

"Destacan la importancia del dragado de la hidrovía del Río Paraná", *Nuestro Mar*, Buenos Aires, Argentina, 05 de diciembre de 2012.

Consultado en:

<http://www.nuestromar.org/noticias/10-12-12/destacan-importancia-del-dragado-hidrovía-del-río-paraná>

Fecha de consulta: 26/07/2013.

Reduce costos de despacho y desarrolla las agroindustrias. La Bolsa de Comercio de Rosario (BCR) destacó hoy que el dragado de la hidrovía del río Paraná desde Santa Fe hasta Puerto San Martín, y de ahí al mar, ahorra de 5 a 6 dólares cada tonelada despachada y desarrolla la industria de molienda de soja y del biodiésel derivado del aceite en la zona.

En el último Informativo Semanal, la BCR acotó que "no es mucho lo que se ha avanzado en las últimas décadas en materia hidroviaria. Sin embargo, no todo es negativo".

"Entre los aspectos positivos que hay que mencionar, el más importante es el del dragado de la vía troncal del río Paraná desde Santa Fe hasta Puerto San Martín (actualmente a 25 pies) y desde este puerto al mar (a 34 pies efectivos) que comenzó en 1995", sostuvo el análisis.

Para los especialistas de la Bolsa, el dragado "ha sido una de las causas, quizás la más importante, del gran desarrollo que ha tenido la industria de molienda de soja y del biodiésel derivado del aceite en la zona".

En la actualidad la capacidad de molienda llega, en el Gran Rosario, a casi 150.000 toneladas "de soja por día" y la de biodiésel "a cerca de 2,5 millones de toneladas al año".

"La obra del dragado se realizó a través de un aporte del Estado argentino de alrededor de 40 millones de dólares por año desde 1995 al 2001, más el aporte de los usuarios,

especialmente productores agrícolas, a través del pago del peaje" que fue de "alrededor de 45 millones de dólares por año hasta el 2002", precisó el informe.

Actualmente el aporte "asciende a 100 millones de dólares anuales mientras que según los cálculos de los economistas de la Bolsa, "el dragado y balizamiento" significó "un ahorro de no menos de 5 a 6 dólares por tonelada despachada, lo que implica alrededor de 400 millones de dólares por año".

"Recordemos que la operación de top off costaba alrededor de 10 a 12 dólares por tonelada. Hoy, el costo del peaje por el dragado y balizado llega a alrededor de 1,40 dólares por tonelada métrica", señalaron.

Agregaron también "las obras de dragado y balizado de los canales de Martín García a 32 pies, obra binacional con el aporte de los gobiernos de Uruguay y Argentina.

Mientras que años atrás comenzó "la adecuación de la vía barcacera desde puerto Santa Fe hasta Confluencia (ríos Paraguay y Paraná) a 10 pies efectivos, obra que ya estaría terminada y que se realiza con aportes del Gobierno nacional de 37 millones anuales por tres años".

Los técnicos también mencionaron la importancia de la hidrovía del Paraná-Tieté que en uno de sus tramos se extiende desde Confluencia (km 1240) a la represa de Itaipú en casi 700 kilómetros y en otro sector, alrededor de 1.020 kilómetros desde Itaipú hasta Sao Simao.

"Con respecto a la hidrovía del Alto Paraná, en territorio argentino-paraguayo, salvo obras menores, es muy poco lo que se ha hecho y generalmente se la tiene olvidada", opinaron.

Según el estudio brasileño de Ahrana "Dados e Informacoes Hidrovia Do Rio Paraná" en 2011, el movimiento de cargas por la hidrovía del Paraná fue el siguiente:

- Total tramo Norte 2.005.542 toneladas.

- Total tramo Sur 1.713.430 toneladas.
- Total origen y destino HidrovíaTieté 844.413 toneladas de caña y 1.126.596 toneladas de arena.
- Total general 5.689.981 toneladas.