

"NEA: sigue demorado el plan para mejorar la hidrovía Paraná-Paraguay", *Región Norte Grande*, Argentina, 02 de octubre de 2009.

Consultado en:

<http://regionnortegrande.com.ar/?noticia=14043#>

Fecha de consulta: 25/10/2013

Actualmente por la hidrovía se transportan 10 millones de toneladas de cargas, volumen que en el próximo quinquenio podría cuadruplicarse. Pero existen visiones opuestas respecto a cómo mejorar la vía navegable, proyecto demorado por ahora y continuamente modificado, según el Ing. Carlos Cáceres.

En 1995, durante la presidencia de Carlos Menem, se le otorgó a la firma Hidrovía SA la concesión del dragado de los canales de navegación, corrección de curvas, balizamiento y mantenimiento del río Paraná desde Santa Fe hasta el Océano Atlántico.

Actualmente, estarían renegociando otras posibles mejoras para maximizar los beneficios y obtener otros, por ejemplo, dos canales entre San Pedro y La Plata.

Al respecto, la actual presidenta argentina, Cristina Kirchner, prometió que se profundizaría el dragado hasta el 2013 y el 2014.

Para ello, envió un proyecto de ley al Congreso para la renegociación del contrato de dragado, de modo que las barcasas puedan llegar al tope o tal vez barcos de mayor porte bajen desde Asunción sin necesidad de transbordar sus cargas a barcasas para llegar a Montevideo (Uruguay), como está sucediendo.

Posición de la CPTCP

Los armadores reunidos en la Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata (CPTCP), en principio, apoyan toda iniciativa de dragado y balizamiento tendiente a mejorar las condiciones de navegación de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Sin embargo,

después de que analizaron en detalle el programa, señalaron que existen manifiestas incertidumbres y cuestiones técnicas que hacen inviable el proyecto tal como se lo ha presentado.

En efecto, los armadores nucleados en la CPTCP aclararon que para mejorar la iniciativa para lograr un sistema armonizado, y que no restrinja el desarrollo del transporte fluvial, se ven en la obligación de realizar las siguientes observaciones:

En virtud de que la limitante para la navegación se presenta en los tramos subsiguientes del río Paraná (Alto Paraná), en el tramo comprendido entre Asunción y Confluencia, solicitaron que la obra contemple la realización de tareas hasta Asunción (Pto. Pilcomayo) y hasta Yacyretá en una misma etapa, e iniciar las obras desde Asunción al sur y desde Yacyretá al sur; de lo contrario no habría una mejoría real para la navegación de la hidrovía.

Teniendo en cuenta que el tramo Confluencia-Santa Fe actualmente es intensamente navegado y no tiene limitaciones de dimensiones máximas de convoyes, la obra de dragado y balizamiento debería efectuarse de tal manera que permita la navegación de convoyes de gran tamaño, que no harán uso, en muchos casos, del mayor calado disponible y que deben poder seguir empleando el ancho natural del río como lo vienen haciendo en la actualidad.

Para ello solicitan que el futuro balizamiento en ningún caso se encuentre a menos de 300 metros del eje del canal.

Incluir el puente General Belgrano (Corrientes-Chaco), contemplando el no fraccionamiento de convoyes para el franqueo del mismo, tomando como base las dimensiones mínimas de 319 metros de eslora por 60 metros de manga.

La particular forma de adjudicación de la concesión, por vía de ampliación de la existente para el tramo Santa Fe al Río de la Plata, ha impedido comparar propuestas económicas de

potenciales oferentes. Sumado a esto hay una falta de certeza total respecto al costo del futuro peaje a cobrar a los usuarios.

Siguiendo la mecánica del actual contrato, el valor del peaje se debería determinar en función de una tasa interna de retorno (TIR), a garantizar al concesionario sobre la inversión, la que deberán pagar a futuro los usuarios por vía de un peaje, creando incertidumbre respecto a estos últimos. Solicitan para ello certeza y taxatividad respecto al peaje a cobrarse como condición previa a la realización de las obras.

Añaden que no puede soslayarse que, estadísticamente, la navegación de este tramo de la hidrovía es normal, sin necesidad de dragado durante el 90% del año, por lo que el peaje a pagar en el futuro, a lo largo del año, solo beneficiará la navegación durante el 10% del año, en que sí se requieren los trabajos de dragado. Dicho esto, debe apuntarse que se vuelve crítica la certeza económica respecto del costo del mismo. Solicitaron que el cobro de un peaje sea consensuado con los usuarios, de forma tal que resulte una economía en el sistema fluvial y no un costo más en el transporte.

Observaron que para establecer el nivel de referencia que determina la medida de extensión del dragado se han utilizado estadísticas al año 1997, lo que resulta claramente desactualizado.

Entienden así que deberían utilizarse estadísticas actualizadas ya que ello determinarán necesidades actuales de dragado.

Por último, en carácter de usuarios legítimos y permanentes de esta vía navegable, solicitaron que se los incluya en el proceso de consultas, revisión técnica y toma de decisiones para la concreción de las obras de mejora del transporte fluvial, con el objeto de aportar la experiencia cotidiana en la navegación y conocimiento de los ríos que componen la Cuenca del Plata.

Consecuencias para nuestra economía

Las obras de dragado y balizado que se planean realizar en el tramo Santa Fe-Río de La Plata podrían elevar sustancialmente los costos de los productores paraguayos.

En efecto, si bien el Gobierno argentino subsidiará la obra durante los tres primeros años a un costo de casi 40 millones de dólares por año, cuando ese subsidio finalice el costo se trasladará a un peaje por tonelada, que, teniendo en cuenta el volumen de carga que se mueve en el río, no será menor a los 3,60 dólares por tonelada.

El peaje a pagar por las navieras le cobrarán a las acopiadoras (por ej. Bunge, Cargill, Dreyfus, por nombrar algunas), que a su vez lo descontarán del precio de compra al productor.

Agricultores afectados

Vale decir que los agricultores paraguayos se verán directamente afectados por estas obras, en cierto modo consideradas por los usuarios totalmente innecesarias, ya que no modifican mayormente la profundidad natural de la vía navegable.

Mediante consultas realizadas a varias empresas de navegación fluvial, el tramo en cuestión ya es navegado en un 90% del año con el calado natural que la concesionaria promete realizar y mantener. La pregunta sería entonces: ¿en qué o a quiénes beneficiarían estas obras?, de hecho no será al productor paraguayo.