Prensa

Una hidrovía con alto potencial que reclama su desarrollo

La Bolsa de Comercio de Rosario, con el apoyo de CAF –Banco de Desarrollo de América Latina- y el auspicio de PIANC y ENAPRO realizó el 1° Encuentro de -COMERCIO Y LOGISTICA PARA IMPULSAR EL DESARROLLO DE LA PRODUCCIÓN EN EL ÁMBITO DE LA HIDROVÍA PARANÁ-PARAGUAY- el pasado jueves 16 de junio.

La Bolsa de Comercio de Rosario, con el apoyo de CAF –Banco de Desarrollo de América Latina- y el auspicio de PIANC y ENAPRO realizó el 1° Encuentro de " COMERCIO Y LOGISTICA PARA IMPULSAR EL DESARROLLO DE LA PRODUCCIÓN EN EL ÁMBITO DE LA HIDROVÍA PARANÁ-PARAGUAY " el pasado jueves 16 de junio.

Si bien existe una conciencia cada vez mayor sobre la importancia comercial y económica de la navegación fluvial, la Hidrovía Paraná Paraguay (HPP) aún está lejos de ser aprovechada en su capacidad como canal de desarrollo y crecimiento para la región. Especialistas estiman que Estados Unidos y Europa transportan por hidrovías cerca de 2,5 billones de toneladas anuales de cargas; mientras que en el año 2015 el total de cargas por la HPP se estima podría haber ascendido a 18,6 millones de toneladas, desde Santa Fe al norte (10´ de calado).

Durante el Encuentro tuvimos la oportunidad de conversar con diferentes especialistas de nuestro país e internacionales sobre los desafíos y oportunidades que tiene la Hidrovía en el marco de la integración económica y social del MERCOSUR.

Ricardo Schwarz, secretario de la Academia Nacional de Ingeniería, expresó que la Hidrovía representa para los cinco países (Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay) una excelente oportunidad para llevar adelante un programa de producción y conexión con el mundo, trasladando desde la zona central de América del sur la producción, principalmente agrogranel y minerales. "El principal obstáculo podría ser una falta de continuidad en las políticas de integración en los países, la hidrovía es un elemento que permite canalizar la integración social, política y económica". Schwarz destacó que existen pocas vías de transporte como nuestra HPP en el mundo; una vía fluvial desde Puerto Cáceres hasta el Río de la Plata que no requiere esclusas es un caso único en el mundo que debería ser más aprovechada.

En línea con esta declaración, Hans van Der Werf , secretario general de la Comisión Central de Navegación del Rin (la principal vía internacional de navegación de Europa, que concentra prácticamente las dos terceras partes del transporte fluvial de mercaderías y cuenta con una longitud de 6.900 Km) nos brindó su opinión comparando el potencial de la HPP con el nacimiento de la Hidrovía del Rin. "Encuentro similitudes con la experiencia del Rin que pueden ser útiles. La cooperación entre los Estados y el acceso al libre comercio, como ya ha demostrado el Rin, es la mejor opción en la cual todos ganan. Cuanto más conectadas están las economías y las personas, hay menor lugar para los conflictos porque se crea una interdependencia. Y para ello, se necesitan vías de comunicación y transporte, por lo que la hidrovía es un medio de integración y desarrollo".

Este material se encuentra inscripto en el Registro de la Propiedad Intelectual bajo el N xxxxx, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente.

La HPP tiene ventajas comparativas muy importantes en relación al Rin; partiendo de las dimensiones de los ríos de la HPP, su longitud y la accesibilidad de buques de gran tamaño, como panamax, y barcazas. Sin embargo, por el Rin se transportan 350 millones de toneladas por año –incluso siendo el acceso de panamax algo imposible de realizar-, mientras que en la Hidrovía se alcanza una décima parte.

Las comparaciones también son válidas entre el Sistema de Hidrovía del Misisipi y la HPP. La similitud radica en la gran extensión del canal navegable (ambos son muy largos) y la profundidad de ingreso al territorio, llegando a áreas agrícolas e industriales. Si bien ambos tienen salida al océano, en el Misisipi los buques de carga solo llegan a Luisiana. Nuevamente, la HPP tiene un diferencial a su favor muy importante, sobre el cual el Ministerio de Transporte de la Nación ha comenzado a trabajar para potenciarla.

"La HPP quedó chica. Se aplican medidas de seguridad que prohíben cruces o se generan pequeños convoys que pueden cruzar en zonas. Necesitamos una vía más ancha para un tráfico fluido y evitar la pérdida de innumerables horas", definió Gustavo Delee rsnyder, Director Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo. "La problemática de la hidrovía está dada por el grado de congestión. La HPP fue modelizada para buques de 230 m de eslora y 32.20 m de manga; y la realidad de hoy es que hasta el puerto de Buenos Aires ingresan buques con 335 m eslora y 49 m de manga. Los cruceros están por encima de las medidas de diseño, al igual que los buques que transportan gas licuado de petróleo superan los 260 m de eslora. También es cada vez más frecuente los buques de 35 y 39 m de manga".

Con el objetivo de mejorar esta situación, se realizarán obras para las cuales actualmente se está trabajando en la denda del contrato con Hidrovía SA -que tiene el tramo desde Santa Fe hasta el océano-. Las obras implican un ancho de solera de 160 m entre el par 3 y par 9 en el canal Punta Indio en el Río de la Plata, mismo ancho entre par 28 y 30 del canal intermedio y 160 m de solera entre el km 16 y 19 del canal de acceso al Puerto de Buenos Aires. A esto se suma un ensanchamiento técnico en la bifurcación con el canal Emilio Mitre. "El esfuerzo hoy está en zona de cruces de la Hidrovía, el año que viene el objetivo es continuar del km 12 a aguas arriba en los pasos que ya hemos identificado", concluyó el Deleersnyder.

Además de las inversiones en infraestructura de transporte, Helen Brohl hace hincapié en la necesidad de infraestructura de comunicación: cómo se comunican los operadores y los buques, qué información se brinda para que los buques puedan navegar más seguros y hacer más eficientes los cruces; entender e informar dónde están las obstrucciones de navegación y los accidentes.

Brohl es directora ejecutiva del Comité sobre el Sistema de Transporte Marítimo de los Estados Unidos, el cual reúne a más de 25 organismos federales para administrar las conexiones de vías navegables, puertos y transporte intermodal de dicho país. En Estados Unidos, el 75% del comercio internacional medido en peso, se transporta por vía marítima, es el centro de la rueda. Es importante verlo como una cadena de suministro, no solo como un sistema de transporte. Es decir, cómo se mueve todo dentro de un país y detectar los cuellos de botella. Además, en una cadena de suministro, el mercado lo define todo. El petróleo vas a trasladarlo por vía marítima, pero un cargamento de rosas va a ser por avión", ejemplificó la especialista.

El encuentro finalizó con las palabras de Juan Carlos Venesia, director del Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraná-Paraguay. Reafirmando el compromiso de la gobernación de la provincia quien depositó en este Programa el objetivo de desarrollar el plan maestro del sistema de navegación troncal ampliado a todas las vías navegables, específicamente a las costas de la provincia hasta el océano. Promover también la profundización del dragado, señalización, espacios de espera, integrar los sistemas de transporte fluvial, vial y ferroviario.

Este material se encuentra inscripto en el Registro de la Propiedad Intelectual bajo el N xxxxx, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente.

Se espera ver las mejoras en el canal de navegación para la próxima cosecha fina. Es claro que la cooperación entre la Nación y Provincia es parte clave para el cambio hacia potenciar la Hidrovía. A esto se suma que la voluntad de integración y desarrollo sea compartida entre los miembros del Mercosur para que los cambios sean de hecho, y no solamente "de derecho".

Este material se encuentra inscripto en el Registro de la Propiedad Intelectual bajo el N xxxxx, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente.