

"Hidrovia: alertan que está mal diseñado el dragado de Santa Fe al norte", *Región Norte Grande*, Argentina, 02 de septiembre de 2009.

Consultado en:

<http://regionnortegrande.com.ar/?noticia=13828#>

Fecha de consulta: 21/10/2013.



Las navieras alertaron que el dragado y balizamiento del río Paraná desde Santa Fe al norte, obra que el gobierno esta a punto de adjudicar a la empresa Hidrovaía SA, se basan sobre datos obsoletos por lo que terminarán siendo un obstáculo para la navegación en lugar de una ayuda.

Así lo advirtió a puntobiz.com.ar, el presidente de la Cámara Naviera Argentina, Jorge José Alvarez, en el marco de la primera reunión de la “Comisión de Uso y Fomento de la Hidrovía” pensada por la Bolsa de Comercio de Rosario para reunir a todas la entidades privadas y técnicas vinculadas al transporte y comercio fluvial con miras a apoyar el transporte por los ríos de La Plata, Paraná, Paraguay y Tieté, y las vías navegables de Alto Paraná.

La comisión -que no efectuará reclamos gremiales- está pensada como órgano para proponer alternativas consensuadas que optimicen las hidrovías, y promociones inversiones vinculadas al transporte, como terminales, industrias y servicios.

“El diseño del proyecto de obra no contempla las condiciones operativas actuales de la flota. Se hizo sobre estadísticas anteriores a la reactivación de la vía fluvial. Puede ser un buen proyecto para cuando se navegaba con 12 barcasas y ahora hay 42”, advirtió Jorge José Álvarez, presidente de la Cámara Naviera Argentina.

“Con un canal de 104 metros y las señales puesta a 20 metros máximos del veril del canal, un convoy de 400 metros de eslora, como los que hoy transitan, al tener una manga de hasta

300 metros se lleva puesta todas las boyas. Es una cuestión que cualquier navegante lo puede verificar”, se quejó.

Pese a las gestiones que realiza la cámara no obtuvo respuestas favorables y por eso esperan que al introducir el tema en el Comité de Uso y Fomento de la Hidrovía, que lanzó ayer la Bolsa de Comercio de Rosario, tenga eco de las autoridades.

“Nos comunicamos con Hidrovía SA y nos dijeron que era un tema que se tiene que conversar con la subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, y allí nos anticiparon que van a convocar a una reunión ero de la cual todavía no tuvimos novedades”, resaltó.

Álvarez aclara que el problema no está en los costos. “El diseño se tiene que basar en dragar los pasos críticos solamente, que no son muchos, y en señalar el resto en un ancho que permita la navegación de los grandes convoyes, eso de ninguna manera puede ser un mayor costo, Ni siquiera los 30 millones de dólares que el Estado pagará anualmente a la concesionaria en los primeros tres años de la concesión, que no se si estarán disponibles con las arcas fiscales exhaustas”, dijo.

El dirigente se preocupó además que cuando a los tres años se acaba el subsidio las empresas tendrán que pagar un peaje de u\$s 3 por tonelada. “Para un tránsito como el actual, de 10 millones de toneladas, para que le cierre el negocio tendrá que cobrarse esa cifra”, calculó.

Vinculado al tema, el dirigente planteó otro alerta: “Qué hacemos con tener dragado de Confluencia si el norte no está dragado, si los pasos críticos del río Paraguay no están habilitados. La limitante está arriba. Es como si al sur el dragado hubiese llegado a Zárate y Campana”.