

Esloras permitidas en el Río Paraná de las Palmas 1995-2010

Evolución de las esloras permitidas en el Río Paraná

El presente relato sobre eventos y decisiones que tuvieron lugar entre 1995 y Junio 2010 y que están relacionadas con las esloras permitidas en el Río Paraná de las Palmas y el Paraná Guazú/ Bravo, se debe insertar dentro de un estudio más global que abarca todo el sistema de navegación de nuestros ríos. Además del relato de los acontecimientos, se ha hecho un anexo que contiene copias de resoluciones e información adicional sobre presentaciones y estudios que se han realizados. Entre estos se mencionan títulos de algunos estudios de entes internacionales como UNCTAD, Banco Mundial y BID, que apuntan a nuestros altos costos de la logística como factores negativos para nuestra economía, que deben recibir la debida atención.

Una atenta lectura de estos documentos nos lleva a una clara conclusión: ha llegado el momento para rever todas las reglas actuales. Debemos tomar en cuenta, por un lado la necesidad de bajar los costos de la logística en el país, y por otra las mejoras que se están introduciendo en el sistema con el nuevo contrato de dragado y balizamiento, firmado por la Presidenta en enero del 2010, combinado con el avance de la tecnología en la navegación.

Después de que la Sub-Secretaría de Puertos y Vías Navegables completó entre 2007 y 2009 la Fase de Diagnósticos del PLAN MAESTRO PARA EL SISTEMA DE NAVEGACIÓN TRONCAL, está trabajando en este momento en su segunda fase. En ese estudio se mencionarán sin duda las modernas ayudas a la navegación, como el uso de sistemas satelitales (GPS), cartas de navegación electrónicas, AIS (Sistema Automática de Identificación) etc. Todo esto se complementará con el avance del uso de simuladores, que en todo el mundo juegan un rol cada vez más importante, no sólo en la capacitación, sino también en la toma de decisiones.

No debemos dejar pasar desapercibido que fueron Universidades de los estados productores de granos de los Estados Unidos que ya demostraron en los años 2000/2004 lo que debemos hacer, aunque no hicieron sus estudios con esa intención: Cuando observaron que mejoró la competitividad de nuestra exportación de productos agrícolas frente a los EEUU en los mercados mundiales, empezaron a averiguar como pudimos hacer eso. Encontraron que no fue sólo por la tecnología de producción, pero aún más por el buen resultado de los trabajos de dragado y señalización de los ríos, que empezaron en aquel momento a mejorar la eficiencia de la navegación en el Río Paraná, acompañado por la construcción de nuevas terminales. De esta forma nuestro país comenzó a achicar considerablemente el atraso en infraestructura de transporte, que siempre ha sido y todavía sigue siendo un hándicap para nuestros productores, en una actividad que forma la columna vertebral de nuestra economía. Debemos aprender esa lección y al respecto se recomienda leer algunos de aquellos estudios y especialmente un extracto del estudio de la Universidad de IOWA del 2000 con el título A COMPARATIVE ANALYSIS OF AGRICULTURAL TRANSPORTATION AND LOGISTIC SYSTEMS IN THE UNITED STATES AND ARGENTINA, que está entre los documentos que se podrán encontrar en el anexo.

EVENTOS Y DECISIONES RELACIONADAS CON LAS ESLORAS PERMITIDAS EN LOS BRAZOS DEL RIO PARANÁ DE LAS PALMAS Y PARANÁ GUAZÚ/BRAVO. (PERIODO 1995 A JUNIO 2010).

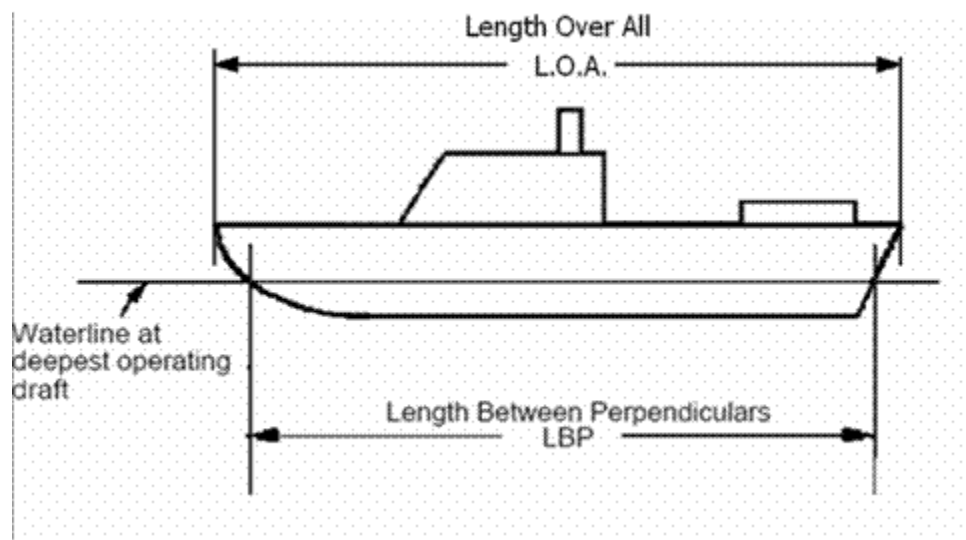
Antes de 1995, el dragado y balizamiento de las vías navegables, estaban a cargo del Estado, con un cumplimiento muy irregular. En el Río Paraná navegaban muchos buques del tipo panamax, generalmente hasta 230 m de largo. Los calados permitidos variaban periódicamente, dependiendo de causas naturales y eficiencia momentánea del dragado. Normalmente se podía navegar con un máximo de 28 pies, pero había periodos que solo se podía navegar con 26 pies de calado, por falta de dragado. Durante un tiempo navegaban en forma regular buques de 265 m de eslora hasta Campana y Rosario.

En 1993/4 se hizo la licitación del dragado y balizamiento de la vía navegable desde Santa Fe al Océano con la ruta por el Paraná, el Paraná de las Palmas, el Canal Mitre y los canales del Río de la Plata. En la 1ª etapa se debía dragar para permitir un mínimo de 28 pies de calado hasta Rosario, en la segunda etapa 32 pies y en la tercera etapa 34 pies. Una condición básica del pliego era, que el concesionario debía mejorar las condiciones del dragado y balizamiento de las curvas para permitir la navegación segura con 32 pies de calado para los buques de 230 m de eslora, que hasta ese momento lo hicieron con 28 pies de calado.

Pero hay 2 formas de definir la eslora de un barco:

L.O.A = "ESLORA MÁXIMA", LARGO ENTRE EXTREMOS.

L.B.P. = "ESLORA ENTRE PERPENDICULARES", SOBRE LA LÍNEA DE FLOTACIÓN CON EL BUQUE CARGADO.



En el pliego no se especificó si los 230 m son "eslora entre perpendiculares" o "eslora máxima".

En 1995 se otorgó la concesión a la empresa Hidrovía S.A., que se hizo cargo del dragado y balizamiento el 11/05/95. Para el buque de diseño del canal de navegación se utilizó un buque de 230 m de eslora entre perpendiculares (LBP).

En poco tiempo Hidrovía S.A. obtuvo las condiciones que permitían navegar con seguridad con buques de 230 m de eslora y 32 pies de calado en el tramo de San Martín, al norte de Rosario hasta Recalada (km 205 donde empieza la parte profunda del Río de la Plata) y para el tramo desde San Martín hasta Santa Fe con 22 pies.

En el 2006 lo llevaron estos calados permitidos a 34 pies y 25 pies respectivamente.

En el 2000 la Prefectura Naval Argentina (P.N.A.) publicó la Ordenanza 04/2000, que permite navegar con buques de hasta 230 m de eslora máxima en el Canal Mitre y el Río Paraná de las Palmas, pero por Canal Martín García se permiten mayores esloras con permiso especial. (Se han permitido buques hasta 281 metros).

A partir del 2002 Hidrovía S.A. dio inicio a las obras de mejoras para la 3ª etapa para llegar a 34 pies y respondiendo a demandas de sus clientes, comenzó una gestión ante el Subsecretario de Puertos y Vías Navegables (S.S.P. y V.N., el concedente de la vía navegable) para que se permitan mayores esloras también en el Paraná de las Palmas.

Por iniciativa del S.S.P y V.N se constituyó el 23 de octubre 2002 una comisión de estudio formada por todos los “responsables” en la materia:

1. Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables,
2. Hidrovía S.A. (concesionario),
3. Servicio de Hidrografía Naval / Armada,
4. Prefectura Naval Argentina,
5. Empresas de pilotos / prácticos del Río Paraná,

En la reunión inaugural, que tuvo lugar el 23 de octubre 2002 en la oficina de “Hidrografía Naval” de la Armada, se fijó el siguiente objetivo del estudio:

“poder determinar las actuales capacidades del Río Paraná de las Palmas para su utilización con buques de esloras mayores a 230 metros”

Se tomaron las siguientes decisiones:

1. se consultará al I.N.A. y Central Nuclear Atucha sobre datos hidrodinámicos del Río Paraná de las Palmas.
2. se compararán lugares críticos del Río Paraná donde ahora navegan buques de más de 270 metros, entrando por canal Martín García, con condiciones del R. P. de las Palmas.
3. se buscarán antecedentes de buques de más de 230 m que han navegado antes en el R. P. de las Palmas.
4. se aclarará la definición del buque de diseño.

Se fijó el siguiente cronograma:

1. Hidrografía Naval hará un primer estudio, siguiendo los manuales de P.I.A.N.C. (Asociación Internacional Permanente de Congresos de Navegación).
2. si el resultado es positivo, se hará una simulación, primero en “modelo matemático”.
3. si también resulta positivo, se hará una segunda “simulación en tiempo real”.
4. se harán estudios ambientales.

Se fijó el 12 de noviembre de 2002 para la próxima reunión de avance.

Hidrovía S.A. confirmó por carta al S.S.P. y VN., que para el diseño del canal se utilizó un buque con 230 m entre perpendiculares y 242 m de eslora máxima.

Como próximos pasos y de acuerdo al cronograma de la reunión del 23/10/02 se completó en marzo 2003 la “simulación en modelo matemático”. Para esto se había elegido el modelo “toolbox”, usado en Rotterdam, Holanda y se cargaron en el modelo matemático los datos del río, con profundidades, bancos y perfiles de costa. El modelo permite incluir variables de la corriente y viento. Durante marzo 2003 un grupo de prácticos trabajó con este simulador para familiarizarse con su uso y comparar los resultados con sus experiencias en la práctica.

Se usaron modelos de buques de 271 m de eslora, 41 m de manga y 32' calado.

Para informar sobre los primeros avances, el SSP y VN citó el 3 de abril de 2003 a reunión al grupo completo formado el 23/10/02

Hidrografía Naval informó que sus estudios concluyeron que es factible navegar con buques de 270 m eslora, 41 m manga y 32' calado, cumpliendo con las normas de P.I.A.N.C.

PNA informó antecedentes de buques mayores a 230 m que navegaron regularmente hasta Campana y Rosario antes de la ordenanza PNA 4/2000.

Hidrovía SA presentó oficialmente el "toolbox".

Los prácticos informaron los resultados satisfactorios de sus simulaciones.

Como resultado de estas gestiones, la P.N.A. tomó su primera decisión y el día 15/04/03 mandó una nota, SNAV 118 / 03 a la Cámara de Puertos Privados Comerciales, solicitándola que informe a sus socios que iniciaban pruebas para permitir mayores esloras en el brazo Paraná de las Palmas. Según esta nota, en una primera etapa se podrían pedir permisos para navegar bajo control de la P.N.A. y con ciertas restricciones con esloras máximas de hasta 241,5 metros.

En mayo 2003 se produjeron cambios en la SSP y VN y salió el impulsador de la formación de la comisión de Octubre 2002 (un funcionario con muchos años de carrera) y entró un nuevo Subsecretario de Puertos sin experiencia alguna en el tema. Diez meses después hubo un nuevo cambio en la SSP y VN y finalmente se produjo un largo periodo de acefalía en este organismo.

Del 2 al 6 de junio y del 30 de junio al 4 de julio de 2003 continuaron las simulaciones con el "toolbox" y se hicieron oficialmente las pruebas en modelo matemático del río, con participación de prácticos, Hidrografía Naval y la S.S.P.y V.N. Esta vez no participó la PNA.

Se usó para la simulación un buque granelero de 273 m eslora, 43 m manga y un buque "containero" de 262 m eslora y 37 m de manga.

Los resultados fueron considerados como "satisfactorios".

Basado en estos resultados satisfactorios, HIDROVIA S.A. decidió hacer una nueva simulación en tiempo real en el Instituto Marin en Holanda, que tiene uno de los mejores y más completos simuladores del mundo a 360°. Con un correcto cargo de datos (input), simulaciones efectuadas en este simulador reflejan lo que pasará en la realidad y los resultados que tales simulaciones arrojan son aceptados en todo el mundo como base para decisiones de instancias oficiales.

Del 8 al 11 de septiembre de 2003 nueve prácticos representando las principales empresas de practica, dos oficiales de Prefectura, un oficial de Hidrografía Naval, un representante de Hidrovía S.A. y dos invitados, participaron de las simulaciones.

Se usaron graneleros de 270 m y containeros de hasta 265 m de eslora, con mangas hasta 43 m, con navegación diurna y nocturna. (Nota: Aunque estaba invitada, la SSP y VN no quiso participar).

Las conclusiones de Marin fueron que no existen inconvenientes para navegar con buques-porta-contenedores de 265 m de eslora y 43 m manga con 32' calado hasta Terminal Zarate. Esta conclusión fue confirmada por carta de la Cámara de Practica. Para la navegación con graneleros se recomendaron más estudios, debido a su grado de maniobrabilidad, que es menos eficiente que el de buques portacontenedores.

Aunque el representante de Prefectura en las pruebas coincidió con la conclusión positiva, la institución no tomó ninguna decisión al respecto de un cambio de las normas y se mantuvieron las de la Ordenanza PNA 04/2000 y SNAV 118/03.

Esto comenzó a tener un efecto negativo en Mayo 2004, en una época de fuertes subas de alquileres de buques y de importantes cambios en el sistema marítimo en la región, con el uso de buques cada vez mayores. (Economía de Escala).

Ya habían comenzado los primeros trasbordos de contenedores entre buques de diferentes líneas en los puertos de Rio Grande do Sul y Montevideo, donde algunas líneas empezaron a dar vuelta al norte, para cubrir los servicios con menos buques. El cliente de T.Z. también decidió introducir cambios en los esquemas de sus diferentes líneas y para eso debió hacer nuevas combinaciones. En esta reprogramación debió pasar su línea a Norte Europa que operaba en Terminal Zarate con buques de hasta 225 m de eslora máxima, a otra terminal y en cambio ofreció a T.Z. la línea al Golfo de México. Esta línea transportaba cantidades mayores, pero con buques de 243,3 metros de eslora total. Como se mencionó antes, la Ordenanza 04/2000 permitía 230 m eslora máxima (sin restricciones) y según la nota Snav 118/2003 de 241,5 m con permiso especial, de modo que los buques excedían tan solo 1,80 m el largo para poder navegar con permiso especial. (En realidad la PNA debía haber usado "eslora entre perpendiculares" en vez de "eslora máxima", basado en el tamaño del buque de diseño que se hizo para construir los canales y en tal caso estos buques estaban dentro de la eslora máxima permitida).

No obstante haber participado de las simulaciones en Marin y haber confirmado los resultados satisfactorios, la PNA "no dio validez a simulaciones" para sus decisiones y ofreció al armador darle un permiso especial para hacer una prueba real, algo sumamente difícil y costoso en momento de falta de barcos.

Sin embargo el armador tenía tanto interés en continuar operando en T.Z. que aceptó este reto, con una sola condición: el texto del permiso para realizar la prueba debería estipular en forma clara, que si la prueba saldría bien, se le permitiría establecer la línea regular a TZ con buques de 243,3 m eslora.

El 8 de junio 2004 P.N.A. otorgó el permiso para realizar la prueba, que se realizó el 17 de julio 2004 con el buque TMM Colima, con resultados totalmente satisfactorios para todos, el capitán del buque, los prácticos y la P.N.A.

Nuevamente los informes escritos del oficial de Prefectura y de los prácticos confirmaron que no existen impedimentos para navegar con buques de 243,3 m de eslora hasta T.Z. (día y noche).

Para confirmar que no habría problemas ambientales, el Subsecretario de Puertos y Vías Navegables encargó en julio del 2004 un estudio de impacto ambiental a la Universidad de Buenos Aires (U.B.A.), que usó 5 diferentes buques con esloras de hasta 270 m. El resultado que se entregó al principio de agosto 2004, fue que los buques mayores de 230 metros no producen mayor efecto negativo que los buques actualmente permitidos y en muchos casos es inferior.

Finalmente el 10 de agosto de 2004 la Prefectura dio una clara autorización escrita, permitiendo al armador establecer una línea regular con buques de 243,3 m a Terminal Zarate, con la condición que los primeros 4 buques tendrían un control con un oficial de Prefectura. Si no se producirían problemas en esos cuatro viajes, la P.N.A. cambiaría las normas de navegación (Ordenanza 04/2000). Ver anexo.

Con este claro permiso el armador decidió establecer una línea regular a Terminal Zarate e hizo todos los arreglos necesarios con sus clientes.

Paralelamente a los estudios hechos en la U.B.A. por orden de la S.S.P. y V.N., la CÁMARA DE PUERTOS PRIVADOS Y COMERCIALES encargó un estudio que tenía dos objetivos:

1. Comparar los efectos sobre el medio-ambiente,

2. Comparar la seguridad de la navegación entre el Paraná de las Palmas, donde se permite esloras máximas de 230 m. entrando por el Canal Mitre, con la seguridad de la navegación del Paraná Inferior entrando por el Canal Martín García, donde se permite hasta 280 metros de eslora con un permiso especial.

Este estudio realizado por el Sr. Claudio Daniele, conocido consultor y profesor en temas de medio-ambiente, junto con prácticos expertos en la navegación en ambos brazos del Río Paraná, fue entregado en Septiembre 2004.

En la parte medio-ambiente, el estudio confirmó los resultados a los que había llegado la U.B.A. Los prácticos demostraron que, contrario a lo que muchos creen, los riesgos de la navegación no son menores en el brazo del Paraná Guazú/Bravo con entrada por Canal Martín García y ponen en duda si hay una base técnica para fijar diferentes restricciones de la eslora en los diferentes brazos del Paraná. Al respecto es importante observar bien los mapas de este estudio, que están en el anexo. Por naturaleza, el Paraná Guazú/Bravo es más ancho y más profundo que el Paraná de las Palmas, pero este tramo no está incluido en el contrato de dragado y por la falta de dragado se han cerrado partes de la vía navegable en este sector, con el resultado que ahora hay curvas más cerradas y angostas que en los “canales” en el Río Paraná de las Palmas, que se mantienen abiertos y que ahora tienen un ancho más grande que los brazo del río Paraná Guazú/Bravo. Pero extrañamente se permite mayores esloras en este tramo que en el Paraná de las Palmas.

1. La Vuelta del Este en el Paraná de las Palmas tiene un ancho del canal de 285 m y una profundidad natural de la vía navegable que supera ampliamente los requerimientos de la navegación (restricción de eslora 230 m LOA, sin permitir siquiera 1 cm más),
2. El Paso los Ratonés en el Paraná Guazú tiene por falta de dragado una restricción con ancho del canal de 116 m, con una caída importante de rumbo. (permiso especial hasta 281 m LOA).

¿Cómo se explica que en el primer caso se permite solo 230 m y en el otro hasta 281 m, con caída de rumbo similar con un ancho de canal mucho menor?

(Además de poner en duda la necesidad de fijar diferentes restricciones de eslora, estos prácticos consideran que se debe incluir en el futuro el dragado del tramo Paraná Guazú/Bravo en el contrato de dragado y formar un sistema con el menor tráfico posible en direcciones encontradas, lo que se sugirió en la Audiencia Pública para la Renegociación del Contrato de Hidrovía S.A. en Barranqueras el 20 de febrero 2009, que también se puede encontrar en el anexo).

El día 13 de octubre llegó el primer barco de 243,3 m en la rada de Recalada y pidió permiso para avanzar a Terminal Zarate bajo control de P.N.A. Sin embargo sorpresivamente la P.N.A. negó el permiso, alegando una “orden superior”, que es totalmente contrario a ley de Prefectura que establece que en temas de seguridad de la navegación es la autoridad exclusiva y excluyente.

Esta prohibición produjo de inmediato reacciones y protestas de Cámaras que se sentían afectados. El 22 de Octubre de 2004 la Comisión de Usuarios del Transporte, que agrupa a muchos entes del Comercio Exterior, envió una nota a las autoridades pidiendo una revisión de la prohibición.

El 25 de Octubre de 2004 la revista Megatrade publicó un artículo en el que detalló cómo se percibió la decisión en el ambiente: Terminal Zarate luchando con fantasmas.

En Diciembre de 2004 la Cámara de Comercio Exterior de Salta envió una carta al Senador Lopez Arias, solicitando su intervención. También tomó acción similar la Cámara de los exportadores maní de Córdoba.

Todos esos cargadores manifestaron que con el puerto de Zarate habían podido usar nuevamente el ferrocarril, con importantes reducciones de costos de transporte.

(En el periodo que Terminal Zarate atendía la línea a Norte Europa, alrededor del 40% de la exportación y casi 10% de la importación con destino a Córdoba, se transportaba por ferrocarril).

Posteriores resoluciones de PNA confirmaron la restricción de la Ordenanza 04/2000, alegando la necesidad de nuevos estudios, aunque el permiso dado el 10 de Agosto 2004 se dio después de los más exhaustivos estudios de seguridad. También eliminaron la posibilidad de navegar como prueba con buques de 241,5 m que se había permitido por SNAV 18/03.

En los años 2005 y 2006 hubo varios reclamos de Cámaras y se hicieron varios seminarios dedicados al tema.

En Septiembre 2005, la Cámara de Comercio de los Estados Unidos en la República Argentina (AmCham) envió una nota al Sr. De Vido, que entre otras cosas repitió un histórico reclamo de los dadores de carga, que se debe promover la competencia inter portuaria y el desarrollo de un Sistema Metropolitano de Puertos, que debería abarcar desde La Plata, vía Dock Sud y Puerto Nuevo, hasta la estratégica zona de Campana y Zarate. De esta manera, nuestro comercio exterior tendrá alternativas competitivas que reduzcan sus costos y permitan ubicar internacionalmente nuestros productos, de la forma más conveniente.

En Abril de 2006 un congreso de expertos dedicó tres días al tema en el Centro Argentino de Ingenieros (C.A.I.). La conclusión se publicó en un artículo de la revista Globalports del 7 de Abril 2006, con el título Cada vez más consenso para que los buques de más de 230 metros de eslora naveguen por el Paraná de Las Palmas. Ver anexo.

Otro dato ilustrativo es el hecho que en Noviembre del 2006 el armador M.S.C. hizo una seria denuncia en la Comisión de Defensa de la Competencia sobre la falta de competencia en Buenos Aires y Dock Sud.

En Abril del 2008 MSC abrió una línea "feeder" a Terminal Zarate, con trasbordos en Brasil. Al respecto es importante leer los comentarios favorables de importantes exportadores del NEA/NOA que se publicaron en el Suplemento Transport & Cargo del Cronista Comercial, que informaron que con el uso de Terminal Zarate nuevamente podían bajar sus costos logísticos. ESTO MERECE UN SERIO ANÁLISIS, PUES CON UN SERVICIO DIRECTO SIN GASTOS ADICIONALES DE TRASBORDO, LAS VENTAJAS SERÁN AÚN MÁS IMPORTANTES.

El 28 de Agosto 2008, la Cámara de Comercio de los Estados Unidos en la República Argentina (AmCham) envió una nota al Sr. Ministro de Justicia y Derechos Humanos, Dr. Aníbal Fernández, con copias al Sr Ministro de Planificación Federal, Obras y Servicios Públicos, Arq. Julio De Vido, referente a problemas de eficiencia del Puerto de Buenos Aires que afectan la logística del comercio exterior. En la nota se pidió la revisión de la restricción de esloras en el Río Paraná de las Palmas, que fue rechazado por nota de la Prefectura el 22 de Septiembre de 2008, repitiendo la Disposición SNAV9 Nro.10/05, alegando que se necesita nuevos estudios.

Todos estos datos irrefutables dejan en claro que la eliminación de Terminal Zarate de la competencia con el puerto de Buenos Aires tiene serias consecuencias negativas para nuestra economía. Mientras se profundiza la congestión en los accesos terrestres al puerto de Buenos Aires, las modernas instalaciones de Terminal Zarate con inversiones millonarias están ociosas.

El día 30 de Junio 2009 el Gerente General del armador brasileño Log-in explicó en una publicación en el Suplemento de Comercio Exterior de La Nación porque eligió Terminal Zarate para su línea a Brasil.

En Abril 2010 el Gerente General de una importante empresa logística, GEFCO, se quejó en una publicación en el mismo Suplemento de Comercio Exterior por los sobre-costos que generan las congestiones que sufren las cargas que deben llegar al Puerto de Buenos Aires y exaltó los buenos accesos a Terminal Zarate.

Se debe prestar atención a estos reclamos de los usuarios, y leer al respecto muchos estudios internacionales que se refieren a la importancia del eficiente uso de vías navegables y ferrocarriles. Dentro de la Unión Europea, la historia del puerto de Amberes es muy importante: Europa quiere sacar camiones de rutas congestionadas y busca desviar cargas al transporte por agua, con menor consumo de energía y menos daños al medio ambiente. Mediante ejemplares acciones de dragado y tecnificación de la navegación, Amberes recibe ahora buques de 13.000 TEU, lo que fue considerado como imposible hace tan sólo tres años. Argentina debe estudiar aquel ejemplo y un artículo publicado en Abril 2009 en el suplemento de Transport & Cargo de Cronista Comercial, merece un atenta lectura.

Otros hechos que merecen atención:

La Bolsa de Cereales de Rosario hizo en Mayo 2008 un gran seminario sobre la necesidad de mejorar la navegación en los ríos, que fue seguido de publicaciones y presentaciones de representantes del instituto, donde se propusieron varias iniciativas mencionadas en esta nota. Especialmente merece mención la de incluir el dragado de los tramos Guazú/Bravo y otra adhiriendo a la sugerencia de implementar un sistema de navegación como se mencionó arriba en el estudio del Sr. Claudio Daniele.

Finalmente el hecho que el día 20 de enero 2010 la Presidenta firmó el nuevo contrato de dragado y balizamiento de Hidrovía S.A. en un acta en la Casa Rosada, es el principal argumento para demostrar que se necesitan nuevos estudios para definir nuevas reglas: ahora ha comenzado la etapa para llevar el calado permitido desde San Martín al Océano a 36 pies, con una extensión de la concesión hasta el año 2021.

En el Anexo podrán encontrar:

Mención de títulos de estudios de entes internacionales como UNCTAD, Banco Mundial, BID y otros, que apuntan a nuestros altos costos de la logística como factores negativos para nuestra economía, que deben recibir la debida atención.

Un extracto del estudio de la Universidad de IOWA del 2000 con el título A COMPARATIVE ANALYSIS OF AGRICULTURAL TRANSPORTATION AND LOGISTIC SYSTEMS IN THE UNITED STATES AND ARGENTINA.

Varias Disposiciones de la PNA. Ver especialmente el claro permiso otorgado el 10 de Agosto 2004 para navegar hasta Terminal Zarate con buques de 243,3 m de eslora.

Datos y mapas del estudio del Sr. Claudio Daniele, realizado en Septiembre 2004 para la Cámara de Puertos Privados Comerciales.

Copia de un artículo de Globalports del 7 de Abril 2006 sobre el seminario de AADIP en el Centro Argentino de Ingenieros, con el título Cada vez más consenso para que los buques de más de 230 metros de eslora naveguen por el Paraná de Las Palmas.

Parte de una presentación en la Audiencia Pública para la Renegociación del Contrato de Hidrovía S.A. en Barranqueras el 20 de febrero 2009, que se debiera incluir en el futuro el dragado del tramo Paraná Guazú/Bravo en el contrato de dragado y formar un sistema con el menor tráfico posible en direcciones encontradas, que posteriormente fue acompañando por representantes de la B.C.R. en seminarios y publicaciones.