

9 mayo, 2019 a las 3:15 pm

La licitación del dragado de la Hidrovía.

Hay una impresionante cantidad de datos que sin duda van a ser de mucha importancia.

Pero hay también algunas cosas muy importantes que necesitan aclaraciones.

Por eso este comentario va a ser muy largo.

La primera aclaración:

El país tiene casi 70 años de malas experiencias en la forma en que los gobiernos han “planificado” los temas que tienen que ver con “Políticas de Transporte”, incluyendo este gobierno.

Y la Hidrovía PP es un elemento muy importante en esta política.

También algunos deben recordar lo que pasó en el 2008, cuando el gobierno informó que se iba a extender la concesión de Hidrovía S.A., que iba a terminar en el 2013, hasta el 2021.

La B.C.R. organizó un seminario con el título: OPTIMIZACIÓN OPERATIVA e INSTITUCIONAL DE LA HIDROVÍA.

Respondiendo a una invitación de la B.C.R., para opinar en 30 minutos sobre la “Infraestructura Portuaria y de la Vía Navegable en el tramo argentino”, hice un P.P.T. que se puede encontrar completo en <http://www.antonioz.com.ar>.

Después de la lectura de este artículo, me atrevo a decir que se debe prestar mucha atención a este P.P.T. y dos otros que hice al respecto: Uno en el Timón Club de B.A. en agosto 2008 y otro en la Audiencia Pública de UNIREN de Febrero 2009 en Barranqueras.

Cómo primer punto se debía aclarar en qué estado estaba en Mayo 2008 la re-negociación del contrato entre el gobierno e Hidrovía S.A., que ya llevaba 5 años sin que había información.

Cómo segundo punto se debía informar en qué estado estaba en mayo 2008 el muy loable “PLAN MAESTRO Y DIRECTOR DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN TRONCAL DEL RIO PARANÁ, QUE FUE ANUNCIADO EN JUNIO DEL 2007 por el Sub-Secretario de Puertos y Vías Navegables.

El Plan Maestro debía aclarar QUÉ CANALES EL PAÍS REQUIERE.

Y aunque hay una enorme diferencia entre lo que pasaba en el 2008/2009 con lo que hay que hacer ahora para formular un texto para el llamado a una licitación del dragado de la Hidrovía, HAY VARIOS PUNTOS BÁSICOS QUE SE DEBEN OBSERVAR AHORA.

HAY QUE PLANIFICAR Y NO IMPROVISAR COMO SE HIZO EN EL 2009.

Y para eso se REQUIEREN DEBATES A ALTO NIVEL,

Pero debates bien organizados, como fueron las MESAS REDONDAS EN CHILE para decidir las expansiones de Valparaiso y San Antonio, cómo quiso hacer la O.C.D.E./I.T.F. el 22 de abril 2017 en Buenos Aires.

La segunda:

La HPP no es una “Hidrovía Federal”.

Francoamente no sé de donde saquen esta denominación, que es parte de la propaganda que algunos están haciendo para atraer votos.

La HPP es un río internacional, compartido con 5 países, que todos tienen intereses en su buen uso y cuyas cargas también se deben tomar en cuenta.

Y como primera observación opino que hay que seguir ejemplos que han demostrado que UNA COOPERACIÓN REGIONAL HA SIDO EN BENEFICIO DE TODOS.

Y por eso invito ver varias entradas en mi blog <http://www.antonioz.com.ar> sobre las experiencias del Río Rin, un riachio comparado con la HPP.

El Rio Rin es la columna vertebral de LAS POLÍTICAS DE TRANSPORTE INTERMODAL DE NORTE EUROPA.

Como fácil referencia, podrían leer un reciente artículo en Mundo Marítimo, donde hay información que la HPP podrá ser un excelente CORREDOR DE INTEGRACIÓN DEL MERCOSUR. Se puede abrir con este link.

<https://www.mundomaritimo.cl/noticias/el-desafio-de-formar-verdaderos-corredores-de-integracion-y-desarrollo-en-sudamerica>

Se habla de demoras, pero nada se dice que las demoras serían mucho menores, si los buques cargados en el Gran Rosario, bajarían por el Canal Martín García, que para eso necesita mejoras, que Riovía, el antiguo concesionario del dragado, ya propuso en el 2003.

Esta salida es por el brazo PRINCIPAL del Río Paraná, mucho más ancho que el Paraná de las Palmas y con NATURALES zonas de pasos y espera .

Sobre eso se podrá encontrar información <http://www.antonioz.com.ar> en un PPT en el congreso de Smart Rivers del 2015 en Buenos Aires.

Y por último, no leo una palabra sobre un necesario ESTUDIO DE IMPACTO AL MEDIO AMBIENTE. ¿Hay esos estudios hechos para calados mayores a los 36 pies?

Seguramente los expositores conocerán lo que pasó en el Río Elba, donde esta cuestión ha sido de una enorme importancia.

Ver explicaciones en estos links:

<https://www.mundomaritimo.cl/noticias/corredores-bioceanicos-como-entender-el-origen-beneficios-y-desventajas-de-estos-proyectos>

<https://www.mundomaritimo.cl/noticias/el-desafio-de-formar-verdaderos-corredores-de-integracion-y-desarrollo-en-sudamerica>

Sería conveniente que Webpicking informe este comentario a todos los entes y personas nombrados en este artículo.

Así se comenzaría una campaña de una MUY NECESARIA ACLARACIÓN.

Antonio Zuidwijk

www.antonioz.com.ar