DICTAMEN CE N°01/2013

CONTRATACION POR VIA DE LA EXCEPCION, PARA LOS SERVICIOS DE DRAGADO PARA EL MANTENIMIENTO DE LOS CANALES DE NAVEGACION EN EL TRAMO SUR DEL RIO PARAGUAY ENTRE ASUNCION Y PILAR. AD REFERENDUM A LA REPROGRAMACION PRESUPUESTARIA.

Asunción, 07 de febrero de 2013.-

El Expediente presentado por la Dirección de Bienes y Suministros, para los Servicios de Dragado para el Mantenimiento de los Canales de Navegación en el Tramo Sur del Río Paraguay entre Asunción y Pilar. Ad Referéndum a la Reprogramación Presupuestaria y;

ANTECEDENTES:

Que, la Ley N° 2051/2003 de Contrataciones Publicas, establece entre otros, en su Articulo 33° "Las Convocantes, bajo su responsabilidad, podrán llevar a cabo los procedimientos de contratación, sin sujetarse a los de la licitación pública o a los de licitación por concurso de ofertas, en los supuestos que a continuación se señalan: b) *" por desastres producidos* ***por fenómenos naturales que peligren o alteren*** *el orden social,* ***la economía, los servicios públicos****, la salubridad, la seguridad o el ambiente de alguna zona o región del país.*

Que, la necesidad de realizar el trabajo de Dragado para el mantenimiento de los canales de navegación en el tramo sur del río Paraguay, es de una prioridad y de urgencia extrema, atendiendo a la alarmante y ya larga sequía que soporta el territorio nacional, por lo cual los causes hídricos afluentes del río Paraguay y el mismo, no cuentan con el caudal normal para la navegación por lo que la merma de nuestra principal vía acusa en varios tramos de su cauce, la imposibilidad de navegación motivo por el cual se procedió a utilizar el puerto de Villeta como base dejándose de lado el puerto de Asunción.

Que, la realización de los trabajos relativos a esta contratación solo pueden efectuarse en esta época por la bajante del río y atendiendo a que las primeras crecidas se producen a partir de los meses de marzo y abril de cada año aproximadamente, por lo que es de vital importancia realizar el dragado en los puntos determinados para mejorar la conectividad fluvial.

Que, la derivación excluyente de este inconveniente es la inutilización de la vía como ingreso de productos importados resintiendo considerablemente las percepciones aduaneras y del mismo modo la imposibilidad de salida de nuestros productos de exportación hacia los diferentes mercados, con los trastornos y complicaciones derivadas de la mencionada imposibilidad de utilización de la vía hídrica.

Que, siendo de publico conocimiento por las constantes publicaciones en los medios, tanto televisivos, radiales y de prensa escrita (ABC-11/09/12, ABC-13/09/12, ABC-26/09/12, ABC-04/10/12, ABC-09/10/12, ABC-27/11/12, ABC-28/11/12,ABC-14/12/12, ABC-28/12/12, Copias adjuntas) la situación

generada por la imposibilidad de la navegación de cuya causa productores fruti-hortícolas y exportadores del rubro ganadero se encuentran angustiados por la imposibilidad de embarque y transporte de sus productos, generándose en la mayoría de las veces la descomposición de los mismos con la consecuente perdida económica generada por este hecho.

Que, con la realización de los servicios de Dragado para el mantenimiento de los Canales de Navegación en el Tramo Sur del Río Paraguay y sus diferentes puntos especificados y reconocidos puntualmente se devolverá a la vía hídrica su rol de conexión y ruta de entrada y salida de productos, materiales, equipos y demás, en cantidades solamente formalizadas a través de este servicio de transporte y de esta manera solucionar inconveniencias que redundan en actuales importantes mermas en la recaudación de Impuestos Aduaneros (ABC-22/01/2013 Copia se adjunta), que finalmente son utilizados en el soporte presupuestario del estado, para la realización de sus fines;

Que, en atención al Memorándum DAPP N° 235/13, la Dirección de Planificación Económica informa que se encuentra en etapa de elaboración, una Reprogramación Presupuestaria en la cual se contempla, un incremento en el SGOG 520 CONSTRUCCIONES, del Programa 3-001-01-01 CONSERVACION DE OBRAS VIALES, que podría ser utilizado para la contratación en cuestión.

Que, atendiendo a que el primer Llamado MOPC LPN N° 175/2012 con ID N° 246.840 referente a esta contratación, fue declarado desierto por Resolución Ministerial N° 2512/2012, en virtud del Art. 30 Inciso c) de la Ley 2051/03 de Contrataciones Públicas.

Que, el presente Dictamen es elaborado teniendo en cuenta la competencia atribuida a esta repartición por la Ley de Contrataciones Públicas y su reglamentación vigente, en virtud de las cuales se determina que la Unidad Operativa de Contrataciones tiene como función la emisión del Dictamen que justifique las causales de excepción a la Licitación establecidas en el Articulo 33 de la Ley N° 2051/03.

CONCLUSION:

La Unidad Operativa de Contratación del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones Dictamina que en base a lo expresados en los antecedentes corresponde aplicar el supuesto de Excepción para la Contratación para los Servicios de Dragado para el Mantenimiento de los Canales de Navegación en el Tramo Sur del Río Paraguay entre Asunción y Pilar – Ad Referéndum a la Reprogramación Presupuestaria.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES
UNIDAD OPERATIVA DE CONTRATACION
U.O.C.

Prof. Dr. VICTOR A. FRETES F.
Director
Unidad Operativa de Contratación

---------- Mensaje reenviado ----------
De: **Lic. Bienvenido Cuéllar** <annpcuellar@hotmail.com>
Fecha: 31 de octubre de 2012 14:57
Asunto: proy. PBC dragado
Para: cnpalacios.o@gmail.com

Lic. Cinthia Palacios
Le envío adjunto el proyecto del PBC para la contratación del Servicio de Dragado en el Tramo Sur.

Los datos importantes son:
Obra Total de dragado: 195.000 metros cúbicos.
Mínimo Compromiso: 97.500 m3
Estimado Costo de plaza max= 6.5 U$
Cantidad de Obras (Pasos Críticos) = 6 (seis) El orden de la realización se hará según urgencia determinada por la ANNP
Contrato Abierto: h/Dic. Año 2013 o conclusión del total de 195.000 m3.
Por cada obra o paso la ANNP debe entregar un plano de pre dragado a partir del cual se debe realizar la obra
y finalizado la empresa debe comunicar a la ANNP para que esta certifique con una batimetría de pos dragado el calculo
oficial de metros cúbicos realizados en base al cual se debe realizar la liquidación de pago o crédito.

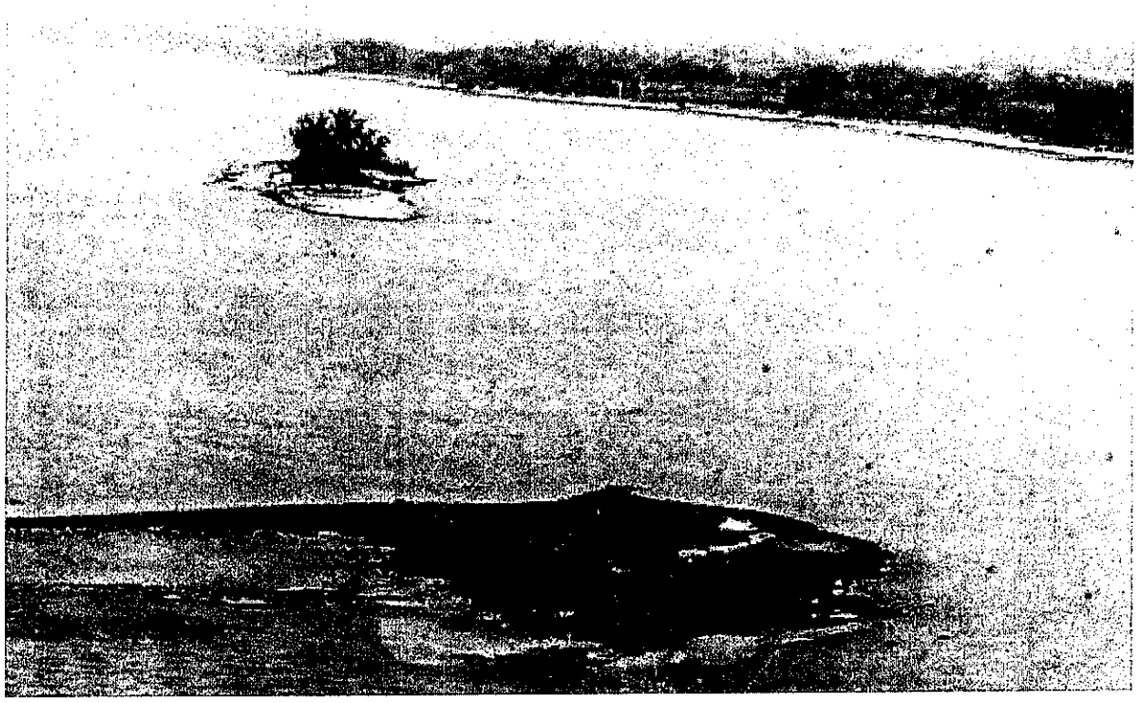
Lic. Bienvenido Cuéllar

22 DE ENERO DE 2012 00:00

El 60% del comercio está afectado por la inoperancia en materia de dragado

Por Ing. Carlos A. T. Cáceres

El aumento de los costos de exportación y de importación no solamente golpea a las empresas, sino también a la población en su conjunto.



El 60% del comercio está afectado por la inoperancia en materia de dragado_355425 / abc color

El incremento de los precios de los productos importados como consecuencia de la suba del flete fluvial con la periódica bajante de nuestros principales ríos, deriva en muchos casos en el aumento de los precios al consumidor final. Es responsabilidad ineludible del MOPC el dragado del río Paraguay, principal vía del comercio paraguayo.Es sabido que los ríos Paraguay y Paraná tienen condiciones naturales de navegación, pero el problema básico de estas condiciones tiene relación con el régimen hidrológico de estos cauces.

De hecho, todos los años se registran períodos de aguas bajas, medias y altas, con lo cual se repiten situaciones límites con el riesgo de quedar bloqueados o, por lo menos, que las posibilidades de navegación se vean seriamente disminuidas. De aquí que la bajante de nuestro principal río impacta directamente en el costo de los fletes fluviales.

El menor calado afecta a las barcazas y con ello su capacidad de carga, consecuentemente, alrededor del 60% del comercio internacional, que ronda los US$ 15.000 millones anuales, se encuentra afectado por la inoperancia oficial en materia de dragado.

Las exportaciones

En el caso de las exportaciones, como el Paraguay es mayoritariamente un vendedor de materias primas, cuyos precios se toman del mercado internacional, el resultado de un aumento de los costos de exportación significa una directa disminución de los ingresos para los productores primarios.

En tanto, las empresas importadoras no pueden trasladar totalmente el aumento de fletes a los precios de los productos que venden, porque puede forzar a una baja aún más dañina de la demanda del bien que ofrece, por lo que estas compañías optan por compartir la carga entre la empresa y los consumidores finales. Es decir, la falta de dragado perjudica tanto a empresas como a los consumidores finales.

Impacto indirecto

Otra arista del problema se relaciona con el impacto indirecto. En efecto, una buena parte del sector industrial se provee de materias primas e insumos importados, por lo que finalmente los productos fabricados localmente por empresas nacionales también sufren el impacto de la inoperancia en el mantenimiento del río en condiciones navegables.

Como se puede notar, la bajante de los cauces hídricos no es una cuestión que afecte exclusivamente a los armadores y a las empresas dedicadas al comercio internacional, sino que incide principalmente sobre la mayor parte de la población, incluso aquellos sectores más carenciados, empeorándose incluso la situación, ya que afecta a los más pobres del territorio nacional.

Pérdidas para el fisco

Pero las pérdidas no terminan aquí, en el sector privado, por la falta de dragado, sino también perjudican a las arcas fiscales. Si las pérdidas del mes de diciembre ascienden a alrededor de US$ 200 millones como se estima, de haberse dragado el río oportunamente y considerando que una facturación de US$ 200 millones puede dar una rentabilidad del 20% de

ganancias en los negocios, las utilidades hubiesen rondado unos US$ 40 millones, suma a la que aplicada la presión tributaria del país, que ronda el 13,5%, hubiese significado un aumento de la recaudación fiscal en US$ 5.400.000.

Esta cifra podría ser suficiente para mantener el río navegable durante todo el año al sur de nuestra ciudad capital.

No hay bajante, según la web

Para la ANNP (Administración Nacional de Navegación y Puertos), según su página web, la altura del río actualmente es de 4,81 m en el puerto de Asunción, cuando es sabido que hoy el río se encuentra en alrededor de 1,8 m, aproximadamente.

De acuerdo a la citada institución, el nivel del río en los distintos puntos es la siguiente: Pto. Asunción: 4,81 m, Pto. Itá Enramada: 4,56 m, Pto. Villeta: 4,38 m, Pto. Alberdi: 5,74 m, Pto. Pilar: 5,57 m y Pto. Encarnación: 10,17 m. Es decir, para la ANNP no existe la bajante. En su página oficial ni siquiera hace alusión a los serios problemas que viene ocasionando la falta de dragado por parte de esta institución, que en la práctica tiene casi como única función el mantenimiento de la principal vía de transporte del país.

Qué dice la carta orgánica de la ANNP

En ese sentido, en la carta orgánica de la ANNP se puede leer que tiene fundamentalmente dos objetivos: el primero, el de brindar el servicio de almacenaje a las mercancías que se mueven en el marco del comercio exterior, y el segundo, mantener el río Paraguay en condiciones de navegabilidad.

La primera función viene dejando paulatinamente de cumplir, ya que la apertura del sector a la competencia hizo que se instalaran una quincena de puertos privados, por lo que la tarea que le queda por cumplir a la ANNP es la de mantener el río.

Sin embargo, no lo hace pese a que el año pasado tuvo una facturación de alrededor de G. 110.000 millones, ya que la mayor parte de sus ingresos los destinó a mantener a sus alrededor de 1.900 empleados.

De acuerdo a la página web de Aduanas, la institución que se encarga del dragado al norte de Asunción es ANNP, cuando la necesidad perentoria es canalizar el río al sur de Asunción, de tal forma que el grueso de los buques destinados al comercio internacional puedan entrar y salir del país. La ANNP prefiere afirmar que se dedica al dragado en la zona norte porque en esta región en realidad, por las características propias del río, existen mejores condiciones de navegabilidad. Al respecto afirma que una draga trabaja en el norte, aunque nadie sabe a ciencia cierta dónde ni

cuándo trabaja.

Lo que sí se sabe es que la ANNP trabaja poco o nada al sur de la ciudad capital, y las pocas veces que lo hizo fue obteniendo una draga prestada de las autoridades argentinas y recibiendo gasoíl en colectas públicas entre empresarios privados ligados al comercio, como importadores, exportadores, armadores y puertos privados.

Marco institucional

Por último, entre los marcos regulatorios de esta importante ruta comercial hídrica natural se podría mencionar a sectores gubernamentales y del sector privado.

En el primer caso, existen el Tratado de la Cuenca del Plata del año 1969; el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH) de 1989, además del Programa Alto Paraná de 1989 y el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra de 1992, y, finalmente, el Acuerdo de Transporte Fluvial de 1995.

28 DE DICIEMBRE DE 2012 17:07

Villa Hayes estará sin agua este sábado

Los habitantes de la ciudad de Villa Hayes, sufrirán un corte del suministro de agua potable, por parte de la Essap mañana sábado hasta el mediodía, a fin de realizar trabajos de dragado del río Paraguay.

El suministro de agua potable en la ciudad de Villa Hayes se verá interrumpida por la Empresa de Servicios Sanitarios del Paraguay (Essap), debido a realizarán trabajos de dragado del río Paraguay que involucra a la planta de producción ubicada en esa ciudad.

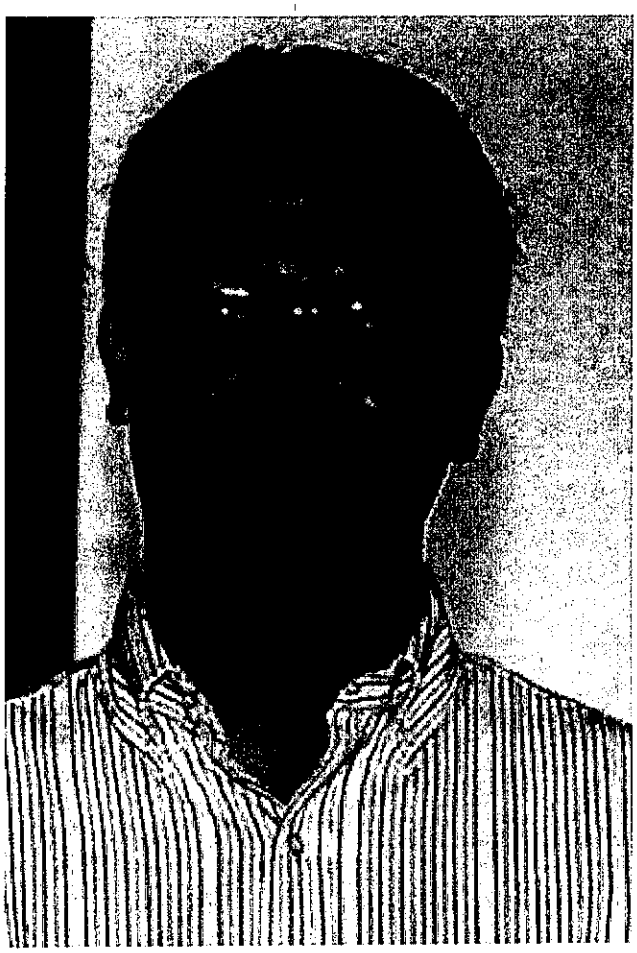
La Essap informa que las actividades comenzarán alrededor de las 6:00 y finalizarán para el mediodía de mañana sábado 29 de diciembre, restableciéndose de esta manera el servicio de agua potable nuevamente.

14 DE DICIEMBRE DE 2012

| PROPONEN ALIANZA PÚBLICO-PRIVADA PARA INVERSIONES

Hacienda y privados buscan opciones para dragar el río

El gremio de empresarios portuarios y el Ministerio de Hacienda buscan alternativas para mejorar la navegabilidad del río Paraguay y permitir que los productos importados ingresen al país sin inconvenientes para evitar perjuicios al comercio.



Ricardo Dos Santos / ABC Color.

El presidente de la Cámara de Terminales y Puertos Privados del Paraguay (Caterppa), Ricardo dos Santos, se reunió ayer con el ministro de

Hacienda, Manuel Ferreira Brusquetti, para analizar las opciones de inversiones que se pueden realizar entre ambos sectores.

Dos Santos explicó que es necesario tomar medidas de emergencias que ayuden a la navegabilidad, como por ejemplo el alquiler de dragas o compras de dragas para la ANNP y otras alternativas para hacer el dragado y conseguir fondos para esta tarea.

El empresario sostuvo que estamos en la época crítica del año, aunque tras la lluvia la situación mejoró, en los próximos 15 días volverían los problemas cuando de nuevo bajen las aguas y por eso "estamos preocupados por la operación en general de nuestras terminales y de toda la hidrovía".

El titular de Caterppa dijo que existen mercaderías paradas en los puertos de Buenos Aires, Argentina; y Montevideo, Uruguay, que tendrían que venir.

Señaló que aun cuando no existan mercaderías esperando, los costos del transporte se resienten mucho con la bajante del río.

Inversiones

Con respecto a las inversiones indicó, que habló con el ministro sobre las opciones para mejorar la navegabilidad, que podrían realizarse en el marco de una asociación público-privada.

En ese sentido, resaltó que podrían ser la concesión de la hidrovía o seguir con el esquema de dragado a través de la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP). "Tenemos distintas acciones que debemos tomar para avanzar", insistió.

Cuando se le consultó cuál sería la alternativa más viable para implementarlo, Dos Santos señaló que no tenían aún la información necesaria para determinar esto, pero que como primera etapa "el ministro entiende muy bien que hay que tomar medidas de emergencias".

Insistió en que la medida de emergencia se podría dar a través del alquiler de una draga, sea a nivel nacional o internacional, a fin de paliar la bajante de este año y los próximos meses. "Y soluciones diferentes a esas serían

un poquito más a largo plazo", añadió el titular de Caterppa.

28 DE NOVIEMBRE DE 2012

| EMPRESAS FLUVIALES CON PROBLEMAS DE NAVEGABILIDAD

Bajante de río reduce 50% la carga de contenedores

La bajante del río Paraguay ya afecta a la navegabilidad y preocupa a las empresas portuarias, que tienen que reducir en un 50% sus cargas para poder llegar a destino. Se hacen dragados para que pasen las embarcaciones.

SAN ANTONIO (Higinio R. Ruiz Díaz, corresponsal). Las embarcaciones de gran calado prácticamente ya no pueden llegar hasta los puertos ubicados después de Pilar, por el bajo nivel del agua del río Paraguay. Esta situación obliga a los exportadores e importadores a reducir hasta en un 50% las cargas y esto lógicamente implica duplicar los gastos para que las cargas puedan llegar a destino, según indicaron los afectados.

"Gracias a las últimas lluvias podemos llegar aún hasta nuestros puertos", explicó el gerente de Concret Mix, Cristóbal Barrios. Además comentó que ni las cargas de piedras calizas y cal hidratada que transportan de la zona de Itapukumi, del departamento de Concepción, pueden llegar con la carga normal porque en varios tramos no se puede maniobrar. Barrios, si bien ya habló de una importante pérdida para la empresa, no pudo precisar aún el monto.

Sin embargo, la estación de radio de la Prefectura General Naval informó que en la última semana bajó unos 25 a 30 cm el nivel del agua y que actualmente se encuentra estacionado y que la navegación de bajo calado es normal.

"Desde Villa Hayes hasta la zona de Pilar y viceversa, se puede llegar con 9 pies y desde allí subir a 10 para continuar la marcha hacia los puertos de

Asunción", informó el personal de radio que se negó a identificarse.

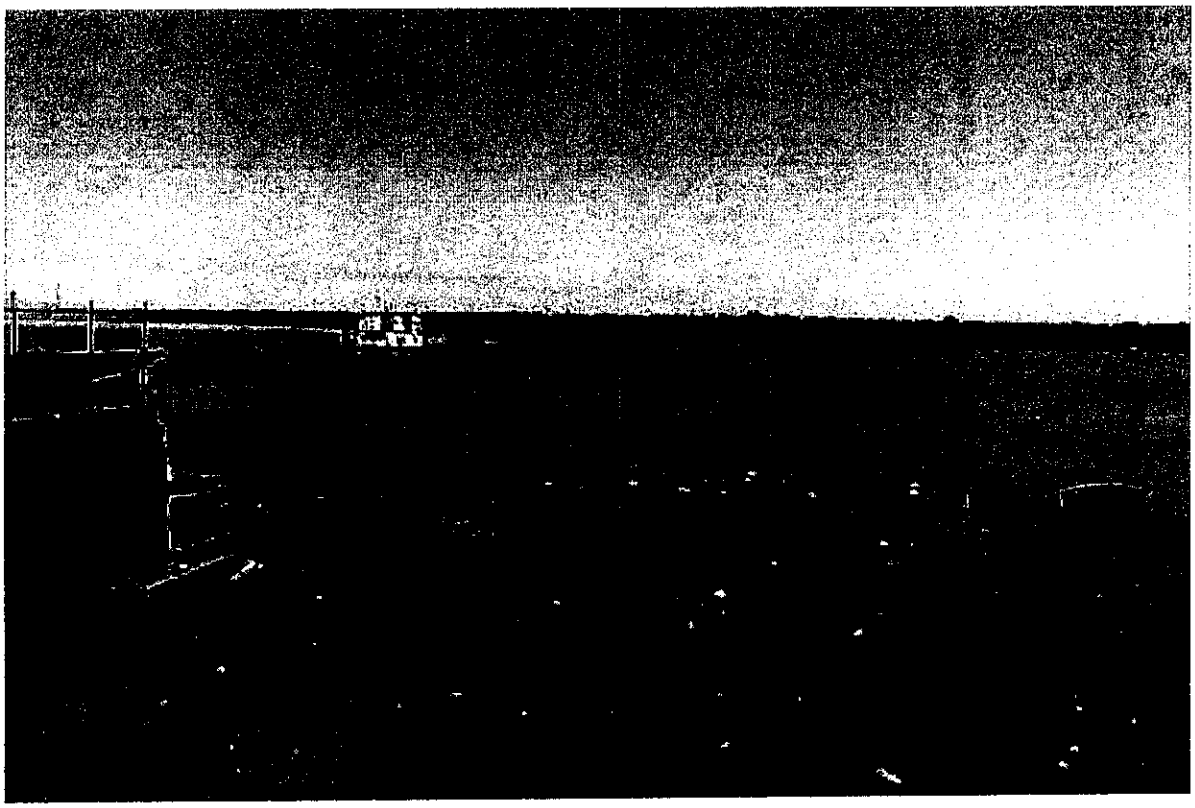
Desde el pasado sábado una barcaza cargada de contenedores se encuentra varada en la zona de Guyratî (Central). Debido a la bajante se formaron varios bancos de arena que dificultan el transito fluvial, en especial de noche.

27 DE NOVIEMBRE DE 2012 16:07

Disminuye navegación por bajante del río

Por Higinio Ruiz Díaz, corresponsal

SAN ANTONIO. Las embarcaciones de gran calado prácticamente ya no pueden llegar hasta los puertos ubicados después de la ciudad Pilar, por el bajo nivel del agua del Río Paraguay.



/ Higinio Ruiz Díaz, ABC Color

La bajante del Río Paraguay ya afecta la navegabilidad y preocupa a las empresas portuarias que tienen que reducir en un 50% las cargas para poder llegar a destino.

En varios sectores se iniciaron el dragado del cause para que las embarcaciones puedan pasar. En la zona de Guyrati se encuentra una

barcaza varada desde el fin de semana último, según informó la Armad Nacional.

Este hecho obliga a los exportadores e importadores a reducir hasta en un 50% las cargas y esto lógicamente implica duplicar los gastos para que las cargas puedan llegar a destino, según indicaron los afectados.

"Gracias a las últimas lluvias podemos llegar aún hasta nuestros puertos, pero con carga reducida y hasta tenemos que fraccionar los convoyes para poder sortear varios del río que ya se encuentran muy angostas", explicó el gerente de Concret Mix, el licenciado Crstobal Barrios.

Además comentó que ni las cargas de piedras calizas y cal hidratadas que transportan de la zona de Itapukumi, del Departamento de Concepción, no pueden llegar con la carga normal porque en varios no se puede maniobrar.

Barrios, si bien ya habló de una importante perdida para la empresa, no pudo precisar aún el monto, y solo se limitó a decir que la situación es preocupante y que el nivel del agua tiende a bajar más antes que subir.

"Venir del norte es toda una odisea, porque en varios tramos no se puede maniobrar con carga y estamos trabajando para el dragado de los lugares más críticos para que puedan llegar las embarcaciones y ya estamos sintiendo el efecto económico que causa este fenómeno natural", expresó.

Sin embargo, la estación de radio de la Prefectura General Naval, informó que en la última semana bajó unos 25 a 30 cm el nivel del agua y que actualmente se encuentra estacionada y que la navegación de bajo calado es normal.

"Desde Villa Hayes hasta la zona de Pilar y viceversa, se puede llegar con 9 pies y desde allí subir a 10 para continuar la marcha hacía los puertos de Asunción y ciudades vecinas", informó el personal de radio quien se negó a identificarse.

Desde el pasado sábado una barcaza cargada de contenedores se encuentra varada en la zona de Guyrati. Debido a la bajante se formaron varios bancos de arena que dificulta el transito fluvial, especialmente de

noche.

27 DE NOVIEMBRE DE 2012 08:53

Preocupa bajante del río

Fernando Nicora, titular de la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP), indicó que el río Paraguay registra una bajante en su nivel que ya genera problemas en la navegabilidad.

Previous Image Next Image

El nivel del río Paraguay ha bajado considerablemente causando preocupación a la ANNP. / Higinio Ruiz Díaz, ABC Color

El río Paraguay ha bajado nuevamente de nivel, causando ya problemas en la navegabilidad del cauce, informó Fernando Nicora, titular de la ANNP.

"El río ha alcanzado la altura que estábamos hace un mes, subió un poco y volvió a bajar", expresó a la 730 AM el funcionario, quien además indicó que se realiza el dragado del canal de norte al sur.

Señaló que a los trabajos se sumarán dos máquinas que en dos semanas más estarían en funcionamiento para mantener la profundidad del río, a fin de permitir la navegabilidad de las embarcaciones.

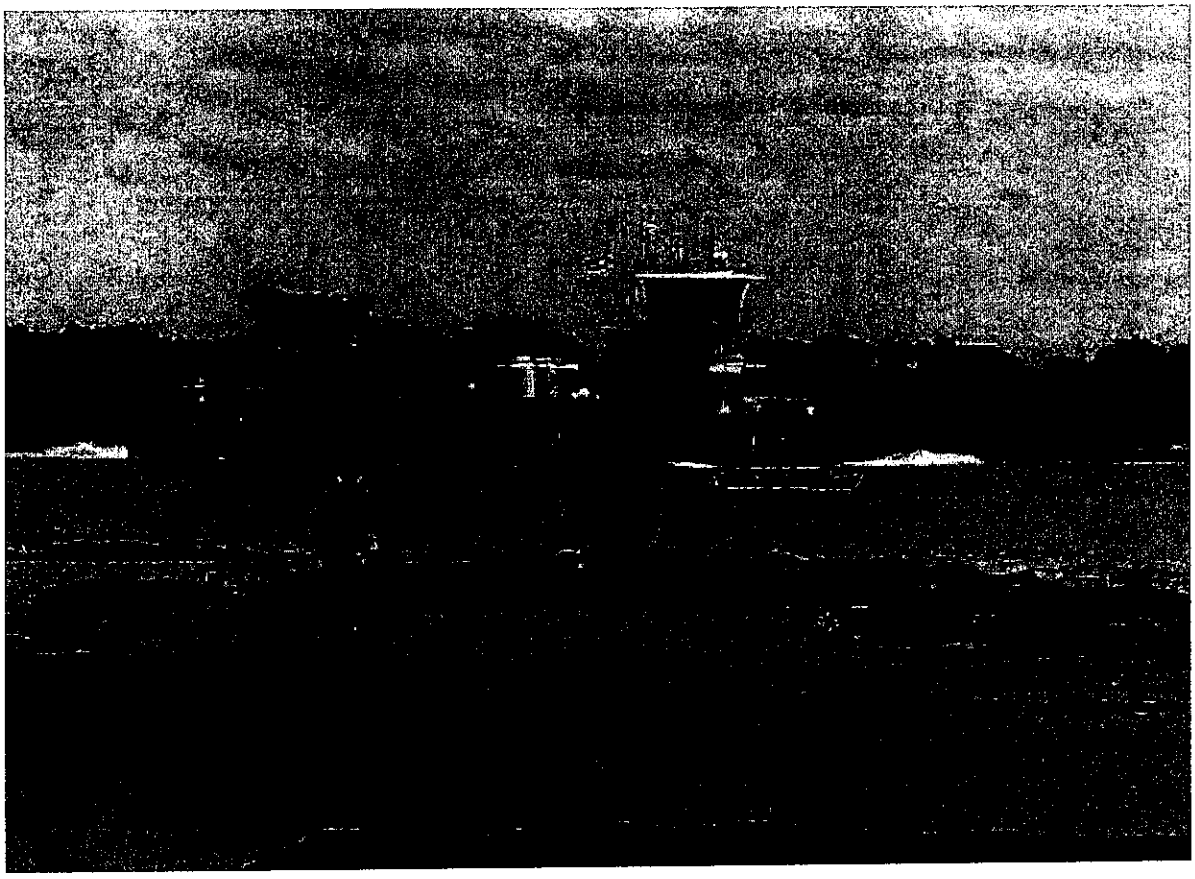
Señaló que, mientras tanto, las embarcaciones quedarán en Pilar, donde depositarán sus cargamentos.

Adelantó además que en marzo se debería registrar la normalización del cauce hídrico.

09 DE OCTUBRE DE 2012

Navegabilidad, en peligro por bajante

VILLETA (Higinio R. Ruiz Díaz, corresponsal). La alarmante bajante del río Paraguay preocupa a las empresas portuarias que actualmente solo reciben a embarcaciones de menor calado. Los buques de gran calado realizan el estibaje del 50% de las cargas en el puerto de Pilar, para poder continuar la marcha hacia los puertos siguientes.



Las rocas que normalmente se encuentran bajo agua ahora están a la intemperie en la zona de Villeta. / ABC Color

El puerto de Villeta ya no opera debido a que la única grúa que tiene fue llevada a Pilar. "La bajante del río nos preocupa sobremanera", expresó

Francisco Vega, administrador de la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP) de esta ciudad.

Dijo, además, que si sigue bajando el nivel del agua, en los próximos días ya no ingresaría ninguna embarcación por el peligro que representa navegar en esas condiciones. Señaló que es imperioso el dragado en ciertos lugares para poder paliar la ya acuciante situación.

Emergencia

En las próximas horas el presidente de la República, Federico Franco, firmaría un decreto para declarar el estado de emergencia de la navegación por el río Paraguay. Esto favorecería a la ANNP a fin de poder alquilar una grúa para el puerto de Villeta.

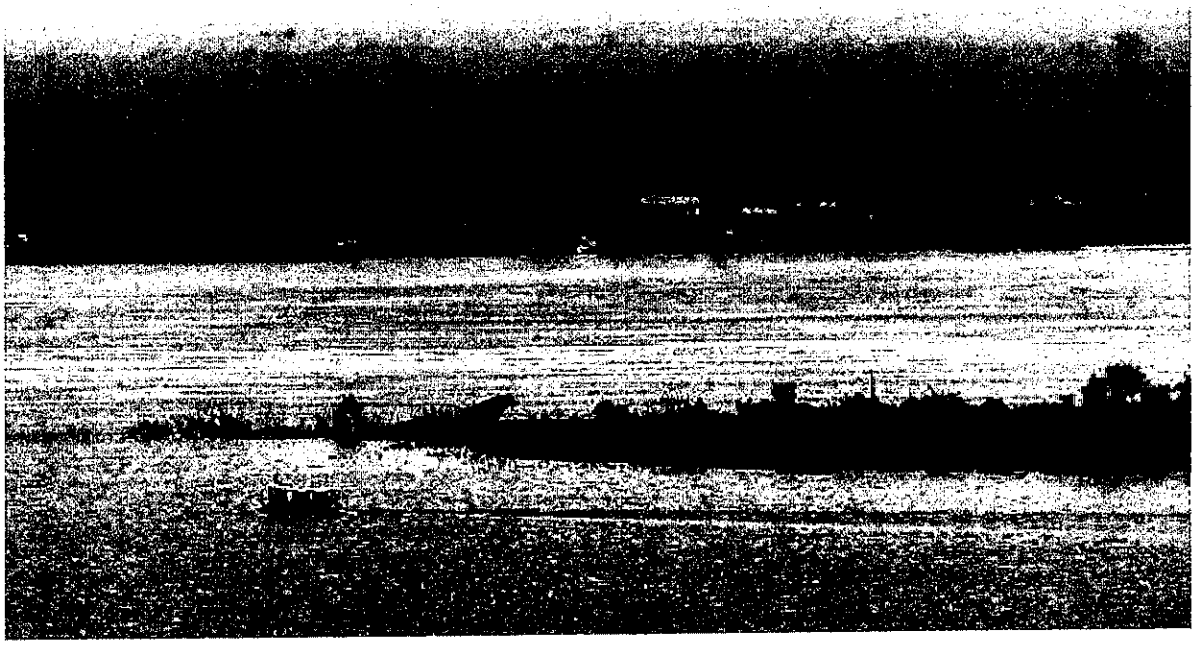
Las grúas con que se cuenta actualmente en Villeta son para cargas livianas y se alquilaría una máquina para 80 a 100 toneladas.

Por su parte, Rafael Centurión, de la empresa Gical, de San Antonio, comentó que ya no envían la carga completa tomando en cuenta que solo las embarcaciones de menor calado pueden llegar hasta el puerto.

04 DE OCTUBRE DE 2012 08:25

Importaciones son las más afectadas por bajante del río

El presidente de Armadores Fluviales, Guillermo Ehrecke, advirtió que la bajante del río afecta directamente a las importaciones que se realizan por esa vía y que es necesario un dragado del mismo.



La bajante del río perjudica gravemente el comercio. / abc color

Ehrecke informó que el comercio exterior paraguayo alcanza unos US$ 14 mil millones, de los cuales 12 mil millones se hacen por la hidrovía.

Señaló que actualmente, con la bajante del río, aún se puede navegar, pero ya con mucha dificultad por la medida del agua.

"Es fundamental contar con un equipo de draga para poder trabajar

inmediatamente en ello cada vez que sea necesario", expresó Ehrecke con conversación con la 970 AM.

Sostuvo que las nuevas máquinas que prometió el presidente Federico Franco recién se concretarían para el verano 2013-2014.

Adelantó que, si el nivel del agua baja hasta los 37 centímetros, se ingresará a una crisis total de la que será difícil salir.

26 DE SETIEMBRE DE 2012

Bajante del río aumenta precios a consumidores

Hay una bajante del río en una época inusual, que empezó a afectar a las empresas de transporte fluvial, a los puertos y, sobre todo, a los consumidores, que terminan absorbiendo estos aumentos, según lo afirmado por Julio Martínez, presidente de Puerto Fénix. El dragado del río Paraguay debe ser una política de Estado, resaltó, ya que es la principal vía por la que se movilizan las importaciones.

Julio Martínez, presidente de Puerto Fénix. / abc color

"Los barcos traen menos carga, lo que encarece el flete y el precio del producto final que compra el consumidor en el mercado. Todo esto, pese a que este año la ANNP sí realizó trabajo de dragado en el río Paraguay y lo viene haciendo con normalidad", aclaró Martínez.

Indicó que la incidencia todavía es pequeña en comparación al impacto que ha tenido la bajante en los primeros meses del año; sin embargo, la ANNP ya tiene listo el Puerto de Pilar, de forma también a facilitar a los importadores el acceso de las mercaderías por la zona sur del país.

Martínez agregó que los empresarios dedicados al transporte fluvial nucleados en el Centro de Armadores Fluviales firmaron recientemente un acuerdo de cooperación público-privada que apunta a mantener el río navegable todo el año, por el que prevén invertir 80 millones de dólares en los próximos cinco años en dragado y balizamiento.

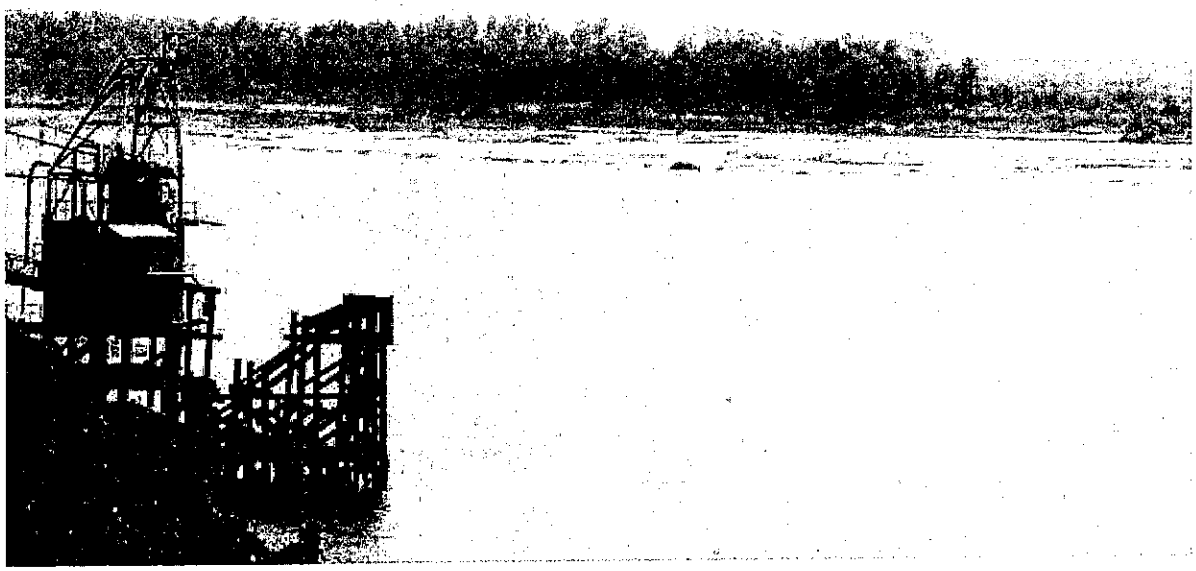
Río navegable todo el año

"Tenemos que hacer la vía navegable todo el año. El dragado debe ser parte de una política de Estado, ya que es un problema crónico que debe ser tomado en serio. El río es la principal ruta del comercio paraguayo. El 65% de todo el comercio se mueve por los ríos Paraguay y Paraná Sur. En tanto que más del 90% de las exportaciones de soja se hace por vía fluvial. Así que lo más lógico sería invertir en mantener esta ruta en condiciones, porque, de lo contrario, la economía en su conjunto pierde mucho dinero. Mucho más de lo que cuesta poner el río en condiciones para su navegabilidad", concluyó.

13 DE SETIEMBRE DE 2012 11:48

Grave situación por bajante del río

El río Paraguay registra una baja de 5 centímetros por día y eso está causando una situación grave para la navegabilidad de las embarcaciones que seguirá hasta diciembre aproximadamente.



El río Paraguay experimenta una temporada de aguas bajas. / abc color

El titular del Centro de Armadores Fluviales y Maritimos, Guillermo Ehrecke, en conversación con ABC Color, explicó que la situación es muy grave.

Tratando de que las naves puedan seguir navegando por las aguas del río Paraguay, el Gobierno y el sector privado firmaron un acuerdo para cooperar en el dragado del río Paraguay.

"La necesidad de inversión está entre 40 millones y 80 millones de dólares para tratar de evitar que las embarcaciones dejen de llegar hasta el Puerto de Asunción", explicó Ehrecke.

Dentro de 15 días, el río ya sería intransitable para las embarcaciones, por eso la situación estaría muy complicada, según dijo el entrevistado.

"Hoy se está trabajando para poner en funcionamiento el Puerto de Pilar, ya que hay embarcaciones que ya no podrán llegar hasta Asunción y van a dejar sus contenedores ahí, para que las cargas sean traídas a la capital por vía terrestre", señaló el titular del Centro de Armadores.

Sin embargo, Ehrecke aclaró que ese transbordo tiene un costo muy alto. "Que los contenedores lleguen hasta el puerto de Pilar, tiene un costo que va desde los 1.000 a 1.200 dólares. Que se traiga la carga hasta Asunción tiene un costo extra de otros 1.000 dólares", dijo Guillermo Ehrecke.

Hasta diciembre se cree que el río irá bajando y luego se espera que el fenómeno de El Niño traiga algunas lluvias que ayuden a elevar el nivel de las aguas; sin embargo, Ehrecke recordó que el año pasado las lluvias afectaron a la zona del Amazonas de Brasil, donde hubo muchas lluvias pero que no llegaron hasta el Paraguay.

13 DE SETIEMBRE DE 2012

Empezaron inconvenientes por el estiaje de temporada

El estiaje del río Paraguay, de nuevo, está causando sus inconvenientes. Los empresarios relacionados con el comercio exterior están dispuestos a invertir en el mejoramiento de la navegabilidad del curso de agua en el marco de una alianza entre sector público y privado.

El comercio se puede ver resentido si no imprimen con urgencia el dragado de los pasos difíciles del río Paraguay. / abc color

Fuentes del sector expresaron que la situación este año es bastante preocupante. Señalaron que el río empezó a bajar a mediados de agosto, cuando lo normal es que lo haga a mediados de octubre. Esperan que

ocurra lo que pronostican algunos especialistas en el sentido de que se iría a tener abundante agua en la cuenca media del río Paraguay hacia fines de este mes de setiembre. "Esto va a paliar en algo la situación", dijo una de las fuentes consultadas.

Mediante la colaboración del Centro de Armadores Fluviales con la ANNP este año se hizo ya algo más de 60% de volumen de dragado comparado con lo que se hizo el año pasado.

"Por ahora, la urgencia es el dragado y mediante la alianza se puede pensar a mediano plazo para hacer mayores inversiones en draga, equipamientos e insumos para balizar la principal vía comercial que tiene el país", dijo Juan Carlos Muñoz, vicepresidente del Centro de Armadores.

Muñoz recordó que las autoridades del gobierno anterior se habían comprometido a comprar una draga, pero que Hacienda alegó no tener los fondos. Dijo que le sorprendió esa actitud, porque después de todo la bajante lo que hace es impactar también en las recaudaciones aduaneras.

"Con el río bajo transportamos 35% menos de carga, un 20% menos en valor lo que afecta al ingreso de los aranceles aduaneros", agregó.

Muñoz explico que en el Sur todavía hay agua en relativa buena cantidad, pero que en el Norte ya empieza a haber problemas.

13 DE SETIEMBRE DE 2012

| FIRMARON AYER ALIANZA EN EL PALACIO DE LOPEZ

Gobierno y sector privado invertirán US$ 80 millones para dragar el río Paraguay

El Gobierno y el sector privado firmaron ayer una alianza para cooperar con el dragado del río Paraguay, desde Paso de Patria hasta el río Apa. La idea es llegar a diez pies de calado y tendrá un costo de US$ 80 millones.

El titular de la ANNP, Fernando Nicora, firma la alianza entre el Gobierno y sector privado para dragado del río Paraguay. Asiste el presidente Franco, quien conversa con Felippo. / abc color

CotizacionesLa alianza para este ambicioso trabajo fue firmada ayer al mediodía en el Palacio de López, con presencia del jefe de Estado, Federico Franco; el titular del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos, Guillermo Ehrecke; el presidente de la Administración Nacional de Navegación y Puertos, Fernando Nicora; el ministro de Obras Públicas y Comunicaciones, Salyn Buzarquis, entre otros.

Ehrecke informó a los periodistas posteriormente que el dragado es necesario debido a que estamos en el periodo de estiaje (bajante) y perjudica el paso de las embarcaciones, especialmente desde el norte del país.

Comentó que los trabajos se iniciarán inmediatamente y que la idea es invertir unos US$ 80 millones. Manifestó que el monto es justificable porque el 80% de las exportaciones salen por el río Paraguay.

El titular de Puertos manifestó que los trabajos se dividirán en dos etapas: desde Paso de Patria (confluencia de los ríos Paraguay y Paraná, frontera con Argentina) hasta Asunción y desde nuestra capital hasta el río Apa (frontera con Brasil).

Diez pies de calado

Ehrecke manifestó que se buscará que el trazado del río Paraguay en los dos tramos tenga un calado de diez pies de calado (3,30 metros de profundidad) para que las embarcaciones puedan navegar tranquilamente con carga y sin contratiempos, a fin de llegar a tiempo en los puertos de destino.

"El sector privado aporta su capacidad de gestión y económica para que la ANNP se sienta acompañada y pueda tener éxito en su tarea, que es el mantenimiento de los ríos", agregó el titular del Centro de Armadores.

Aporte privado

"Hoy 12 de setiembre (por ayer) estamos ya en un periodo de estiaje importante y necesitamos trabajar urgentemente en la solución de los pasos difíciles del río. Por lo tanto, con este acuerdo en las manos, nosotros en el sector privado vamos a salir a interesar y a impulsar entre nuestros asociados de diferentes gremios, el apoyo y el aporte. Esperamos que a partir de este acuerdo se destrabe una serie de temas que todavía están en el aire y que vamos a lograr empezar a resolver el problema de la falta de calado en la época de estiaje", explicó Ehrecke durante la conferencia de prensa, tras la firma del acuerdo.

En representación de los gremios empresariales estuvieron en el acto de la

firma de la alianza en el despacho presidencial el titular de la Unión Industrial Paraguaya, Eduardo Felippo; el presidente de la Asociación Rural del Paraguay, Germán Ruiz, y el titular del Centro de Importadores, ingeniero Max Haber.

Tramo de la hidrovía

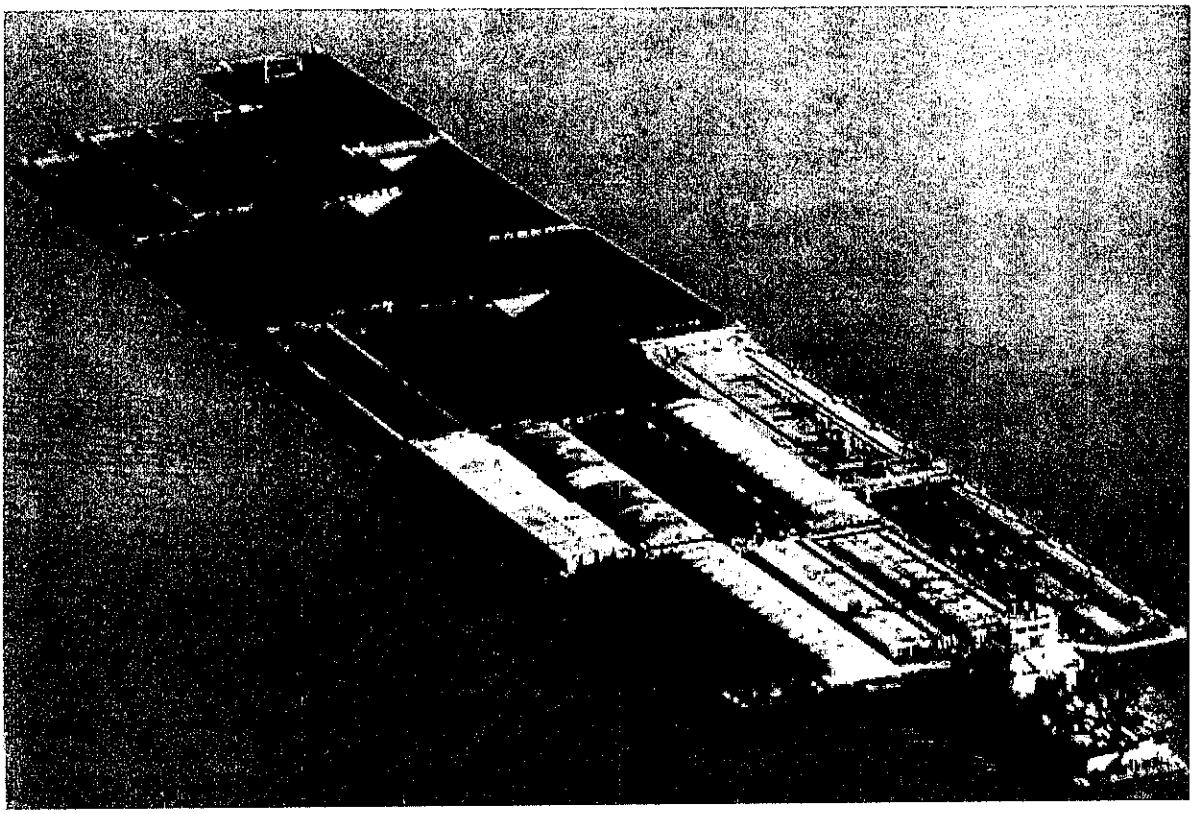
El río Paraguay comprende una parte importante del tramo de la Hidrovía, que se inicia en Puerto Cáceres (Brasil) y culmina en Nueva Palmira (Uruguay), con una extensión de 3.442 kilómetros.
Los trabajos del lado paraguayo se iniciarán en Paso de Patria (confluencia entre los ríos Paraguay y Paraná) hasta Asunción y desde nuestra capital hasta el río Apa.

El titular de Puertos, Fernando Nicora, manifestó que para el primer tramo se tendrá que conversar con los argentinos, teniendo en cuenta que se trata de un río compartido con Argentina a diferencia del segundo tramo que abarca en ambas costas las regiones Oriental y Occidental.

11 DE SETIEMBRE DE 2012 07:46

Río baja 1 centímetro por día

Fernando Nicora, de la Administración Nacional de Navegación y Puertos, señaló que el nivel del río Paraguay desciende un centímetro por día en Asunción y más en el norte.



Dentro de poco los barcos deberán disminuir sus cargas. / abc color

"Hemos enviado tres reportes a todos los que están interesados en la bajante del río, a la UIP, Feprinco, Aduanas, a todos los gremios informamos de que el río está bajando un centímetro por día en Asunción y más arriba un poco más", indicó a Radio Cardinal.

El titular de la ANNP, Fernando Nicora, señaló que, pese a la rápida bajante, aún no se llegó a un estado crítico.

"Todavía no estamos a nivel crítico, se está navegando a 9 pies y más arriba a 8 pies; si esto sigue alzando va a ser más crítico y van a estar bajando los barcos sus cargamentos", dijo a Radio Cardinal.

Nicora señaló que actualmente se realiza el dragado del río en la zona norte con dos dragas que trabajan permanentemente. Señaló que, pese a los trabajos, no es suficiente, por lo que se planteará la compra de una tercera draga.

"La ANNP va a necesitar ayuda. Queremos salir a contratar otra draga y ayudar con este trabajo, la compra es otro plan que tenemos nosotros y que tenemos que hablar con el MIC y el MOPC, pero no es una cosa de inmediato", sostuvo.

En la víspera, Guillermo Ehrecke, titular del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos del Paraguay, señaló a ABC Color su preocupación por la bajante del río, que ya afecta la importación de productos al Paraguay.