

DATOS COMPLEMENTARIOS AL ARTICULO EN NETNEWS

En el artículo se menciona que existe PIANC, que es una organización que es famosa por sus extraordinarios reportes técnicos sobre puertos y la infraestructura que requiere el transporte por agua.

Y que "SMART RIVERS" es una organización gemela que nació de PIANC.

El artículo dice simplemente que sería un grave error hacer un contrato solo para la vía navegable por el Canal Emilio Mitre, que es la salida "secundaria".

Pero no se informa que en el evento de Smart Rivers de 2015, se trató este tema con mucha amplitud en un PPT con el título: "Lecciones que deben aprender los 5 países de la Cuenca del Plata, de la Gestión y la Colaboración del río Rhin".

Además, hay otros datos muy importantes, por ejemplo cómo son los Consejos de Cargadores (Shippers Councils) que existen en casi todos los países con mucho intercambio internacional.

Especialmente los "Shippers Councils" de EEUU, Europa y Japon son muy activos y además operan combinados en cuestiones de gran importancia para todos los "cargadores" del mundo, que se identifican técnicamente como "Beneficial Cargo Owners".

El primer ejemplo es el de EEUU, que ya se formó en 1907: National Industrial Transportation League": La Voz de los Cargadores desde 1907".

Después se hizo la "Coalición de Transporte de productos agrícolas" en 1987: La voz principal en la **POLÍTICA DE TRANSPORTE DE EEUU**, de los exportadores de productos de la agricultura.

Además algunas de nuestras Universidades pueden aprender mucho de los estudios que deben publicar regularmente las Universidades de los estados "agrícolas".

Por ejemplo los que se hicieron después de conocerse los buenos resultados del contrato que hizo Argentina con Hidrovía S.A., que solucionó en pocos años el grave problema de la pérdida de competitividad que resultó del fracaso del estado para mantener el calado del Río Parana.

En el 2010, cuando participé en el Grupo de Trabajo que estaba tratando el Plan S.N.T. (Sistema de Navegación Troncal) nos enteramos que poco tiempo antes la Universidad de Ohio explicó con lujo de detalles a los productores de su estado, cómo se cambió la posición de Argentina en la competencia y como afectaba a EEUU.

EEUU siempre tuvo costos más altos de producción, pero por sus grandes ventajas en la parte "logística" tuvo siempre ventajas sobre Argentina. Y las universidades enseñaron a los productores, cómo se fueron haciendo los precios a partir del momento que la carga sale de la tranquera del productor

hasta que se vendió en destino, con las ganancias y "**costos estimados**" de los intermediarios.

Estos son temas que deben analizar los nuevos funcionarios del Ministerio de Transporte.

Por esto deben prestar atención a 3 PPTs que se hicieron en 2008 y 2009, cuando se discutió la prolongación del contrato de Hidrovía S.A., del 2013 a 2021.

En aquellos PPTs se advirtió que para aquella prolongación, se tendría que cambiar el buque de diseño para el dragado del contrato de 1996, con una manga de 32,2 metros, por una manga mayor (40 metros).

Además, hay un PPT de SMART RIVERS 2015, que es de suma importancia. Estos PPTs están en otros lugares de este sitio.