

Cuando la “**INTERNATIONAL ASSOCIATION OF DREDGING COMPANIES**” puso recientemente su publicación **DREDGING FOR SUSTAINABLE INFRASTRUCTURE** a la disposición pública, decidí hacer unas preguntas públicas.

ÉSTE ES SOLO UN COMIENZO.

El Presidente Alberto Fernandez sigue con la idea que 6 gobernadores se hagan cargo de la preparación del pliego de una licitación, que llaman la **LICITACIÓN DE LA HIDROVIA, ALGO SUMAMENTE IMPORTANTE PARA LA ECONOMÍA DEL PAÍS.**

Después de esta serie de INTRODUCCIÓN, es mi intención continuar con otras, para defender lo que todos consideran algo RIDÍCULO: **QUE EL PRESIDENTE ALBERTO FERNANDEZ ESTUDIE** los resultados que tuvo en 1976 un presidente de los EEUU cuando se plantearon serios problemas de POLITICAS DE TRANSPORTE. (Algo que carece Argentina).

Se habían construido maravillosas carreteras, sin cobrar peaje, con zonas donde podían aterrizar aviones. En EEUU se decidieron revisar todos los procedimientos y para esto se formó en el CONGRESO, una Comisión Mixta del Poder Ejecutivo y Legislativo, que tuvieron el soporte de 7 técnicos nombrados para atender todos los intereses que estaban en juego.

Éstas son mis preguntas iniciales y además algunas experiencias que tal vez serán útiles.

¿El libro de INTERNATIONAL ASSOCIATION OF DREDGING COMPANIES será tomado en cuenta en los Estudios de Impacto Ambiental?

¿Se hicieron Estudios de Impacto Ambiental para calados de 36,38 y 40 pies?
Estos estudios fueron muy exigentes en Alemania para el reciente dragado del Rio Elba y abarcan mucho más que un interviniente en la preparación de la LICITACIÓN DE LA HIDROVÍA informó: **que se habían hecho los estudios de sedimentos, que es solo una parte de lo que hay que hacer.**

¿Se hicieron estudios de costos de dragado de apertura y de mantenimiento subiendo con los buques vacíos por el angosto Paraná de las Palmas y bajar cargados x Canal Martin Garcia, que es la salida natural del Rio Paraná?

El Canal Emilio Mitre no es una salida natural.

¿Se compararon estos costos con los que hay subiendo vacío por el C.M.G. y bajar cargado por C.E.M. cómo se hace ahora?

¿Se compararon los efectos de las demoras que hay con el sistema actual con los buques cargados saliendo por el angosto Paraná de las Palmas, que tiene muy pocas lugares para hacer las muy necesarias zonas de espera, que se llaman RADAS, para distintas necesidades y que son tan necesarias como las banquinas de una autopista?

En el Paraná Guazú y Bravo, con la salida por CMG hay muchas **zonas naturalmente aptos para hacer radas de espera.**

¿Hay impedimentos técnicos para subir con los buques vacíos por el Paraná de las Palmas?

Hay muchos estudios de técnicos europeos, que concluyeron que el uso del sistema del Rio Paraná y su salida por el Delta al Rio de la Plata, se debe considerar cómo una UNIDAD. No sirve ni a Argentina ni a Uruguay separar el sistema pensando en los intereses de cada uno. En Alemania nadie protesta porque Rotterdam es el puerto más importante para Alemania, pues es en el interés de los dos países. Se deben hacer los estudios si los dos países ganan cooperando. El resultado será sin duda que aquí también se gana si hay COLABORACIÓN Y la tal llamada pérdida de soberanía merece mucha atención, pues si se aplicaría esto en el mundo entero, no quedarían muchos países soberanos.

¿No es raro que en octubre 2019 en el TALLER PIUBAT: **PUERTO DE BUENOS AIRES. OPORTUNIDADES O PROPUESTAS ALTERNATIVAS**, el señor Raul Escalante, que participó como profesor de universidad dijo que sería "**Traición a la patria**", si se permitiría transbordos en puertos uruguayos? (El señor Escalante es además Gerente de Hidrovía S.A., que SIN DUDA HA HECHO UN BUEN TRABAJO).

¿Esto no será una indicación que se deben estudiar muy bien lo que dicen las distintas personas que participan en la discusión sobre la redacción del pliego de la licitación de la Hidrovía?

Otro caso para investigar, es lo que pasó con una serie de interesantes entrevistas que se hicieron recientemente, que se publicó en "You Tube".

Pero cuando se observó que un participante, que aprobó que 6 gobernadores se hagan cargo de la preparación del pliego de la licitación de la Hidrovía, dijo en una segunda parte de la entrevista que el ferrocarril debía hacer **COMPETENCIA** a la Hidrovía.
EN SEGUIDA SE RETIRÓ LA PRESENTACIÓN DE "YOU TUBE" DEL AIRE.

En muchos países desarrollados, se hace hincapié para analizar los intereses de los distintos "consejeros".

En el caso de esta licitación, sin duda se debe defender en primer lugar el interés de **LOS PRODUCTORES, EN EL CAMPO Y EN LAS FABRICAS, QUE SIEMPRE PAGAN LOS COSTOS EN ESTOS TEMAS.**

Y los productores del campo, no tienen una organización visible para defender sus intereses.

¿Fue clara la actuación del ex ministro Dietrich con Nardelli y Padoán de la BCR.?

¿No es RARO que la B.C.R. y otros prefirieron pagar u\$s 2,3 millones a Latinoconsult **para evitar que el ministro Dietrich contratara a Bian y Serman** por 4,6 millones x cuenta del Estado?

¿Será que Latinoconsult tiene algo que es mejor para los participantes de la B.C.R., (p.ej. A.D.M., Cargill, Dreyfus, Cofco etc.) todos interesados que no tienen nada que ver con los PRODUCTORES, que al final son los que han pagado siempre los costos?

Y podemos ir un paso más atrás: 2008.

El gobierno informó que se estaba negociando con Hidrovía S.A. para extender el contrato que vencería en 2013.

La B.C.R. organizó un gran seminario y una grande reunión pública, con muchos invitados, de los cuales fui uno, con el pedido de hacer una presentación, lo que hice. (Ver www.antonioz.com.ar.)

Mi consejo fue terminar primero el Plan SISTEMA DE NAVEGACIÓN TRONCAL del Subsecretario de Puertos y Vías Navegable, Ricaro Lujan.

Ya se estaba por publicar la BASE del nuevo PLAN.

Recién después se podría hablar qué nuevas condiciones debían tener un contrato extendido.

Además opiné que como primer paso se debía cambiar el buque de diseño del dragado, del contrato original de 1995.

Ya en el año 2006, los prácticos del Rio Paraná reclamaron que se debían hacer canales, **no solamente más profundos, sino también MÁS ANCHOS.**

Esto se reforzó en el 2008 con los anuncios que el Canal de Panamá permitiría en 2014 buques de 49 m de manga en vez de 32,3 m.

Sin embargo en el resumen que se hizo al final, **NÍ mencionaron mi presentación en PPT, que tenía muchos otros consejos.**

Y algo mucho más “raro”, poco después la B.C.R. me expulsó de CUFHID. (La Comisión de Usuarios para Fomentar la Hidrovía), porque yo participaba en un Grupo de Trabajo del S.S.P y V.N, Ricardo Lujan

Y dentro de estas observaciones, podría informar las dificultades que tuve para hacer en el 2015 una presentación en Smart Rivers. **LAS LECCIONES QUE LOS PAÍSES DEL MERCOSUR PUEDEN APRENDER DEL RIO RIN.**

Los organizadores, casi todos funcionarios de Hidrovía S.A. aceptaron mi participación bajo la condición que MEJORARA MI INGLÉS.

Esto puede ser una condición aceptable, si la observación tuviera realmente una base.

En este caso hubiera sido difícil dedicarme a esto.

Pero con 7 años de trabajo en MOORE McCORMACK como gerente de Operaciones, opiné que mi inglés fue suficiente para la presentación.

Tuve que pedir la intervención del señor Jim McCarville el hombre que creó Smart Rivers, para conseguir que me aceptaran sin la obligación que tendría que tomar lecciones de inglés.

Finalmente me dejaron hablar en una salita, donde una periodista de Rosario y un funcionario de la A.G.P. fueron los únicos interesados.

La periodista hizo muchas gestiones para repetir la presentación en la B.C.R. sin éxito.

El señor Calvo, entonces responsable de “Transporte” en la B.C.R., no lo permitió.

Para esta presentación saque mucha información de la excelente tesis de Belen Meyer, que no pudo ser co-autora por “¿exceso de trabajo?”, que prometí que sería mínima.

Recomiendo ahora, que la presentación en Smart Rivers 2015 y la tesis de Belen Meyer, sean parte de lo que se va a discutir en la preparación del pliego.

Fin del primer capítulo.