



CÁMARA DE DIPUTADOS  
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

CÁMARA DE DIPUTADOS  
MESA DE MOVIMIENTO

10 DIC 2020

Recibido.....1027.....Hs.

Exp. N°.....41558.....C.D.

## PROYECTO DE COMUNICACIÓN

La Cámara de Diputados de la Provincia vería con agrado que el Poder Ejecutivo, por intermedio del Ministerio de Ambiente y Cambio Climático, tenga a bien constituir una Mesa de Trabajo y Estudio de Impactos Territoriales de la Hidrovía Paraguay-Paraná, compuesta por representantes de dicho ministerio, de organizaciones ambientales, de las Comisiones de Transporte y Medio Ambiente de la Cámara de Diputados y Diputadas, e intendentes y concejales de las localidades portuarias de la Provincia de Santa Fe.

Dámaris Pacchiotti  
Diputada Provincial

Carlos del Frade  
Diputado Provincial



## FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

Para fundamentar la necesidad y el contenido del presente proyecto, este es, la conformación de una mesa de trabajo y estudio de los impactos territoriales producto de la actividad ligada a la Hidrovía Paraguay-Paraná, tomamos como referencia el trabajo de la organización Taller Ecologista, organización socio-ambiental vinculada a la investigación y el trabajo de incidencia en políticas públicas de este tipo, que viene llevando adelante un trabajo de análisis pormenorizado sobre los impactos de la Hidrovía en el territorio santafesino. Nos basamos en el último informe titulado "La Hidrovía, los agronegocios y los territorios impactados", publicado en la página de la organización el 6 de octubre de 2020 ([www.tallerecologista.org.ar](http://www.tallerecologista.org.ar))

La Hidrovía Paraguay-Paraná, puesta en marcha en la década de 1990, acompañó la implementación del modelo agroexportador consolidado hacia el siglo XXI. Desde entonces, esta vía navegable ha jugado un rol clave en la conexión de los territorios de producción primaria hacia los centros productores globales y los mercados agroalimentarios internacionales.

Desde los años '90 los proyectos impulsados por los distintos gobiernos de la región previeron diferentes obras con el fin de garantizar la navegación de convoyes de barcazas y grandes buques durante todo el año. Si bien tales proyectos no se han concretado en su totalidad, en el tramo argentino se realizaron sucesivas obras de dragado para adaptar el río Paraná a las exigencias del mercado internacional, principalmente el agroalimentario.

Al ser una obra de gran escala tiene impactos de orden múltiple. Estos van, por un lado, desde impactos directos, provocados por las obras y la navegación, que tiene incidencia, por ejemplo, en la fauna ictícola, la biota acuática, las barrancas; y por el otro, están aquellos impactos que son indirectos, aunque estrechamente vinculados a la Hidrovía.

Entre estos últimos se encuentran los impactos territoriales que comprenden las transformaciones en los ambientes, en la organización de



los espacios fluvial, rural y urbano; y en las actividades económicas, que acarrearán efectos negativos en los medios y modos de vida de las poblaciones, así como en su calidad de vida. Entonces, cuando hablamos de impactos territoriales nos estamos refiriendo a un conjunto de aspectos en el que convergen lo biológico, social, político y cultural.

En el caso de la Hidrovía, los Estudios de Impacto Ambiental (EsIA) contratados no han contemplado este último tipo de impactos. A pesar de que en la década del `90 el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) -uno de los organismos financiadores de la Hidrovía- dispuso en sus Términos de Referencia para la realización de EsIA que se estudien los efectos indirectos de la Hidrovía y propuso una hoja de ruta para la confección de los mismos, tales recomendaciones no fueron concretadas por las consultoras dedicadas a la tarea. A más de dos décadas de funcionamiento, estos impactos ya no pueden ocultarse y derivan principalmente de la expansión de la frontera agrícola y de las instalaciones agroportuarias en el área de influencia de la vía navegable.

La eliminación de bosques, la sobreexplotación de los suelos a través del monocultivo y la siembra directa, sumado al uso de agroquímicos, produce un importante deterioro de los suelos y afectando, además, a las áreas pobladas de la zona. Esta actividad contaminante viene siendo denunciada por médicos y pobladores desde hace casi dos décadas. A su vez, la concentración de tierras en pocas firmas ha desplazado otras actividades de menor escala, como los monocultivos anuales, las plantaciones frutales y las actividades pecuarias tradicionales. Este desplazamiento ha tenido sus impactos sociales, ya que el monocultivo requiere una cantidad notablemente menor de trabajadores que los cultivos tradicionales, así como tecnología de avanzada que sólo pueden solventar los grandes capitales. Esta situación ha provocado migraciones forzadas y pérdida de medios de subsistencia para los campesinos, pequeños productores agrícolas y comunidades indígenas.

En tercer lugar, se producen impactos urbanos, como es el caso del cordón industrial perteneciente al Gran Rosario. Diferentes informes afirman que el



avance de las industrias y terminales portuarias -en su mayoría pertenecientes a multinacionales agroalimentarias- han llevado a las localidades que conforman el cordón industrial, a una situación de colapso ambiental y urbano.

Congestionamiento del transporte; eliminación de múltiples sustancias tóxicas en el aire, el suelo y el agua (con su consecuencia en la salud de los pobladores); privatización de las costas; discontinuidades en los usos urbanos por la instalación de industrias (que funcionan como barreras materiales) y ruidos, son algunas realidades con las cuales los pobladores de esas localidades tienen que convivir todos los días.

Estos tipos de impactos asociados al modelo agroexportador, y en los que destacamos los aspectos más críticos, se encuentran indirecta pero estrechamente vinculados a la Hidrovía: a mayor profundidad de la vía navegable, mayor es su capacidad para transportar commodities, ampliándose las posibilidades de siembra.

Es urgente abrir un debate democrático sobre la planificación de esta infraestructura. Los estudios y evaluaciones ambientales a realizarse deberían contemplar los impactos indirectos y territoriales de las obras, teniendo en cuenta que la Hidrovía no es una infraestructura aislada, sino la columna vertebral de un sistema. Las metodologías científicas exigen un ejercicio de selección de lo se pretende evaluar, y tal selección se encuentra asociada a políticas determinadas que se desplegarán en los territorios.

Asimismo, los estudios no deberían dejarse en manos de las empresas usuarias de la Hidrovía, como se vino haciendo hasta el momento. En Argentina tenemos científicos y académicos altamente capacitados para realizar los estudios y las evaluaciones en los diferentes campos. Y en este proceso, por supuesto es necesaria la democratización de los procesos de licenciamiento.

El acceso público a la información sobre la Hidrovía y la creación de distintas formas de participación en los estudios y evaluaciones y en la toma de decisiones, tanto de organizaciones ecologistas y sociales, como de la



## CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

población afectada, son cuestiones que hoy, después de 25 años de funcionamiento de la vía navegable, deberíamos incorporar como experiencia ineludible.

Hasta la fecha, los ejes que se debaten en torno a la Hidrovía son absolutamente productivistas, esto es, solo involucran miradas centradas en intereses económicos y productivos dejando de lado otros debates mucho más importantes y cuyas consecuencias vimos durante este inolvidable 2020. Creemos que es momento de evitar dilaciones e incorporar otra perspectiva y otros actores a la discusión.

Atendiendo a todas estas razones es que consideramos fundamental y solicitamos al Ejecutivo Provincial la construcción de una mesa de trabajo entre los distintos actores institucionales y ciudadanos. Involucrando al Ministerio de Ambiente y Cambio Climático, las organizaciones socio ambientales, los municipios y concejos municipales involucrados en la Hidrovía y miembros de comisiones estratégicas de la Legislatura, como medio ambiente y transporte, para generar un espacio de interlocución entre las autoridades y la sociedad civil que avance en el trabajo de estudiar e incorporar la perspectiva de los impactos territoriales de la Hidrovía.

Dámaris Pacchiotti  
Diputada Provincial

Carlos del Frade  
Diputado Provincial