

CRÍTICA SITUACIÓN

El sector gastronómico advirtió que no puede tolerar más restricciones

PÁG. 4 / Desde la Asociación Empresaria Hotelera Gastronómica de Santa Fe junto al gremio Unión de Trabajadores del Turismo, Hoteleros y Gastronómicos Seccional Santa Fe afirmaron que es insostenible mantener los negocios sin la posibilidad de extensión de los horarios.

EMERGENCIA EN EL TRANSPORTE

Congelan por cinco meses la tarifa de colectivos en la ciudad

PÁG. 5 / Se dispuso la emergencia del sistema de transporte público de pasajeros por colectivos en la ciudad por 180 días. Se conformará una mesa de seguimiento. Debate por la reasignación de fondos del Boletó Educativo Municipal para inyectar al sector.

NOTIFE PAPEL

Año IV – N° 351 | Martes 29 de junio de 2021. Santa Fe, Argentina. Semanario de distribución provincial. \$20.00 | www.notife.com

NO ARROJAR EN LA VÍA PÚBLICA



ENERFE TRABAJA EN PROYECTOS DE GASODUCTO

Más energía para la provincia

PÁGS. 8 Y 9 / LA EMPRESA BUSCA FINANCIAMIENTO DE NACIÓN PARA LLEVAR ADELANTE LOS GASODUCTOS METROPOLITANO, REGIONAL SUR Y REGIONAL CENTRO II. LAS ENERGÍAS RENOVABLES TAMBIÉN TIENEN UN LUGAR MUY IMPORTANTE PARA LA GESTIÓN.

HAY UN MUERTO Y SE FUGARON VARIOS PRESOS

Atacaron a tiros el penal de Piñero

El violento episodio se registró minutos después de las 17 de este domingo 27 de junio. Hubo un gran intercambio de disparos. Se evadieron ocho reclusos. Hay un amplio operativo cerrojo en varias rutas provinciales y caminos en el sudoeste del departamento Rosario.



En la tarde del domingo 27 de junio se produjo un nuevo episodio de violencia extrema en el departamento Rosario, más cercano a los sets de filmación de películas de acción que a la vida real. Varias personas armadas, algunas con pistolas ametralladoras, atacaron a tiros la Unidad Penitenciaria N° 11 de Piñero, provocando el escape de al menos ocho reclusos.

Según las primeras informaciones, el ataque se produjo minutos después de las 17, cuando una cantidad hasta el momento no determinada de personas comenzó a disparar contra varias de las garitas

perimetrales del penal, acción que fue respondida por los agentes del Servicio Penitenciario.

Las múltiples detonaciones retumbaron en todos los pabellones y la acción fue aprovechada por varios de los reclusos que fueron escalando uno de los muros.

Voceros señalaron que durante el tiroteo, una persona abrió un hueco en uno de los cercos que rodea al amplio predio, que fue el lugar por el cual salieron al menos ocho de los reclusos.

Las primeras versiones señalan que la persona que estaba cortando

el cerco perimetral con una amoladora resultó gravemente herida y falleció pocos minutos después.

El ataque se habría hecho en forma coordinada aprovechando la finalización del horario de visita, señalaron voceros policiales. Varios de los evadidos se fueron por los campos de la zona, mientras que otros habrían usado un auto para cambiarse de ropa. Luego huyeron en otros rodados, pero no sin antes sembrar de "miguelitos" la calzada de la ruta 14, lo que provocó al menos un siniestro de tránsito: el despiste del acoplado de un camión.

RECAPTURARON A DOS EVADIDOS

En los primeros minutos de este lunes agentes policiales lograron recapturar a dos de los evadidos del penal de Piñero. Se trata de los llamados Sergio Cañete y Joel Rojas. Los nombrados fueron descubiertos cuando viajaban ocultos en el interior del baúl de un Honda Civic, dominio GVW 764.

La secuencia se inició pasada la medianoche cuando personal de la AIC se disponía a realizar un allanamiento en un inmueble ubicado en calle Aguaribay 125, esto

es, en jurisdicción de la localidad de Pérez. Fue en dicha circunstancia cuando se toma conocimiento al escuchar por frecuencia radial policial que un Honda Civic, dominio GVW 764, color azul oscuro, se había dado a la fuga con dos personas en su interior.

Personal del Grupo de Apoyo Táctico (GAT) se sumó a la persecución que ya realizaban agentes de Soldini y que culminó en ruta 14 y Ayacucho, donde finalmente el automóvil pudo ser interceptado. De inmediato se dispuso la requisita del Honda Civic y fue entonces cuando se descubrió la "sorpresa" que había en el baúl del rodado. En principio los delinquentes intentaron resistir el procedimiento pero tras algunos forcejeos finalmente fueron reducidos y detenidos. Se determinó que los evadidos tenían en su poder tres armas de fuego las que fueron secuestradas por el personal actuante. El detalle de lo secuestrado es el siguiente: una pistola semiautomática marca Taurus, con un almacén cargador y 13 cartuchos intactos cal.9x19mm; un revólver, calibre 38, sin numeración visible, tambor de 6 alveolos con 6 cartuchos del mismo calibre en su interior y una pistola semiautomática, marca Bersa, modelo Thunder 9, con 1 cartucho en recámara y 15 en el almacén cargador, todos cal.9x19mm.

Además los delinquentes tenían consigo 7 cartuchos cal. 9x19mm; 1 teléfono celular quebrado en dos pedazos y otro teléfono celular, elementos todos que son de interés para la causa.

DOS CÓMPlices

Los oficiales procedieron también a detener a otras dos personas que iban bordo del coche las que fueron identificadas como Elisa Alvarez y Rodrigo Gramajo, quienes fueron sindicados como cómplices de los fugitivos. Éstos últimos fueron trasladados a la sede de la AIC en Rosario donde quedaron a disposición del fiscal Carbone.

EN EL SUR SANTAFESINO

Las medidas restrictivas han ocasionado pérdidas en varios sectores económicos, el turismo ha sido uno de ellos. En Venado Tuerto, coexisten varias agencias, tanto con ofertas de paquetes al exterior como las de viajes dentro de Argentina y países limítrofes.

El 20 de marzo de 2020 "se paralizó el mundo para nosotros", dice de entrada Pablo Morales, titular de YourWay Travel, agencia de turismo de la ciudad de Venado Tuerto que ofrece viajes exclusivamente al exterior. Esa reflexión casi de catarsis por la situación que le toca vivir se replica en otros colegas, que más dedicados al turismo interior, experimentan la misma incertidumbre y pesar por las medidas que según ellos "están equivocadas".

Al indagar cómo están viviendo el contexto actual las empresas dedicadas al turismo, diferenciamos entre dos servicios: el que ofrece salidas de turismo interno y los que trabajan exclusivamente con paquetes al exterior.

"Creemos que primero va a volver el turismo extranjero, el interno puede que se habilite en julio para particulares primero y para las agencias quizás en septiembre u octubre", indicaba Gastón Cvjetkovich, desde la empresa Turismo Chañar, que presta sus servicios con dos buses dentro de Argentina y en países limítrofes.

"Como agentes de turismo nos han perjudicado muchísimo, son medidas que no comparto ya que en muchos países no se aplicaron así. Hubo una apertura en enero/febrero pero muy sobre la hora. Entonces al no haber planeado con antelación, tampoco se pudo hacer mucho", señaló respecto al verano 2021 cuando tuvieron un leve respiro tras casi un año de estar parados, pero en Semana Santa debieron volver a cerrar.

Y explicaba que para un viaje "hay un planeamiento de unos 30 o 40 días de anticipación, porque la gente no te compra un paquete de una semana para otra; hay algunos casos que hasta 90 días antes se anotan porque tienen la posibilidad de ir pagándolo y ahorrar dinero para la estadía en el lugar", relataba sobre la metodología de trabajo de la mayoría de las compañías de viajes.

Respecto a la situación vivida desde el comienzo de la pandemia, graficó que "en 2020 tuvimos que devolver el dinero del ciento por ciento de lo que habíamos vendido".

Por otra parte, Pablo Ledesma de la agencia Kiora Viajes, que tiene la misma modalidad de trabajo que

Agentes de turismo estiman que podrán volver a la actividad en septiembre



Turismo Chañar, relató el mismo panorama allá por 2020 "y también nos pasó que dejamos a crédito esas entregas como señas una vez que se pueda volver a viajar".

EL TRANSPORTE, OTRO TEMA

Como representantes del sector turístico que recorren con unidades propias las rutas argentinas y de países fronterizos, tanto desde Turismo Chañar como desde Kiora Viajes coinciden en que "viajar en una excursión de turismo no se diferencia de los viajes de micros de larga distancia" que sí están habilitados para trabajar y que ha sido el principal punto de protesta de varias empresas a lo largo de todo el país, con cortes de rutas inclusive.

"Las líneas tienen subsidios provinciales y nacionales y hoy a ellos les conviene más no viajar y recibir el dinero del gobierno que estar en la ruta", mencionó Gastón Cvjetkovich. Ledesma, por otra parte señalaba que en los colectivos de larga o media distancia "hay menos protocolos porque en turismo somos un grupo cerrado que salen desde un punto y hacen las excursiones todos juntos, y en las líneas suben y bajan diferentes pasajeros y no hay tantos cuidados, por eso es difícil de entender por qué no nos dejan trabajar".

"Vos como agenciero les podés comprar 30 pasajes al coche de línea, pero no viajar en un ómnibus de turismo y cuál es la diferencia de eso no lo sé", agregó Cvjetkovich.

Otra complicación para los propietarios de coches es el hecho de tenerlos sin funcionar. "Yo tengo

de acuerdo al estado de la unidad. Pero un coche parado casi dos años no solo no genera dinero sino que pierde capital y su valor va decreciendo. Nosotros teníamos pensado en el transcurso de 2020 y 2021 cambiarlos y hoy se hace una gran brecha con modelos más nuevos. Solo nos puede llegar a salvar que el Ministerio de Transporte agreguen dos años más de prórroga", detalló Cvjetkovich.

E indicó que en marzo de este año hizo una reparación de las unidades con la idea de que volverían a viajar pero luego las restricciones cerraron nuevamente todo. También contó que a principio de año desgraciadamente sufrieron el robo de partes en una de las unidades, lo que empeoró aún más la situación.

una pérdida de capital importantísima porque el ómnibus tiene una

vida útil por ley de 10 años más tres de prórroga y esa prórroga va



NOTIFE

Propietario: Deusto S.A
Dirección y edición: Victoria Borgna y Magalí Suárez
Oficina Comercial:
Rivadavia 2851 - 1º piso | Tel./Fax: (0342) 4555511 - 53000FWE - Santa Fe
Registro de propiedad intelectual: N° 5234470
Imprenta: AGL - Parque Industrial Sauce Viejo- Ruta 11 Km 457-
La Capital - Provincia de Santa Fe.

» Seguínos

f /notife @notife_noticias @notifeok

✉ correosnotife@ellitoral.com www.notife.com

Esta publicación se distribuye en toda la provincia de Santa Fe.

IC BOULEVARD CENTER
RESIDENCIAS | COMERCIOS

- Garantía de posesión 3 AÑOS
- Escritura asegurada
- Terminaciones
- Calidad Referencia

2 SUM, PISCINA CLIMATIZADA & PISCINA, GYM

¡Queremos que seas parte!
Comprá seguro, comprá confianza.

BENUZZI + CAM

BENUZZI INMOBILIARIA +54 0342 4596333 | +54 0342 4529234 | inmobiliaria@benuzzi.com | benuzzi.com

COMPRÁ SIN RIESGOS: PARA VIVIR O PARA INVERTIR. FINANCIACIÓN EN CUOTAS FIJAS EN PESOS, SIN INTERESES Y SIN ENTREGA INICIAL. ¡NO TE COBRAMOS CUOTAS EXTRAS!

CRÍTICA SITUACIÓN



Desde la Asociación Empresaria Hotelera Gastronómica de Santa Fe junto al gremio Unión de Trabajadores del Turismo, Hoteleros y Gastronómicos Seccional Santa Fe afirmaron que es insostenible mantener los negocios sin la posibilidad de extensión de los horarios.

El sector gastronómico advirtió que no puede tolerar más restricciones

El vencimiento del decreto y la no apertura de la actividad gastronómica después de las 20 horas con atención al público, es el golpe final al sector que ya suma numerosos establecimientos cerrados con la consiguiente pérdida de puestos laborales. Luego que de que el Gobierno Provincial anunciará el viernes que la actividad gastronómica seguirá con los mismos horarios, desde la Asociación expresaron en un comunicado que “desde

marzo del 2020 la gastronomía no trabaja con normalidad, con continuas restricciones, con capacidad reducida y horarios limitados. Son 15 meses de trabajo que sólo permiten generar deudas. Los bares y restaurantes, en el mejor momento, han trabajado con el 50 % de capacidad y hasta las 2 am, luego trabajaron con el 30 % y con horarios de cierre que oscilaron entre las 19 hs. y las 23 hs., la mayor parte del tiempo alternando entre estos últimos dos”.

Por otro lado explicaron que “la limitación impuesta por la Provincia no es el único impedimento para la actividad, también lo es la falta de organización, la imprevisión respecto de otros eventos masivos que generan incremento de contagios según las declaraciones de la propia Ministra de Salud y todo ello impide el más básico planeamiento que dejan a los gastronómicos sin posibilidad de planificar la cantidad de materia prima que necesitarán, debido a que las

medidas se anuncian sin anticipación, antes bien al minuto final de cada inicio de fin de semana que es sabido representa la mayor posibilidad de trabajo”.

Además, hay establecimientos que han reacondicionado espacios, modificado su infraestructura y adquirido equipos de calefacción que funcionan en lugares ventilados con el fin de cumplir con todo lo exigido por el protocolo y ser lugares seguros. No es posible trabajar sobre la incertidumbre cons-

tante y la falta de anuncio de las medidas que luego nos enteramos que estaban adoptadas negativamente pero se difunden tardíamente incrementando el desconcierto y la angustia del sector. Enfatizan en el comunicado presentado el viernes. Por último dejaron un mensaje contundente: “Queremos trabajar, todos somos esenciales si de eso dependen miles de puestos de trabajo, respetamos los protocolos y no queremos sumar más negocios a la lista de los cerrados”.

Escuchar para legislar,
dialogar para garantizar derechos
y construir una provincia más justa.



CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA
DE SANTA FE

EMERGENCIA EN EL TRANSPORTE

Se dispuso la emergencia del sistema de transporte público de pasajeros por colectivos en la ciudad por 180 días. Se conformará una mesa de seguimiento. Debate por la reasignación de fondos del Boleto Educativo Municipal para inyectar al sector.

En su última sesión antes del inicio del receso de julio, el Concejo santafesino declaró por 180 días la emergencia en el sistema de transporte público por colectivos en la ciudad. Ese plazo podrá ser prorrogado en igual término por el Ejecutivo Municipal.

Se dispuso también el congelamiento hasta el 30 de noviembre de 2021 del costo de las distintas tarifas del servicio público de colectivos. Aquí cabe recordar que el 18 de febrero de este año se actualizaron por última vez los costos: la tarifa frecuente hoy cuesta 42,35 pesos; la centro, 33 pesos; el boleto escolar, 18,80 pesos; jubilados, 23,50 pesos, y terciario-universitario, 28,20 pesos. Esos valores, ahora, no podrán seguir aumentados hasta el último día de noviembre.

La ordenanza sancionada dispuso que Ejecutivo convoque a una mesa de seguimiento de la situación de emergencia declarada para el sector, que deberá ser convocada dentro de los 30 días de promulgada la ordenanza (esta facultad le cabe al intendente Emilio Jatón). Dicha mesa estará conformada por dos representantes del Ejecutivo, dos del Concejo, uno del Órgano de Control del Transporte; dos de las empresas prestadoras del servicio, y un representante del sindicato representativo de los trabajadores del sector.

También deberá haber representación del Ministerio de Transporte de la Nación, y de la Secretaría de Transporte provincial. Se faculta al Municipio a ampliar la conformación de la mesa de seguimiento de manera permanente o ad-hoc, “pudiendo convocar a representantes de las diversas áreas del propio Ejecutivo que tengan intervención sobre la temática, así como a entidades intermedias o instituciones con interés en la materia como universidades y centros de investigación”.

Los aspectos que deberá abordar la mesa de seguimiento serán la sustentabilidad económica del sistema (“pudiendo sugerir la revisión del congelamiento de la tarifa”); la planificación de un sistema de transporte acorde a la situación actual y de crecimiento de la ciu-

Congelan por cinco meses la tarifa de colectivos

dad; el abordaje del sistema con una mirada multimodal, y la gestión de recursos económicos nacionales, provinciales y municipales para el sistema. Concluidas estas tareas la mesa elaborará un informe que será remitido al Concejo. La iniciativa fue impulsada por Carlos Suárez (UCR-Juntos por el Cambio).

BOLETO EDUCATIVO

El artículo 5 fue otro de los puntos de discusión deliberativa. Se autorizó al Ejecutivo a que mientras dure la declaración de emergencia, “adopte medidas tendientes a modificar y reasignar las partidas presupuestarias asignadas al fondo creado por el artículo 5º de la Ordenanza N° 12.620 (de 2018, que creó el Boleto Educativo Municipal, BEM) en tanto se apliquen al sistema público de transporte”.

Pero el interbloqueo del Frente de Todos pidió una moción solicitando que se incluya taxativamente en este artículo no afectar el derecho de los beneficiarios de esta franquicia a acceder a ella (alumnos secundarios). No tuvo lugar. El fondo de este boleto está conformado “con recursos presupuestarios que anualmente se le asignen y fondos de afectación específica”, dice aquella norma.

“Creemos que al no incluir esa garantía de no afectación de derechos, se pone en riesgo el boleto educativo para estudiantes secundarios en la ciudad. No sabemos si se va a sostener. Podemos llegar a la situación de ver la muerte del boleto gratuito”, auguró el justicialista Juan J. Saleme. Esta moción tampoco prosperó. Tal posibilidad fue desmentida de palabra por ediles oficialistas.

CRUCES

Suárez habló de una crisis en el transporte que viene desde hacer muchos años (y de la desigualdad en el reparto de los subsidios, aludiendo a que Nación vuelca la balanza hacia el AMBA). Pero también deslizó críticas a la administración de Jatón por “no haber hecho mucho” respecto del sostenimiento del transporte. Para el edil, la pandemia forzó a pensar soluciones urgentes: “Aquí aparece la mesa de seguimiento, para encontrar directrices sobre qué tipo de sistema de colectivos necesitamos para la ciudad en el actual contexto”.

La oficialista Laura Mondino cargó las tintas sobre la inequidad de los subsidios desde Nación hacia



Buenos Aires, con una clara “falta de federalización” de estos fondos. Y dijo que la crisis en el sector viene desde hace muchos años. “Más allá de esto, la ciudadanía santafesina está en el medio, esperando que llegue el colectivo para poder ir a

trabajar. Garantizar esto es lo más importante”.

Carlos Pereira (UCR-Juntos por el Cambio) le salió al cruce. “El actual Ejecutivo municipal no mandó ni una mísera propuesta acerca de lo que había que hacer con el

transporte público en todo este tiempo. Y esta ordenanza nace de una concejal opositor (por Suárez); la Municipalidad no tomó ninguna medida estructural”, fustigó, cargando responsabilidades sobre el Estado local.

COMPRÁ LA COMPU, LA TABLET O SUMÁ UNA CÁMARA Y EL MICRÓFONO.

vuelven las
CLASES

Que este nuevo año escolar,
no tengamos que turnarnos
para usar la compu

HASTA **\$250.000***

AYUDAS ECONÓMICAS PARA EMPLEADOS PÚBLICOS,
JUBILADOS Y PENSIONADOS PROVINCIALES
✓ Mínimos requisitos y rápida resolución

Red Mutual
La mejor red de servicios

0800 444 1515 de 8 a 20 hs.
www.redmutual.com.ar
Red Mutual @red_mutual

* Sujeto a análisis crediticio y políticas de la entidad. Integran Red Mutual entidades afiliadas mediante convenios intermutuales y/o de prestaciones recíprocas.

EN LOS CUATRO CULTIVOS

La Región Centro aportó casi 500 millones de dólares por retenciones

Es el estimado por la campaña 2019/20. El monto equivale al 45% del gasto de capital en el presupuesto provincial de 2021.



La producción agraria de los cuatro principales cultivos en el centro-norte de la provincia de Santa Fe aportó al gobierno nacional, por la campaña 2019/20, en concepto de retenciones, un estimado de 472,7 millones de dólares según evaluó el Centro de Estudios y Servicios de la Bolsa de Comercio de Santa Fe.

El análisis aborda la campaña de soja, maíz, trigo y girasol. La producción primaria de esos cultivos en los doce departamentos del centro-norte de la provincia alcanzó los 7.680.166 toneladas en el período.

“Entre los cuatro complejos aquí considerados, se estimaron exportaciones por 1.739,5 millones de dólares, generándole al fisco nacio-

nal U\$ S 472,7 millones a partir de las retenciones. Ello representa una recaudación de aproximadamente 32.898,1 millones de pesos en 2020.

“Dicho monto -compara el CES- representa, por ejemplo, el 17,5% del monto recibido por la provincia por coparticipación durante 2020 y cerca del 45% del gasto de capital

presupuestado por la administración provincial para 2021”.

Expone el estudio que “las exportaciones del complejo sojero con origen en la producción primaria del centro-norte de Santa Fe alcanzaron los U\$ S 1.341,6 millones, de los cuales un 44,9% corresponde a exportaciones de harina y pellets, un 29,5% a exportaciones

de poroto, un 20,7% a aceites y el resto a biodiésel”.

Añade el análisis que “el complejo girasolero provee potenciales exportaciones por MU\$ S 57,3, de los cuales la gran mayoría corresponde a aceite (78,9%) y en segundo orden vienen las exportaciones de harinas y pellets de grano, que representan el 21,1% del total.

“Con alícuotas mucho menores que al resto de los complejos, se estima que estas exportaciones generaron aportes en concepto de derechos de exportación por U\$ S 3.761.204,9”.

Señala además que “el complejo triguero generó alrededor 196,4 millones de dólares a partir de la exportación de grano y harinas producidas con la cosecha del centro-norte, de lo cual U\$ S 23,0 millones se destinó al pago de derechos de exportación.

“Por otro lado -prosigue- se estima que la campaña de maíz promovió exportaciones por U\$ S 144,1 millones y retenciones por un total de U\$ S 17,3 millones”.

PRODUCCIÓN Y EXPORTACIONES

“El cultivo más importante de la zona lo constituye la soja, con una producción de 4,9 millones de toneladas. En un segundo nivel se encuentran el trigo y el maíz, con 1,3 y 1,2 millones de tn, respectivamente”.

El análisis del Centro de Estudios y Servicios de la Bolsa santafesina evalúa que “el cultivo de girasol cubrió el 3,2% del tonelaje total, con una cosecha de 248.365 tn en la campaña analizada”.

Estima el CES que “casi 3,5 Mtn de granos de soja cosechados en el centro-norte fueron a molinenda,

con potencialidad de producir, a partir de ello, 626.590 tn de aceite y 2,7 Mtn de harinas y pellets. A su vez -prosigue- se estima que el 30% del aceite de soja se destina a la producción de biodiésel, con una producción de 187.977 tn.

“De las casi 250 mil toneladas de grano de girasol se estima que se enviaron a industria 191.197 tn, con potencialidad de producir 86.038 tn de aceite y 65.007 tn de harinas y pellets. En cuanto a las exportaciones, en este complejo se estiman aproximadamente en 12.418 tn de grano, 60.227 tn de aceite y 58.506 tn de harinas y pellets”.

Por último expone que “en cuanto al complejo triguero, se estiman exportaciones de grano sin procesar por 775,8 miles de toneladas, mientras que se producen harinas por alrededor de 323 mil tn, de las cuales se estiman exportaciones por alrededor de 42 mil tn. En cuanto al complejo maicero, sólo se tiene en cuenta la exportación de grano bruto, que en el caso de los provenientes del centro-norte se estima en un nivel de 886.222 tn”.

LOS AUTORES

El Centro de Estudios y Servicios es dirigido por la licenciada María Lucrecia D’ Jorge, cuenta con la coordinación del Mg. Pedro P. Cohan y el equipo de investigadores está integrado además por el licenciado Lautaro Zanini, María Florencia Camusso, Ramiro Emmanuel, Jorge Franco Riottini, Camila Tonetti y María Eugenia Veglia. El CES funciona en el ámbito de la Fundación BCSF que dirige Gustavo Vittori; Ulises Mendoza preside la Bolsa de Comercio de Santa Fe.

EL PARANÁ CADA VEZ CON MENOS AGUA

La bajante histórica amplia pérdidas en el complejo agroexportador

En los puertos del Gran Rosario los cargueros logran partir con un 25% menos de lo que se cargan habitualmente.



Como se sabe, la bajante del río Paraná ya es histórica. Este domingo, el hidrómetro del dique dos del puerto local marcó 22 centímetros, el nivel más bajo en medio siglo. Lo peor es que el Instituto Nacional del Agua (INA) no prevé una mejora sensible en los próximos meses para este cauce. Desde 1970 que el río no alcanzaba esta marca, en bajante.

Los nuevos pronósticos del Instituto Nacional del Agua (INA) hablan de que el río podría alcanzar valores negativos, tanto que —se estima— el 29 de junio podría marcar -0,15 metros. El informe sobre “situación hidrológica” del mismo organismo destaca que “la tendencia descendente llevaría el nivel al orden de -0,05 metros para el 10 de julio”. Para que nadie dude de la situación que se prevé para lo que resta del año, el informe del INA señala: “No se espera una mejora sensible en los próximos meses. El mes de julio será especialmente crítico, con afectación a todos los usos del recurso hídrico, especialmente la captación de agua fluvial para consumo urbano”.

Desde el instituto explicaron que el caudal que ingresa al tramo argentino del río Paraná es “un 40% del valor promedio de junio de los últimos 25 años” y predomina “la tendencia descendente en todo el tramo”. En ese sentido, y con la tendencia prevista, el INA apunta que “todo el tramo del río Paraná en territorio argentino alcanzaría niveles similares o peores que los registrados en 1944, el año más bajo del río en la historia desde 1884”.

Los especialistas coinciden en señalar que todo el ecosistema está en riesgo por la bajante del Paraná. El fenómeno, que comenzó el año pasado, afecta la reproducción de peces, la navegación, el lecho y hasta la estabilidad de las barrancas.

La causa de semejante situación se origina en la sequía que comenzó el año pasado en Brasil y que en lugar de equilibrarse en la normal temporada de lluvias se extendió durante 2021. Apenas hubo un repunte del caudal en los primeros meses de este año para volver a retomar la onda de bajante hasta perforar los niveles críticos.

En tanto, este comportamiento anómalo del río Paraná es atribuido al fenómeno de “La Niña”. El persistente período de sequía se mantiene y está causando todo tipo de problemas, desde dificultar la reproducción, alimentación y supervivencia de peces —y por añadidura de toda la fauna que depende de ellos— hasta el sobredragado del canal para mantener la navegabilidad de los buques de gran porte —situación denunciada por ONG ambientalistas que puede ser la causa de los desmoronamientos en las costas— y la captación misma para potabilización del agua.

MILLONARIAS PERDIDAS ECONÓMICAS

Esta situación del Paraná provoca que actualmente todos los buques cargueros que parten de los puertos del Gran Rosario lo hacen con un 25% menos de carga, que completarán luego en puertos del sur del país, aumentando considerablemente los denominados costos de logísticas, entre ellos el flete.

En el caso de los buques graneros la pérdida de carga se genera por no contar con 34 pies de profundidad por la bajante y tener 2 pies menos de profundidad. En los buques más grandes se está perdiendo de cargar entre 3.200 y 4.300 tn. Esto genera un falso flete a pagar por el sistema o de lo contrario la necesidad de completar carga en lugares donde a veces no hay mercadería o donde la misma es más cara que en el Gran Rosario, según informes de los especialistas de la Bolsa de Comercio rosarina.

Hay datos puntuales que resaltan esta situación: en el sur de Santa Fe, desde Timbúes hasta Villa Constitución, se localizan 29 terminales portuarias, de las cuales 19 despachan granos, aceites y subproduc-

tos, contando 12 de ellas con fábricas procesadoras propias. Además, existen otras 8 fábricas aceiteras en la zona, totalizando 20 industrias que demandan poroto para fabricar aceite y harina, entre otra multiplicidad de derivados oleaginosos.

En Rosario, el río marcó este domingo 0,02 metros. Ello significa que ya descendió más de 2 metros por debajo del estándar que toman como base los operadores para estimar los costos, que es el nivel de 2,47 metros.

“Esto implica que se están cargando miles de toneladas menos. Pero es difícil calcular la pérdida porque cargar menos no significa que toda la carga contratada no vaya a salir. Lo que no va hoy puede ir mañana y así cumplir el contrato. Se puede desdoblarse, pero hay que pagar más fletes. Esa menor carga que hoy es consecuencia de la bajante, en algunos buques comerciales puede significar hasta 25% menos de carga y hasta 20 o 25% más de flete”, explicó en declaraciones radiales el secretario de Transporte, Infraestructura e Hidrovía

de la Bolsa de Comercio de Rosario (BCR), Alfredo Sesé, Master en Dirección de Empresas y Licenciado en Economía.

“Esta situación perjudica a toda la cadena agroindustrial, pero el que paga los mayores costos es siempre el productor”, aseguró. Recordó que en la mayoría de los casos, los buques cargueros se alquilan por tiempo y el operador tiene que utilizarlo de la mejor forma posible, la más eficiente, para obtener ganancias. El año pasado, en una situación similar que provocó la bajante del Paraná, el complejo agroexportador debió enfrentar una pérdida neta de 244 millones de dólares, incluidos los enormes problemas logísticos, de transporte y de industrialización que esa situación generó, al resentir la navegación y —consecuentemente— la carga máxima de los buques y barcasas en las terminales portuarias del Gran Rosario, epicentro de la agroindustria argentina.

En 2021, se estima que las pérdidas serían aún mayores, aunque todo dependerá de la prolongación del fenómeno.

Reconquista sin escalas

Una situación también complicada por la bajante, se puede comprobar en los últimos días en el puerto de Reconquista. El titular del Ente Puerto Reconquista, Dr. Martín Deltín, comentó a El Litoral que “actualmente no hay registros. La altura del río no se está midiendo porque el nivel se encuentra por debajo del hidrómetro. Por lo tanto, no hay registro. Esto, sin dudas, es un hecho histórico”, destacó. Deltín explicó que la bajante es tan pronunciada que hoy está muy dificultada la navegación deportiva. Si esto continúa, no se podrá reanudar el servicio de balsa entre Reconquista y Goya (Corrientes). El puerto alquiló la barcaza y con trabajadores de la estación fluvial la estamos poniendo a punto porque la decisión del gobernador Perotti es es retomar el servicio. Hoy. Con esta altura del río, no se lo podría hacer”, añadió.

CAUSAS

Según José Luis Aiello, asesor de la Guía Estratégica para el Agro (GEA) de la BCR, el descenso de los niveles del río Paraná, y, específicamente, en el Gran Rosario, se debió a un bloqueo de las precipitaciones en Brasil; es decir, a un período prolongado sin lluvias debido a la instalación de un centro de alta presión. Este fenómeno es similar al que provocó la grave sequía que afectó al campo argentino en la campaña 2017/2018.

JUNTOS,
cuidando el presente
y construyendo futuro



Caja de Seguridad Social para los Profesionales del Arte de Curar de la provincia de Santa Fe
www.cpac.org.ar @cpacstafe

La Peatonal
www.peatonalsantafe.com

f
Peatonal
Santa Fe

ENTREVISTA

La empresa busca financiamiento de Nación para llevar adelante los gasoductos Metropolitanos, Regional Sur y Regional Centro II. Las energías renovables también tienen un lugar muy importante para la gestión.

El vicepresidente de Enerfe Santa Fe Gas y Energías Renovables, Juan Cesoni, brindó un panorama acerca de los proyectos que lleva adelante la empresa, poniendo especial énfasis en el Gasoducto Metropolitanos, una obra que a largo plazo beneficiará a 250 mil vecinos, 7.000 empresas y comercios y 1.200 instituciones.

- ¿Cómo surge la creación del Gasoducto Metropolitanos?

- La ciudad de Santa Fe tiene una demanda insatisfecha de gas en el norte y en la zona de la Costa, lo que sería el barrio Colastiné, que crece a tasas aceleradas, sumado a San José del Rincón y Arroyo Leyes. Cuando uno mira la zona metropolitana, todas aquellas localidades que están alrededor de la ciudad de Santa Fe tienen déficit de suministro de esta fuente de energía. Lo que nosotros hicimos fue mirar esa problemática desde esa

Enerfe proyecta tres grandes gasoductos en la provincia

perspectiva.

Había una propuesta para la zona de la costa puntualmente que atendía al barrio Colastiné y a la localidad de San José del Rincón y nosotros entendimos que esa propuesta era perfectible y con una mirada más amplia decidimos incorporar localidades como Monte Vera, Recreo, Esperanza y resolver el problema del norte de la ciudad de Santa Fe donde tanto la distribuidora Litoral Gas, como la subdistribuidora, Cooperativa Setúbal están impedidos de seguir ampliando la red por faltante de suministro. De esta manera nosotros venimos a resolver este problema.

- ¿Cómo fue definida la traza?

- Primero se pensó sobre la base de lo posible. En algún momento se consideró la idea de tomar gas en el parque Garay, atravesar todo el casco urbano de la ciudad para llegar a la costa porque era el único camino posible pero nosotros encontramos otro que tiene que ver con conectarse con un gran gasoducto que pasa hacia el oeste de la ciudad



de Santa Fe, que es el GNEA que transporta un caudal de gas muy grande, y buscamos un lugar donde esa conexión no genere conflictos con el futuro desarrollo urbano porque estamos hablando de un

gasoducto, no de una red de distribución, es decir, de alta presión y este ducto tiene que pasar lo más lejos posible de las casas actuales y por caminos de tierra, es decir, fácilmente ejecutables: evitar zonas anegables; y a la vez pensar en lugares en donde la instalación de las redes de distribución permitan abaratar los costos del final de la obra.

- Para hacer el trabajo de conexión, tienen que recurrir a estudios complementarios. ¿Cuentan con el apoyo de alguna otra entidad?

- Trabajamos en conjunto con las distribuidoras y subdistribuidoras de cada una de las localidades porque son las que luego se encargan de la distribución. Después también está a iniciativa del Estado provincial, a través de Enerfe, de ir a brindar servicio a todas aquellas localidades donde tanto la distribuidora como las subdistribuidoras no quieran o puedan brindarlo.

Hay que tomar dimensión de que un gasoducto de estas características brinda posibilidades de expansión, es decir, implica el interés de los sectores productivos. Con ellos dialogamos y todos coinciden en la necesidad de garantizar un consumo que es esencial para el desarrollo de las actividades.

A su vez la Universidad Nacional del Litoral, a través de la Facultad de Ciencias Hídricas, desarrolló el estudio técnico sobre el cruce de la Laguna Setúbal. Este gasoducto se conecta allá por Esperanza a venir desde el oeste hacia el este y en su camino va a cruzar el río Salado. Lo haría por perforación

horizontal dirigida, va a cruzar el norte de Santa Fe y el sur de Recreo hasta lo que se denomina Paraje El Chaquito y allí tiene que hacer un cruce de la Laguna Setúbal hasta el margen oeste de lo que es la defensa de San José del Rincón. Ese es un cruce complicado por la longitud que tiene, estamos hablando de cerca de 2.000 metros, pero además porque es un cause que tiene una evolución estudiada, es decir, lo que nosotros hoy vemos como una laguna grande que no hace más para nosotros subir y bajar, en realidad por debajo suceden muchas cosas: el cauce central se está modificando, así también el lugar de circulación y la profundidad del cauce. Esto hay que tenerlo muy bien proyectado a futuro porque cuando uno planifica una obra de estas características pensando en 50 años de vida útil y en reducir los costos de mantenimiento.

- ¿Tienen estimado de cuánto es el costo de inversión?

- Hicimos una estimación inicial cuando surgió la idea e, inmediatamente, nos dimos cuenta de que esta obra podría ser similar, o inclusive inferior al presupuesto que tenía el proyecto al cual viene a reemplazar, esté en ese orden, aunque todavía no estamos en condiciones de dar un monto específico. A medida que avanzamos con los estudios podemos ir afinando un poco más el número y nos vamos dando cuenta de que hay tramos que son mucho menos costosos de lo que nosotros pensábamos, por lo que es la técnica constructiva. Somos muy optimistas en cuanto al

valor de la obra.

- ¿En cuántas etapas se va a dividir la obra?

- Nuestro proyecto está previsto en tres grandes etapas. La primera es la conexión hasta el río Salado, la segunda es entre el río Salado y la Laguna Setúbal, y la última es el cruce y la zona de la costa.

Esto va a depender de la cuestión presupuestaria, por un lado, es decir cuál es la disponibilidad real de recursos que uno tiene, ahí vamos a medir la longitud de las etapas; luego también habrá que ver la capacidad técnica de las empresas- preferiblemente santafesinas en la mayoría de los casos- para que puedan llevar adelante esta obra.

Nuestra vocación es dinamizar la obra pública, además de generar un fuerte impacto en el desarrollo productivo, queremos generar trabajo, que este sea local y entendemos que las empresas santafesinas tienen la capacidad para llevar adelante una obra de estas características.

- ¿A cuántas personas beneficiaría?

- El proyecto está diseñado para 100 mil usuarios residenciales. Cuando hablamos de usuarios residenciales nos referimos a unidades habitacionales por lo que alcanzaría a 250 mil personas. Además de unas 7 mil industrias y comercios que hemos relevado y unas 1200 instituciones entre escuelas, uniones civiles, dependencias de los estados provincial, municipal y nacional.

- ¿En qué etapa está actualmente el proyecto?

- El proyecto está en distintos niveles de estudio. Todo proyecto de estas características tiene una faz técnica, otra administrativa que tiene que ver con que todos los entes involucrados faciliten los permisos, autoricen las distintas instancias de la obra; y otra que es económica y que tiene que ver con conseguir los recursos. Nosotros estamos avanzando en los tres frentes.

El año pasado logramos que la provincia incorpore al Gasoducto Metropolitanos al presupuesto provincial y esto nos permitió avanzar en las distintas etapas técnicas, como el de la UNL por ejemplo, pero se ha avanzado fuertemente en los tres frentes.

Creemos que en el transcurso de este año vamos a estar en condiciones de elaborar los pliegos de licitación. Hay un compromiso, tanto del gobierno provincial como nacional, de avanzar con este trabajo así que creemos que el año próximo estemos ejecutando alguna de las etapas de esta obra.

Estamos gestionando aportes del gobierno Nacional para tres gasoductos importantes que tie-



ne la provincia: uno es el Regional Sur, que pasa por la localidad de Venado Tuerto; otro es el Regional Centro II, que pasa por el departamento Las Colonias; y el tercero es el Gasoducto Metropolitanos. El presidente de la empresa, Juan D'Angelosante, está haciendo la gestión con el Ministerio de Economía para que Nación nos ayude a enfrentar estas obras y, la verdad, es que las novedades que tenemos son muy alentadoras.

- ¿Qué otros proyectos a futuro tienen en mente?

- Tenemos pensadas redes de distribución de gas en todas aquellas localidades por donde ya pasan gasoductos. Es decir, lugares donde los caños de alta presión ya llegan hasta "la puerta" del pueblo, pero falta hacer todo el tendido hasta los domicilios.

Hemos desarrollado cerca de 40 proyectos que están dentro del Plan de Gasificación del Noreste Santa-fesino (GANES) que incluye a localidades situadas a la ruta 11 hacia el norte hasta llegar a Florencia, en el límite con la provincia de Chaco; y algunas localidades de la ruta 1. Estos proyectos están en la etapa administrativa esperando la autorización, cuyo pedido ya fue enviado.

También tenemos proyectos de energías renovables vinculados con biogás vinculado con producción porcina; biomasa vinculado con residuos de poda, acá tenemos un proyecto muy interesante que estamos trabajando en la ciudad de Santa Fe que tiene que ver con aprovechar todos los residuos de poda que la ciudad genera para transformarlo en energía eléctrica y esperamos tener novedades pronto.

Por otro lado, estamos haciendo una prospección del potencial

hidroeléctrico de la provincia de Santa Fe, hemos terminado un informe y en estos días vamos a estar conversando con la secretaría de recursos hídricos para ver qué posibilidades de hacer aprovechamientos hidroeléctricos tenemos.

En otro orden, también estamos investigando sobre hidrógeno verde. La gestión anterior de Enerfe

compró una celda de combustible a una empresa austríaca, nosotros dimos continuidad a ese proyecto recogiendo como una política de Estado y hoy estamos construyendo un laboratorio en predios del Conicet, en la Ciudad Universitaria, donde va a estar alojada la celda de combustible que se alimenta con un tanque de etanol y allí dentro se

transforma en electricidad y calor; ambos son útiles y es otra forma de aprovechamiento energético de una fuente renovable como es el etanol. Esto es único en Argentina y en Sudamérica y sabemos que el hidrógeno puede tener un potencial muy grande a futuro, entonces es una línea de investigación también que desarrollamos.

INSCRIPCIONES ABIERTAS

CURSO PAS 2021

INFORMACIÓN
secretaria@adesantafe.org.ar

Escuela de Negocios y Alta Dirección Ejecutiva

3424636634

PRÓXIMAMENTE

NUEVO LOCAL EN BV. PELLEGRINI 2430

OPTILENT

@OptilentSantaFe www.optilent.com.ar

EN ALIMENTOS

Rosario finalista de un concurso a nivel mundial por políticas de producción sustentable

Rosario fue seleccionada como una de las finalistas de un certamen internacional organizado por el Centro Ross de World Resources Institute para Ciudades Sostenibles, que en su edición 2020-2021 convocó a ciudades de todo el mundo a mostrar cómo pueden abordar de manera conjunta el cambio climático y la desigualdad. La elección de la ciudad ganadora se realizará el martes 29 de junio a las 10:30.

Nuestra ciudad quedó seleccionada entre 260 postulaciones de todo el mundo, por el impacto demostrado para afrontar el riesgo climático, la resiliencia y la desigualdad socioeconómica.

Los cinco finalistas son iniciativas presentadas por las ciudades de Ahmedabad (India); Nairobi (Kenia); Monterrey (México); y Londres (Reino Unido), además de Rosario. Las propuestas fueron desde reducir las emisiones del transporte hasta la agricultura urbana y la protección contra inundaciones en los barrios marginales. Cada uno de los finalistas adoptó un enfoque diferente, pero todos mostraron que las ciudades pueden ser más sostenibles y más productivas para más residentes a través de cambios empoderadores, participativos y climáticamente inteligentes.

Este tipo de innovaciones son más importantes día tras día, ya que las ciudades son un pilar fundamental en una recuperación inclusiva y resiliente de la pandemia de covid-19.

El premio WRI Ross Center for Cities es el principal galardón mundial que celebra y destaca el cambio urbano transformador. A través de esta distinción, WRI busca inspirar a los creadores de cambios urbanos en todo el mundo al elevar iniciativas pioneras y contar historias impactantes de transformación urbana sostenible. Cabe destacar que los finalistas están siendo evaluados por un jurado distinguido e independiente de pensadores urbanos y líderes de fuera de WRI que determinarán el ganador del premio, consistente en 250.000 dólares; y de 25.000 dólares para cada uno de los otros cuatro finalistas.

LA EXPERIENCIA DE ROSARIO

La ciudad postuló al premio su trabajo de «producción sustentable



de alimentos para una Rosario resiliente». La política municipal para la producción agroecológica de alimentos, en un principio y desde el 2001, a través del Programa de Agricultura Urbana y más adelante extendida al cinturón verde, es un ejemplo de cómo la ciudad puede dar respuesta a los desafíos sociales y ambientales, particularmente ante los complejos escenarios de cambio climático. La sostenida política pública de Agricultura Urbana hoy alcanza 7 parques huerta y 6 huertas grupales, incluye a más de 250 huerteros y huerteras que producen mediante técnicas agroecológicas alimentos saludables que son comercializados de manera directa a los y las consumidores. En total son 25 hectáreas en agricultura urbana y 50 hectáreas en el cinturón verde, que producen agroecológicamente unas 2.500 toneladas al año de hortalizas, comercializando en 7 espacios permanentes. Además de este enorme capital social estos espacios han transformado el paisaje urbano, recuperando suelos degradados y generando espacios de encuentro y una rica biodiversidad.

Por su parte el proyecto cinturón verde, que avanza en la reconversión a la agroecología de las producciones hortícolas y de cultivos extensivos en el periurbano de la ciudad, actualmente cuenta con 17 establecimientos que producen con técnicas sostenibles y muchos comercializan también de manera directa a consumidores y consumidoras.

Este proyecto busca consolidar

la producción frutihortícola en un sector de la ciudad protegido por ordenanza para tal fin, ya que además del potencial para generar alimentos sanos de cercanía, sin agroquímicos, presta servicios ambientales clave a la hora de enfrentar el incremento de lluvias y preservar la biodiversidad.

Por ello esta política de fomento a la producción local de alimentos, preservación de espacios verdes

urbanos y periurbanos, y producción agroecológica, es un proyecto clave en la estrategia climática de la ciudad, que nos permitirá enfrentar con mayor resiliencia, el incremento de precipitaciones y temperaturas debido al calentamiento global, desde una perspectiva inclusiva y de protección del ambiente, involucrando a huerteros y huerteras, productores, consumidores, técnicos y academia.

