que pueda esperarse desde el sector transporte.

En el Cuadro 4.3.2. del Informe de Avance, al analizar los estudios de demanda realizados para el proyecto Hidrovía, se explicitaron proyecciones diferenciadas (realizadas oportunamente por la consultora Internave, de Brasil) para los escenarios de "integración espontánea" y de "integración intencional". Este último podría asumirse como representativo de la hipótesis de desarrollo del Mercosur.

Sin embargo, dado que las estimaciones mencionadas se realizaron en 1989, cuando el Mercosur apenas estaba comenzando a definirse, y teniendo en cuenta la escasa confiabilidad de los criterios empleados para realizar las proyecciones, ninguna de las hipótesis adoptadas merece ser considerada como representativa del supuesto de desarrollo del Mercosur.

La casi total inexistencia de proyecciones de cargas con origen o destino en Corrientes (cuando cabe esperar que por su localización geográfica esta provincia acuse impactos considerables en el proceso de integración), resulta elocvente de la necesidad de

realización de estudios específicos y confiables, que consideren los efectos concurrentes de los proyectos de Hidrovía y Mercosur.

El principal punto de apoyo del proyecto Hidrovía, en el que se basan las expectativas depositadas en cuanto a sus posibilidades de transformación del transporte fluvial de la región es, sin dudas, el cambio de escala en los volúmenes a movilizar. Si las toneladas a transportar por dicho modo fueran de un orden de magnitud similar al actual, prácticamente ninguna de las obras planteadas en el proyecto sería económicamente viable.

Teniendo en cuenta que este cambio de escala en cuanto a cargas a transportar (tanto movimientos intra-regionales como entre la región y otros países) se fundamenta básicamente en hipótesis de integración, la mayor importancia de la Hidrovía surge al considerarla como parte componente del Mercosur, y en este sentido los estudios realizados hasta la fecha sólo pueden considerarse como aproximaciones preliminares al tema.

**IMPACTOS DEL
PROYECTO HIDROVIA**

2. IMPACTOS DEL PROYECTO HIDROVIA

2.1. Costos y beneficios del proyecto para la provincia

Con el objeto de posibilitar un adecuado encuadre de las expectativas de la provincia de Corrientes acerca de los efectos que podrían producirse sobre la misma a partir del desarrollo del proyecto de Hidrovia, resulta importante efectuar la identificación conceptual de los principales aspectos generadores de costos y de beneficios, en el entendimiento de que a partir de estas apreciaciones podrán orientarse las acciones que permitan el posicionamiento más conveniente para la provincia en materia de puertos y transporte en general.

Con respecto a los costos corresponde distinguir, en una primera aproximación, tres rubros principales:

- Puertos.
- Infraestructura de transporte terrestre.
- Otras áreas que eventualmente puedan verse afectadas por el proyecto.

Evidentemente el impacto primario del proyecto se producirá sobre la actividad portuaria, en tanto que los dos últimos rubros tendrán un efecto indirecto y de menor importancia relativa.

En cuanto a los puertos de la provincia, se han identificado varias instalaciones que en el pasado han funcionado como tales pero que en la actualidad no operan ni se encuentran en condiciones operativas.

Si bien cualquiera de estas instalaciones podría llegar a reactivarse para usos comerciales, deportivos u otros en caso que existieran inversores interesados en afrontar algún tipo de emprendimiento, es preciso diferenciar estos casos de aquéllos en los que el desarrollo portuario estaría vinculado con el proyecto de Hidrovia.

En tal sentido, los análisis efectuado han permitido determinar que los únicos puertos de Corrientes que presentan potencialidades para la captación de cargas transportables por la Hidrovia Paraguay-Paraná son:

- Ituzaingó o algún emplazamiento cercano a dicha localidad, para el movimiento de cargas con origen o destino en la zona del Alto Paraná.
- Corrientes, para el movimiento de cargas y/o la prestación de servicios a las embarcaciones.
- Goya o Bella Vista, para atender el movimiento de cargas con origen o destino en la zona sudoeste de la provincia. Seguramente la demanda previsible resultará suficiente para justificar el desarrollo de solamente uno de estos dos puertos.

Cada una de las posibles instalaciones a desarrollar presenta requerimientos diferentes en obras de infraestructura y equipamiento, abarcando la construcción de muelles, playas de estacionamiento y de depósito, galpones, accesos viales y/o ferroviarios, equipamiento, dragados, etc. y consecuentemente cada caso plantea distintas necesidades en cuanto a costos de inversión y explotación.

Con referencia a los beneficios del proyecto, el proyecto de Hidrovía afectará favorablemente sobre distintos aspectos de la economía provincial, abarcando principalmente los siguientes:

- Reducción de costos de transporte para las exportaciones de Corrientes hacia otras provincias o hacia otros países.
- Disminuciones en el precio final de las importaciones que se realizan desde otras provincias o desde el exterior, originadas en la reducción de los fletes por el transporte de productos que se deriven hacia el modo fluvial.
- Mayor competitividad de los productos correntinos que se comercializan fuera de la provincia, debido al menor costo de transporte de los mismos y a la reducción del precio final de los insumos importados.
- Reactivación de puertos provinciales, lo que a su vez provocará:
 - *) Mayor nivel de actividad económica en la provincia, por el efecto multiplicador que generan los puertos y por el desarrollo de servicios conexos a la actividad portuaria.
 - *) Inversiones en obras de infraestructura portuaria y de transporte en general.

- *) Ocupación de mano de obra como consecuencia del aumento de la actividad económica y de la construcción de las obras de infraestructura señaladas precedentemente.
- *) Ingresos fiscales, por la explotación o concesión de los puertos y por mayor cobro de impuestos ante el incremento del nivel de actividad.
- Posible reducción de fletes en el transporte terrestre, por la aparición de alternativas competitivas.
- Reactivación de los astilleros provinciales, tanto para la:
 - *) construcción de nuevas embarcaciones requeridas por el proyecto de Hidrovía como por las prestación de servicios de reparación y mantenimiento a los usuarios de la vía fluvial, para lo cual Corrientes posee una ubicación preferencial y cuenta con una industria naval con experiencia e interesante estado de desarrollo.
 - *) Prestación de servicios a embarcaciones que transporten mercadería en tránsito.

En la etapa actual del análisis carecería de sentido intentar la cuantificación de los beneficios que generará el proyecto para la provincia, fundamentalmente debido a que son demasiadas las indefiniciones existentes como para lograr un mínimo aceptable de precisión en las estimaciones. Sin embargo se cuenta con elementos suficientes como para destacar algunas conclusiones importantes acerca de estos aspectos:

- El proyecto producirá sobre la provincia un efecto neto positivo, estimándose que los beneficios serán significativamente superiores a los costos en los que será necesario incurrir.
- Los beneficios principales se originarán en la reducción de los costos de transporte de los productos que se producen en la provincia y la consecuentemente mayor competitividad de los mismos.
- La reactivación de los puertos, que en muchos casos constituye un objetivo en sí mismo, tiene una significación económica muy restringida si no se traduce en facilitación del comercio de la provincia con el exterior.

- En el caso específico de Corrientes, aunque las cargas a derivar hacia el modo fluvial serán relativamente reducidas y no implicarán modificaciones sustanciales en la estructura de los flujos provinciales de transporte de cargas, el proyecto contribuirá a la formación de un mercado más competitivo en el transporte de cargas y podrá constituir el punto de partida para que la asignación modal de cargas se realice con mayor grado de racionalidad.

2.2. Efectos de la Hidrovía sobre los puertos de Corrientes

En la actualidad prácticamente la totalidad de los puertos correntinos se encuentra inactivos.

Cuando se analizan los flujos de transporte con origen o destino en la Provincia de Corrientes, surge la existencia de considerables volúmenes de carga que por su masividad y distancias involucradas deberían ser movilizados a través de la vía fluvial, pero que sin embargo se transportan por los modos alternativos, fundamentalmente por camión.

Este hecho resulta en general inexplicable si se consideran sólo los costos económicos implícitos en las distintas alternativas, y en algunos casos también resulta insuficiente como justificación la consideración de las tarifas vigentes para los diferentes modos.

En efecto, aun desde la óptica del usuario y haciendo omisión de los subsidios implícitos que recibe el transporte automotor y el ferrocarril, la comparación de fletes para volúmenes significativos de carga en distancias mayores a 500 kilómetros para localizaciones ubicadas sobre el Río Paraná, en casi todos los casos favorece al transporte por barcazas.

Pero las tarifas no son el único factor que se considera para seleccionar el modo de transporte, dado que influyen de manera decisiva otros aspectos tales como la regularidad del servicio, la seguridad, el tiempo de viaje, la necesidad de trasbordos, la disponibilidad de equipamiento especializado para determinados tipos de productos, etc..

El proyecto de Hidrovía con seguridad producirá cambios significativos sobre algunos de estos factores, entendiéndose que a partir del mismo existirá mayor oferta de servicios, se contará con la posibilidad de despachar cargas parciales sin necesidad de completar la totalidad de la capacidad de un tren de barcazas en un único origen, se reducirán los tiempos de viaje, se dispondrá de equipamiento adecuado en los puertos y zonas de trasbordo, aumentará la confiabilidad del servicio y las condiciones de seguridad, mejorará la operatividad, se producirán rebajas en los fletes, y todo ello

redundará en una mayor competitividad del transporte fluvial frente a los modos automotor y ferroviario.

Los aspectos comentados precedentemente constituyen elementos auspiciosos en lo referente a la actividad portuaria del litoral fluvial, pero no por ello debe inferirse que se producirán modificaciones sustantivas en los flujos de cargas de la provincia. Corrientes presenta un escaso número de productos que por su volumen de producción y por localización de sus zonas productivas permitan crear expectativas acerca de su derivación hacia el modo fluvial.

Del total de cargas que se movilizan en la provincia sólo una pequeña proporción acusará recibo del impacto del proyecto, dado que la mayor parte corresponde a distancias cortas, se despacha fraccionada en volúmenes de escasa magnitud o se origina en zonas alejadas de los puertos potencialmente aptos para integrarse al sistema de las Hidrovía.

Sobre este último aspecto, como ya se ha mencionado, los únicos puertos que se identifican con alguna potencialidad de desarrollo son Ituzaingó, Corrientes, Bella Vista y Goya, entendiéndose que los dos últimos constituyen alternativas excluyentes entre sí debido a cuestiones de proximidad física, similitud de roles posibles (movimiento de cargas del sudoeste provincia) y la insuficiencia de la demanda zonal como para justificar la rentabilidad conjunta de ambos emprendimientos.

El puerto de Corrientes presenta características favorables como para convertirse en una estación especializada para la prestación de servicios a las embarcaciones, considerándose que su emplazamiento en el área urbana compromete seriamente sus posibilidades de desarrollo y consecuentemente limita sus condiciones para el movimiento de cargas.

No obstante ello, se estima que continuarán operaciones del tipo de las que se realizan actualmente (movimiento de arena y canto rodado) y que podría operar, con algunas limitaciones, en el embarque y recepción de mercaderías con origen o destino en su área de influencia.

Ituzaingó por su parte podría ser la alternativa regional para el embarque y recepción de cargas con origen o destino en la zona del Alto Paraná. En el Capítulo 3 se presentan estimaciones de movimientos portuarios discriminadas por tipo de producto y puerto.

PROYECCIONES DE
DEMANDA PORTUARIA

3. PROYECCIONES DE DEMANDA PORTUARIAS

3.1. Análisis por tipo de tráfico y por producto

En la presente sección se analiza la evolución de la producción provincial que se estima será susceptible de ser comercializada a través del sistema de transporte fluvial.

Con tal propósito se adoptaron ciertas hipótesis básicas que permitirán acotar la problemática bajo análisis, focalizando los aspectos que resulten más relevantes.

Entre las hipótesis adoptadas sobresalen:

- En primer lugar, se contempla el crecimiento de la economía argentina a un ritmo moderado y sostenido (alrededor del 4,0% anual acumulado) en un contexto de relativa estabilidad;
- Consecuentemente, se estima el crecimiento de la economía provincial, aunque a un ritmo ligeramente inferior en razón de contar con diferentes elementos dinamizadores;
- En términos generales, la proyección de los niveles de producción de los bienes generados en la provincia y la demanda de bienes de extra-zona asumen que las correspondientes elasticidades mantienen valores similares a los conocidos;
- Oportunamente serán explicitarán las hipótesis de comportamientos que se estiman afectarán particularmente a las diferentes producciones bajo consideración;
- A partir de un análisis específico para cada tipo de producto se estimó que no se producirán cambios muy significativos en cuanto a la localización de las distintas producciones.
- El proyecto Hidrovía no producirá ningún efecto sobre los puertos corrientinos ubicados sobre el Río Uruguay, ni existen elementos que permitan inferir la posible reactivación de los mismos. Estos motivos justifican su exclusión del análisis.
- Las posibilidades de desarrollo de instalaciones portuarias de la Provincia de Corrientes afectadas al movimiento de

producción, surgiendo como rubros más relevantes los que se mencionan seguidamente.

Producción provincial

- . Productos forestales
- . Yerba Mate
- . Té
- . Tabaco
- . Arroz
- . Otros cereales
- . Oleaginosas
- . Hilados
- . Frutas y jugos cítricos
- . Arena y canto rodado
- . Otros productos minerales
- . Ganado
- . Carne vacuna (exportación)
- . Algodón
- . Lana (exportación)
- . Sandía
- . Melón
- . Tomate
- . Pimientos
- . Frutilla
- . Otros productos agrícolas

Importaciones

- . Combustibles
- . Cemento
- . Alimentos y bebidas
- . Productos siderúrgicos
- . Otros

Mercaderías en tránsito

- . Exportaciones e importaciones de la provincia de Misiones
- . Tráfico este-oeste
- . Tránsito tráfico Hidrovía
- . Otros

Posteriormente se analizó la potencialidad de los distintos tráficos y/o productos en cuanto a sus posibilidades de derivación hacia el transporte fluvial.

De este modo se descartó un conjunto de rubros que por cuestiones técnicas o por razones de fletes relativos seguramente se continuarán transportando por camión y/o ferrocarril.

Seguidamente se señalan para cada caso los principales fundamentos en base a los cuales se desestimó la alternativa de transporte por barcazas para algunos productos.

Uno de los principales inconvenientes que presenta el modo fluvial es que sus tiempos de viaje son considerablemente superiores a los de otras alternativas de transporte, y si bien la concreción del proyecto Hidrovía permitirá reducir en alguna medida la duración del recorrido, el efecto será insuficiente como para posibilitar la captación de cargas perecederas.

Este aspecto resulta insalvable para productos tales como sandía, melón, tomate, pimiento, frutilla y carne vacuna, afectando además las posibilidades de transporte de frutas y jugos cítricos.

En este último caso (frutas y jugos), por tratarse de cargas masivas, con escasas necesidades de manipuleos adicionales con respecto a otros modos y consecuentes ventajas de fletes relativos, el tráfico podría soportar su movilización por barcazas en contenedores refrigerados, aunque la implementación de este sistema se estima poco probable en el corto y mediano plazo.

En el caso del transporte de ganado en pie son varios los factores que impiden la utilización del modo fluvial, entre los que se destacan el tiempo de viaje y la imposibilidad de manipuleo. Actualmente el 100% de este tráfico se realiza por camión y no existen motivos que hagan suponer que en el futuro pueda cambiarse esta modalidad de transporte.

Entre los productos minerales, se identifican dos tipos de tráfico diferenciados: removido de arena y canto rodado (cuya operación con barcazas ya se viene realizando y no se prevén modificaciones significativas para el futuro) y transporte de piedras desde las canteras localizadas en la zona de Yofré.

En este rubro, por tratarse de productos de bajo valor unitario no pueden soportar los fletes correspondientes a distancias largas, produciéndose en general abastecimientos sólo hacia zonas cercanas que no justifican la utilización del modo fluvial.

Además las distancias existentes entre las zonas de producción y el puerto más cercano son suficientemente extensas como