
RECOMENDACIONES PARA LA
LICITACION Y EL APROVECHAMIENTO
OPTIMO DE LA VIA NAVEGABLE

TRAMOS OCEANO – SANTA FE -CONFLUENCIA

PARA SER PRESENTADO A EL CONSEJO FEDERAL DE HIDROVÍA -
COMISION DE OBRAS E INFRAESTRUCTURA

5 DE MARZO DE 2021
CAPITAN SERGIO BORRELLI

INTRODUCCION

La presente propuesta pretende aprovechar las lecciones aprendidas en más de 25 años, de concesión del mantenimiento de dragado y balizamiento del sistema nacional troncal, que recorre los ríos de La Plata y Paraná entre Recalada - Santa Fe -Confluencia.

En primer lugar se advierte que existen un número de tareas complementarias que se encuentran incluidas en la actual concesión, que bien podrían estar a cargo de empresas totalmente nacionales, lo que tendría dos ventajas sobre el actual modelo: 1- El aprovechamiento de mano de obra y capacidades locales, evitando la exportación de trabajo al extranjero, 2- La independencia de ciertas tareas de control y estadísticas, respecto del concesionario principal de dragado y/o balizamiento, lo que permitiría al estado hacerse de información independiente de datos tales como estadísticas, volúmenes de dragado y todo tipo de herramientas para el control y la toma de decisiones futuras. La concesión debería apuntar a la profundización y mantenimiento de vías las navegables con la máxima participación de empresas nacionales, siempre que esto sea compatible con el nivel de prestación que el sistema ha tenido desde su inicio hasta el presente.

Entendiendo que resulta impracticable encargara la industria nacional, las tareas de dragado de la envergadura que nuestra Vía Navegable requiere y reconociendo que la gestión de nuestras vías navegables comprende mucho más que las tareas de dragado, en concordancia con otras iniciativas, proponemos dividir la licitación por un lado en las tareas de dragado a empresas con presencia internacional y antecedentes sobre las grandes obras de dragado a nivel mundial y por el otro, preservar otras tareas que pueden ser realizadas por empresas y personal nacional.

Esta es una oportunidad única para el Estado argentino para establecer mejores condiciones con el objeto de impulsar mejoras en materia de infraestructura que beneficie la navegación y optimice tiempos de transporte, e impulse el trabajo y la industria nacional.

TAREAS A SER INCLUIDAS EN LA LICITACIÓN INTERNACIONAL

Se propone que dentro las tareas específicas de dragadoestén incluidas, además del dragado de la Ruta Troncal:

- Dragados de zonas de espera, maniobra y fondeo de la ruta Troncal.
- Dragado de un doble canal (tipo By-pass) en el Rio de la Plata a la altura del Km 143 denominado El Codillo, para disminuir las esperas por tráfico y mareas.
- Dragado de un doble canal en el Canal Brown (ex Canal de acceso a Buenos Aires), para disminuir esperas por tráfico y mareas, y para evitar el cruce de buques de mangas del orden de los 40 a 50metros, apuntando a una navegación más segura y agilizar el tráfico eliminando cuellos de botella.
- Dragados en pasos críticos del Paraná, así como obras en rutas secundarias, que tiendan a evitar varaduras y otros accidentes. La adopción de rutas secundarias naturales y su optimización permitirá separar los tráficos del circuito fluvial respecto de los buques de ultramar y en ciertos casos también permitirá evitar cruces innecesarios entre buques de ultramar cargados y en lastre. (La descripción

y ubicación de las obras propuestas en distintos kilometrajes del río, se pondrá a disposición de las autoridades en caso de que estas lo requieran).

- OBRAS para el aumento de eslora permitida en la navegación del río Paraná de las Palmas y Paraná inferior.
- DRAGADO del tramo Paraná Bravo – Guazú – Talavera.

Se propone incluir dentro de las responsabilidades del dragador la implementación de un sistema de control y monitoreo de dragado tipo DQM (Dredging Quality Management, antes llamado “silent Inspector”) utilizado por el cuerpo de ingenieros de los EEUU para garantizar la calidad del dragado.

TAREAS A SER INCLUIDAS EN LA LICITACIÓN NACIONAL

Se propone llevar adelante una licitación Nacional para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización, y la gestión, control y mantenimiento de la vía navegable troncal comprendida entre el kilómetro 1238 del Río Paraná, punto denominado Confluencia, hasta la Zona de Aguas Profundas Naturales, en el Río de la Plata exterior, hasta la altura del kilómetro 239,1 del canal Punta Indio, por la vía del Canal Ingeniero Emilio Mitre y el Río Paraná de las Palmas, Río Paraná Bravo, Río Paraná Guazú, Río Talavera, Río Paraná–Océano Atlántico, a riesgo empresario y sin aval del Estado.

El balizamiento deberá mantener un sistema con ayudas a la navegación de alta calidad, que incluya boyas inteligentes en posiciones destacadas con tecnología AIS.

Se indican a continuación las tareas pueden estar bajo la órbita de empresas nacionales con el conocimiento, el equipamiento y la logística necesaria para efectuarlo en tiempo y forma. Se deberían incluir como mínimo:

1) **Relevamientos Batimétricos**

- Relevamientos de Control Ruta Troncal
- Relevamientos de Control Brazos Secundarios
- Relevamientos de emergencia a consecuencia de varaduras de buques.
- Relevamientos de Búsqueda de obstáculos a la navegación por zonas.
- Relevamientos de control de Zonas de descarga de material dragado.
- Relevamientos de zonas de amarre, radas, zonas de espera y maniobras.
- Relevamientos para el Monitoreo de las riberas y la evolución de las líneas de costa.
- Relevamiento de detalle en obras de infraestructura que cruzan la vía navegable (Gasoductos, Pilas de Puente, Torres de alta tensión, túneles)

2) **Controles y Monitoreos Ambientales**

Con frecuencia semestral se deberá incluir:

- Monitoreos de calidad de agua
- Monitoreos de calidad de sedimentos
- Monitoreos para el seguimiento de los humedales de la vía navegable

- Actualización del Atlas Ambiental de la vía navegable

3) Tareas de hidro-meteorología

- Operación y mantenimiento de la Redde Estaciones Hidrométricas y Mareográficas telemétricas existente.
- Operación y mantenimiento de la Red Estaciones Meteorológicas (Viento (intensidad y dirección), temperatura, presión, humedad, otros parámetros).
- Control, Nivelación y mantenimiento de la Red de Reglas Hidrométricas.
- Mediciones de Corrientes y Caudales en secciones características de la vía navegable.
- Operación y mantenimiento de un Olígrafo en el Rio de la Plata Exterior
- Operación y mantenimiento de una Estación Central de todos los datos recolectados.
- Operación y mantenimiento de un Sistema de Consulta para los Usuarios de la vía navegable, de los datos mencionados.

4) Trabajos de Salvamento de obstáculos y embarcaciones hundidas

A lo largo de los años en la vía navegable troncal se han producido el hundimiento y/o abandono de cientos de embarcaciones que obstruyen la navegación de los canales, vías secundarias y de canales de acceso a los puertos. Además de los riesgos y el perjuicio a la navegación que estos obstáculos representan, existe un eventual riesgo de daño ambiental por estas embarcaciones. La mayoría de estos buques han sido abandonados a favor del Estado, lo que en lugar de significar un beneficio es una seria responsabilidad con altos riesgos asociados.

Es necesario llevar adelante un Plan de Salvamento ordenado y con criterios de prioridad, para liberar a la vía navegable de este flagelo. Un Plan de estas características será viable en la medida que se englobe en un contrato de las características y la importancia del aquí propuesto para empresas nacionales.

5) Control administrativo y estadístico de tráfico de buques

Las tareas de registro de los movimientos de buques en la vía navegable, ya sea para las cuestiones de cobro de peaje como con fines técnicos y estadísticos, de acuerdo a los criterios que establezca el Concedente en los Pliegos.

6) Herramientas de gestión. Ríos Inteligentes

La actividad de transporte actual comprende no solo las imprescindibles obras de infraestructura, sino que para realizar una navegación eficiente son necesarias herramientas de gestión e información. Estas herramientas en el ámbito fluvial permiten transformar los ríos en Ríos Inteligentes (Smart Rivers) tal es el nombre como se los conocen en la actualidad con la implementación de un Sistema de Información Fluvial (River Information Service).

Una Licitación de la importancia ya mencionada tiene que aprovechar su impulso para incorporar las siguientes herramientas de gestión e información en el ámbito de empresas nacionales con el conocimiento y la tecnología necesaria para efectuarlo en tiempo y forma:

- Implementación de un Sistema de Información Geográfica (SIG) que incluya la información de Relevamientos Batimétricos, Controles y Monitoreos Ambientales, y los datos Hidro-meteorológicos recolectados regularmente y un registro de cualquier tipo de acaecimiento a la navegación (Mapa de Riesgo).
- Implementación de Modelos de evaluación de Riesgos de la navegación en la vía navegable para identificar mejoras a realizar.
- Implementación de un Sistema de Información fluvial (RIS) que amalgame toda la información necesaria para la navegación de buques asociada a la vía navegable para cada tramo característico de dicha vía navegable.
- CARTOGRAFIA ELECTRONICA y otros sistema de ayudas a la navegación de última generación, tales como los que permiten monitorear el margen bajo quilla de los buques, uso intensivo de AIS, balizamiento virtual, etc.

En caso de ser requerido se cuenta con un documento anexo, que detalla la lista de mejoras propuestas en la vía navegable y radas, con ubicación y características de la de la intervención a realizar en cada una de las obras propuestas.

CAPITAN SERGIO BORRELLI. PRACTICO DEL RIO DE LA PLATA.

DOM. ALICIA MOREAU DE JUSTO 1720 2do A. CABA

TEL: 11 6670 1727 – 11 4313 1177 – 11 4313 1188

Sergioborrelli@gmail.com



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

Hoja Adicional de Firmas
Documentación Complementaria

Número:

Referencia: Otra Documentación

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 5 pagina/s.