



# Anuario Hidroviás del Mercosur

II Edición



-  Whatsapp Libre para la comunicación de la tripulación
-  Control de temperatura en containers refrigerados
-  Control de combustible
-  Estado de la maquinaria
-  Tiempo de llegada
-  Cálculo de ruta
-  Control de carga
-  Control de Provisionamiento
-  Control de Mantenimiento de Maquinaria



Mayor velocidad en satélites de alta capacidad.

\*Consulte por bonus por recambio de tecnología

**CONTRATOS CORTOS**



Solicite presupuesto

Argentina: 08103456728 Paraguay: 0800111213

Para más información [fluvial@tesacom.net](mailto:fluvial@tesacom.net) / [tesacom.net](http://tesacom.net)

# INNOVACIÓN Y TECNOLOGÍA

al servicio de la  
actividad  
naval



Astillero Río Paraná Sur

**Productividad y calidad**  
**Tecnología de última generación**



Camino Florencio Atucha s/n  
(B2806BZG) Lima, Zárate - Pcia. Bs .As.  
Coordenadas GPS: 33° 58' 37" S / 59° 10' 47 O

**Oficinas administrativas**

Calle 10 No.1275 e/ 519 y 520  
(B1906ELY) Ringuelet, La Plata - Pcia. Bs.As.



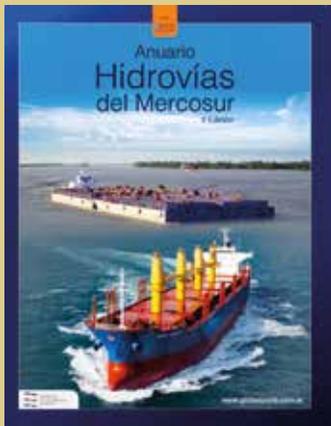
(+54) 221-471-6857 (líneas rotativas)



[info@astillero-paranasur.com](mailto:info@astillero-paranasur.com)



[www.astillero-paranasur.com](http://www.astillero-paranasur.com)



# STAFF

## Editores:

Ariel Armero

Juan Marcos Aviano

## Diseño Gráfico:

Andrés Armero

Joaquín Armero

## Colaboradores:

Andrea Miguel

Violeta García

Ana Méndez Cottarello

Belén Suárez

Daniel Estigarribia

María Elena Pugliese

La Segunda Edición del

## Anuario Hidrovías del Mercosur

es una edición de:

### Anuario Portuario y Marítimo

Talcahuano 77 2do 7mo

C1013AAB – CABA

Tel: 54-11-4383-1586

Mail: info@globalports.com.ar

Web Page:

[www.globalports.com.ar](http://www.globalports.com.ar)

Libro de edición Argentina

Impreso en Buenos Aires en el mes de noviembre de 2018

# Sumario

<b>Del Editor</b> .....	<b>4</b>
La oportunidad de la Hidrovía .....	5
<b>Capítulo I:</b>	
Competitividad del Transporte Hidroviario.....	9
Experiencias mundiales en el transporte Hidroviario .....	10
Entrevista a <b>Ricardo Sánchez</b> , CEPAL.....	16
Entrevista a <b>Mariano Saul</b> , Subsecretario	
Puertos y Vías Navegables .....	20
Entrevista a <b>Juan Carlos Venesia</b> , Director Programa	
Santafesino de la Hidrovía .....	24
<b>Capítulo II:</b>	
Hidrovía Paraguay-Paraná. Nuevos desafíos, grandes oportunidades .....	33
El entorno competitivo de la hidrovía .....	34
Entrevista a <b>Pablo Jukik</b> , Secretario de Transporte Santa Fe .....	42
Entrevista a <b>Héctor Vazón</b> , Presidente delegación argentina en CARU .....	46
Entrevista a <b>Juan Carlos Muñoz Menna</b> , Presidente CAFYM Paraguay .....	48
Entrevista a <b>Luis Niscovolos</b> , Secretario Ejecutivo CIH.....	52
Entrevista a <b>Alberto Díaz</b> , Presidente ANP Uruguay.....	58
<b>Capítulo III:</b>	
Sistema de Navegación Troncal Argentino, Propuesta 2020/40 .....	67



Sistema de Navegación Troncan 1995-2018 .....	68
Entrevista a <b>Alberto Padoán</b> , Presidente BCR .....	78
Entrevista a <b>Roberto Murchison</b> , Presidente Grupo Murchison.....	84
Entrevista a <b>Jorge Metz</b> , Secretario General del CIC.....	88
<b>Capítulo IV:</b>	
Perspectivas del Transporte Marítimo. Impacto de la ampliación del canal de Panamá.....	97
Impacto de la ampliación del canal de Panamá en el transporte de granos... ..	98
Entrevista a Julio <b>González Insfrán</b> , SG Centro de Patrones .....	104
Entrevista <b>Roberto Coría</b> , SG Sindicato de Guincheros .....	108
Entrevista a <b>Marcos de Monte</b> , Astillero Río Paraná Sur .....	112
Entrevista a <b>Sandra Cipolla</b> , Presidenta Astilleros SPI.....	116
Entrevista a <b>Juan Speroni</b> , SG del SAON.....	120
<b>Capítulo V:</b>	
Infraestructura Portuaria Argentina.....	129
Desafíos y oportunidades de los puertos Argentinos .....	130
Entrevista a <b>Ángel Elías</b> , Presidente CPA y ENAPRO .....	134
Entrevista a <b>Gonzalo Mórtola</b> , Titular Puerto Buenos Aires.....	138



# Del Editor

Presentamos la segunda edición del Anuario Hidrovías del Mercosur, que ha sido elaborada en conjunto por el Instituto de Desarrollo Regional de Rosario y el Anuario Portuario y Marítimo. En el Anuario se ha incluido información, datos y entrevistas con los protagonistas institucionales, empresarios y gremiales vinculados a las Hidrovías del Mercosur. Cada uno de los entrevistados aporta una visión particular que sin duda suma a una idea general que podríamos resumir en los siguientes aspectos: mejorar la logística para los países miembros del sistema hidroviario, bajar costos teniendo en cuenta la seguridad, el medio ambiente y las necesidades específicas de cada uno de los sectores involucrados.

El desarrollo sostenido de la hidrovía durante los últimos 25 años nos coloca ahora en un momento de inflexión evidenciado en la información y artículos publicados en la presente edición. Todos los números implicados en los sistemas hidroviarios se han multiplicado en los últimos años. En particular en el ámbito de influencia de la hidrovía Paraguay-Paraná en Argentina, la producción se ha incrementado desde los 36 millones de toneladas en 1995 a los 121 millones de toneladas en el año 2016, los embarques pasaron de los 10 millones en 1993 a los 70 millones de toneladas embarcados en 2017.

Las facilidades portuarias en la región también se han incrementado con importantes inversiones en todos los países involucrados. La flota ha crecido notoriamente y ha mejorado también sus estándares de calidad. También ha crecido la producción en Bolivia, Brasil y el Paraguay motivando cada vez más la necesidad de utilizar la vía fluvial para abaratar costos logísticos y facilitar la salida de estos commodities hacia el exterior, para la alimentación de millones de personas en todo el mundo.

Estos sencillos números, que son explicados en detalle en varios de los artículos incluidos en esta edición, nos dan una primera dimensión del tremendo efecto económico de una hidrovía en funcionamiento, en desarrollo y pensando sus alternativas para los próximos años y este trabajo no es más que un pequeño aporte en ese sentido.

Finalmente quiero hacer un expreso reconocimiento a los auspiciantes de esta producción, cuya primera edición superó todas las expectativas en cuanto a repercusión, ya que sin su apoyo este esfuerzo para informar y contribuir al desarrollo de la hidrovía no sería posible.

**Ariel Armero**  
Editor  
Anuario Portuario y Marítimo  
[www.globalports.com.ar](http://www.globalports.com.ar)



# La oportunidad de la Hidrovía



El desarrollo de la Hidrovía Paraguay – Paraná, como eje de transporte del MERCOSUR, en los últimos tiempos volvió a formar parte de la agenda pública dada la importancia que posee el transporte hidroviario. Por esta razón, el **Instituto de Desarrollo Regional de Rosario**, en conjunto con el **Anuario Portuario y Marítimo** volvemos a unir esfuerzos para desarrollar la segunda edición de esta publicación. La edición 2018 del Anuario Hidrovías del Mercosur, cuenta con artículos, información y datos esenciales sobre las hidrovías de la Cuenca del Plata. En la presente edición se cuenta con artículos de opinión y análisis de expertos y decisores del sector, que aportan sus conocimientos y experiencia con el objetivo de ayudar a comprender la dinámica de las hidrovías y sus proyecciones productivas futuras, así como de impulsarlas fuertemente.

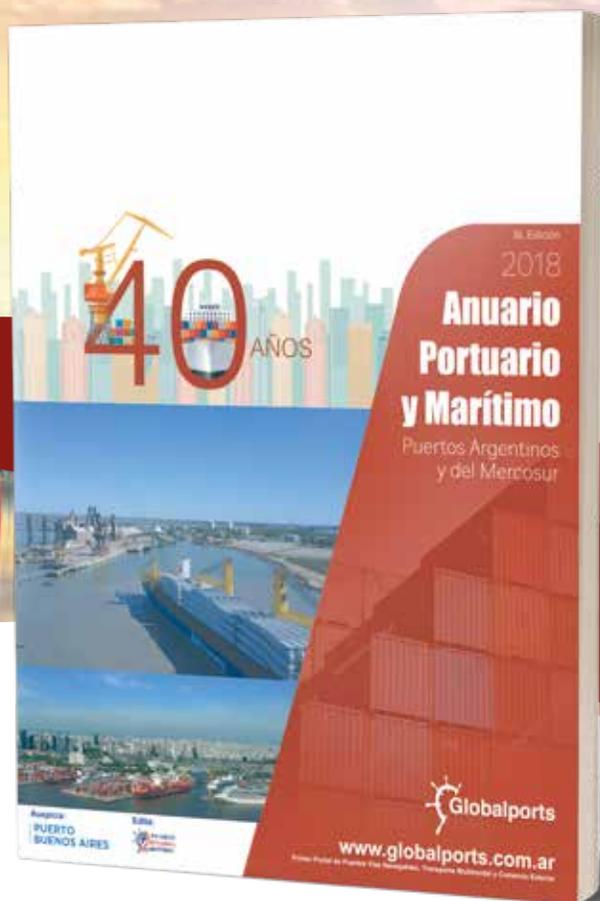
Este Anuario cuenta con el aporte de informes y cuadros estadísticos que fueron desarrollados, compilados y editados –en distintas publicaciones- por parte de especialistas del **Programa de Infraestructura Regional para la Integración de la Universidad Nacional de Rosario** junto a integrantes del Instituto de Desarrollo Regional, y a los aportes que distintos profesionales hicieron en ocasión de las diversas versiones del **Encuentro Argentino de Transporte Fluvial** de los últimos años.

Por lo tanto, a más de 25 años de iniciado el proceso, consideramos que ahora es la oportunidad de la Hidrovía, situación que nos permite realizar un balance de lo actuado, medir lo concretado e impulsar lo que falte realizar. Lo central es que podamos desarrollar el **Plan Maestro del Sistema de Navegación Troncal 2020-2040** ampliado a toda la vía navegable, fundamentalmente en lo concerniente a las costas de las distintas provincias litoraleñas y la navegación de las distintas vías fluviales argentinas.

Esta es nuestra oportunidad y depende de nosotros lograrlo



**Juan Marcos Aviano**  
Presidente IDR



# Anuario Portuario y Marítimo

## 40 años al servicio del sector portuario

Talcahuano 77 2o Piso, of.7, CP: 1013AAB - Tel: 54 11 4383-1586 - [info@globalports.com.ar](mailto:info@globalports.com.ar)  
[www.globalports.com.ar](http://www.globalports.com.ar)



**ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS**  
**República Oriental del Uruguay**

**102** AÑOS  
ADMINISTRACIÓN  
NACIONAL DE PUERTOS

El Puerto es logística, expresión en tiempo real de la economía del País.

# CALIDAD MUNDIAL EN TODOS LOS PUERTOS DE ARGENTINA

Tenemos una solución integral para tu negocio naval. Porque contamos con una red de suministro de combustibles y lubricantes, con un servicio de logística que cubre los principales puertos del país, abasteciendo tanto a embarcaciones en el puerto como off shore. Nuestros productos están diseñados bajo estrictos niveles de calidad mundial certificada con el sello LUBMARINE.

Llevamos tu negocio mucho más allá.



# Capítulo I

## Competitividad del Transporte Hidroviario

### Experiencias Mundiales

### Transporte y Desarrollo



# Experiencias Mundiales en el Transporte Hidroviario

La experiencia internacional demuestra que el desarrollo de hidrovías eficientes contribuye al mejoramiento de la competitividad, a la generación de economías de escala, a la reducción de costos logísticos, a una mejor inserción en el comercio internacional y al desarrollo de nuevos polos de actividad”





Las cuencas hidrográficas constituyen recursos de gran importancia para el crecimiento de las naciones, particularmente por su directa gravitación en el desarrollo político, económico y social de las mismas, siendo a su vez potenciales factores dinamizadores que promueven la complementariedad e integración de sus respectivas áreas de influencia.

Cuando una cuenca hidrográfica, dotada de infraestructura y servicios de transporte y logística, cumple con una serie de requisitos que hacen a la seguridad y a la navegación, es considerada una hidrovía, aunque ciertamente existen muchas e importantes vías navegables que no llegan a constituir una hidrovía como tal.

Entre los sistemas fluviales más grandes se encuentran las sudamericanas del Amazonas y Orinoco y el conjunto Paraguay-Paraná-de la Plata, la del río Congo (África), el mar Caspio (Asia-Europa), el río Nilo (África), el río Mississippi (Estados Unidos) y el Yantze (en China), aunque puede haber diferencias en cuanto a las condiciones ofrecidas a la navegación.

En Europa existen actualmente 26.500 km. de rutas fluviales, de los cuales unos 10.000 km son artificiales (aproximadamente el 38,5 %), mientras el resto son naturales. Como dato significativo diremos que un 80% de la producción agrícola de EE.UU., se transporta por la Hidrovía del Mississippi.

La experiencia internacional demuestra que el desarrollo de hidrovías eficientes contribuye al mejoramiento de la competitividad, a la generación de economías de escala, a la reducción de costos logísticos, a una mejor inserción en el comercio internacional y al desarrollo de nuevos polos de actividad.

**Las mejoras en la provisión de infraestructura de transporte en la Hidrovía han logrado una importante reducción de costos, de tiempos operativos y un crecimiento del producto asociado con una expansión de la frontera agrícola y la aplicación de tecnología.**

Según estudios realizados por CAF (2016), el modo hidroviario de transporte resulta el más eficiente frente a modos terrestres, por ejemplo, en costo tonelada/kilómetro:

- Una barcaza puede transportar 1.600 toneladas de carga, mientras que se requerirían 40 vagones de ferrocarril u 80 camiones para la misma carga;
- Transportando 1 tonelada de carga, por cada litro de diesel se recorren 251 km en barcaza, 101 km en ferrocarril, o 29 km en camión;
- Aplicando 1 caballo de fuerza (HP), se transportan 22,2 Tn de carga por hidrovía, frente a 7,4 por ferrocarril o solo 1 Tn por carretera;
- Para transportar 1 Tn de carga por 1.000 km, una barcaza consume 3,74 litros de diésel, frente a 8,26 litros que consume el ferrocarril y 32,25 litros el camión;
- En cuanto al flete, tomando como índice la unidad, el modo hidroviario paga 1, el ferroviario, 1,4, y el carretero, 3,2.

Sudamérica dispone de una amplia red de cuencas, hidrovías y regiones hidrográficas. En materia de cuencas, las más relevantes son la de los ríos Amazonas, Orinoco, Paraguay/ Paraná y Tocantins. Las regiones hidrográficas más destacadas son el lago Titicaca, el bloque del río Magdalena/Andino y del Caribe, las lagunas Merín/Patos, el Atlántico Noreste y el cono sur del continente. Se debe señalar que más del 75% de los recursos hídricos superficiales corresponden a cuencas compartidas por dos o más países.



Un dato importante se refiere a la magnitud territorial de las cuencas hidrográficas. En este sentido, las tres más importantes, Orinoco, Amazonas y del Plata, cubren 10.400.000 km<sup>2</sup>., y otras cuencas del continente alcanzan los 2.000.000 km<sup>2</sup>. Si se considera que Sudamérica cuenta con un territorio total de 17.892.000 km<sup>2</sup>, esto significa que casi el 70% del continente está constituido por cuencas hidrográficas con ríos naturalmente navegables.

Los países que comparten el sistema fluvial Río de la Plata-Paraná-Paraguay -Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay- promovieron a través del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH), diversos convenios con organismos internacionales (BID, Fonplata, PNUD, CAF) para la ejecución de estudios. Entre 1988 y 2010, el transporte de mercaderías se multiplicó, pasando de 700 mil a casi 17,4 millones de toneladas al año, hasta superar los actuales 36 millones. Del lado argentino se han realizado tareas de balizamiento y señalización del tramo que permaneció por décadas abandonado de Santa Fe a Confluencia (en el kilómetro 1.238 del río Paraná), y se ha avanzado en la canalización del río Paraguay, en uno de los tramos de mayor complejidad para la navegación.

En resumen, la Hidrovía Paraguay – Paraná se encuentra entre las principales del mundo, con una profundidad que va desde los 25 a los 34 pies (en el tramo sur), que requieren mejora y una extensión kilométrica comparable con las principales. En tal sentido, se destaca que las hidrovías continentales presentan profundidades que van entre los 6 a 9 pies (mínimos en Yangtzé y Mississipi), alrededor de los 13 pies en Danubio y Volga, y con máximos de 34, 45 y 75 pies para la Hidrovía, Mississipi y Rhin (en ciertos tramos), respectivamente.

## El transporte y el desarrollo

El aspecto más relevante del desarrollo de la infraestructura de transporte es su aporte a la articulación de la estructura económica de un país, que pone en evidencia la relación directa entre diseño territorial, la organización de la producción y los sistemas de distribución, por una parte, y la disposición de la infraestructura en el espacio nacional, por otra, a la vez que se constituye en un requisito imprescindible para la conectividad internacional del país y su economía .

El desarrollo de la Hidrovía Paraguay Paraná (que en múltiples sentidos puede considerarse una columna crucial de la infraestructura económica y la integración de varios países) está en el centro de dichos desafíos, tanto desde el punto de vista económico, como de su aporte al desarrollo social.

La teoría económica reconoce, al menos, tres tipos de efectos sobre el producto agregado que tienen las inversiones realizadas en la infraestructura:

1. La infraestructura contribuye como producto final directamente a la formación del Producto Bruto Interno mediante la provisión de servicios de transporte, de abastecimiento de agua potable y energía eléctrica, de saneamiento y de telecomunicaciones.
2. Las inversiones en infraestructura generan externalidades sobre la producción y el nivel de inversión agregado de la economía, acelerando el crecimiento a largo plazo.
3. Las inversiones en infraestructura influyen indirectamente en la productividad del resto de los insumos en el proceso productivo y de las empresas.

Por lo tanto, se estima que las mejoras en la provisión de infraestructura de transporte en la Hidrovía han logrado una importante reducción de costos, de tiempos operativos y un crecimiento del producto asociado con una expansión de la frontera agrícola y la aplicación de tecnología.

No existe una relación automática entre la aplicación de las inversiones y el desarrollo económico. La literatura especializada tiende a tomar a las inversiones en infraestructura como una condición necesaria, más no suficiente para el desarrollo, y el grado del impacto dependerá de su articulación con otras variables, tales como, el capital humano, los recursos naturales, el acceso al financiamiento y la tecnología.

Las inversiones en infraestructura pueden influir en el perfil productivo de un área determinada, y una mayor provisión de infraestructura de transporte inducir a la especialización en actividades de mayor eficiencia relativa. Ello se explicaría porque si un aumento de las inversiones en infraestructura provoca ganancias en productividad, aquellas actividades que mejor las aprovechen por estar en una mejor situación relativa de eficiencia, conducirían a una cierta especialización en el área en cuestión .

Para entender en mayor profundidad cómo funciona comercialmente el desarrollo de la Hidrovía Paraguay - Paraná, y por qué creemos que la provisión de infraestructura cumple un rol decisivo, proponemos poner atención sobre algunos conceptos que surgen de la teoría económica.

**Las mejoras en el sistema de transporte permiten un mejor manejo de los inventarios, acceso a nuevos mercados y a economías de escala.**



En primer lugar, los productos de exportación en que se especializa la región de la Hidrovía Paraguay - Paraná tienen, por su naturaleza propia, un efecto muy particular sobre el transporte, dado que éste tiene una alta elasticidad precio de la demanda. Esto quiere decir que cada cambio en los precios del transporte tiene un efecto inmediato y muy importante sobre la cantidad de transporte que se demanda. En consecuencia, cualquier mejora de las condiciones de precio del transporte tiene un efecto más importante en la competitividad de las exportaciones de la región, tomando como referencia una situación previa a las mejoras de la infraestructura.

Además, las mejoras en la infraestructura de transporte impulsaron efectos de ganancias en productividad con relación al conjunto de bienes que circulan en el comercio internacional, esto incluye a aquellos que tengan una menor elasticidad precio en la demanda de transporte.

En el caso especial de la región de la Hidrovía, la mejora de los puertos, del dragado y señalización de las vías navegables implicaron cambios fundamentales en las políticas



públicas que regulan tanto la provisión como el acceso a dichas infraestructuras. Podemos intuir entonces que el impacto posterior sobre el sector productivo se debe no sólo a las inversiones adicionales y a la mayor disponibilidad física de infraestructura, sino especialmente al diseño de los incentivos establecidos en los marcos regulatorios, que estimularon el traslado de las economías obtenidas hacia los usuarios en mayor o menor medida, y con mayor o menor velocidad.

En definitiva, podemos sustentarnos en todo lo expuesto hasta aquí para postular que las inversiones en infraestructura de transporte tienen el potencial para reducir los costos generalizados del transporte, y de esta manera provocar un aumento de la productividad de los factores. Las mejoras en el sistema de transporte permiten un mejor manejo de los inventarios, acceso a nuevos mercados y a economías de escala.

*Notas:*

*1 Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: una revisión conceptual – P. Rozas, R. J. Sánchez - 2004*

*2 Infraestructura y desarrollo regional, el producto del sector agrícola en relación a las inversiones en infraestructura de transporte en Argentina – J. Lupano y R. Sánchez (2004)*

*Fuente: Libro “Presente y Futuro del Transporte por la Hidrovía Paraguay – Paraná – Perspectiva económica de su ampliación- Informe Técnico Programa Infraestructura Regional para la Integración UNR”*

# Las hidrovías sirven a todo el sistema económico

Entrevista con Ricardo Sánchez, Oficial Senior de CEPAL

La inversión pública que requieren las hidrovías de nivel 1 es mínima, al comparársela con las de otras modalidades de transporte, y claramente una hidrovía es más eficiente que las demás.



**Ricardo Sánchez**, economista, experto en estructura y economía marítima; oficial Senior de Asuntos Económicos, División de Recursos Naturales e Infraestructura de CEPAL, fue entrevistado para aportar su punto de vista sobre la Hidrovía de la Cuenca del Plata.

**P.: ¿Cómo se ve desde CEPAL el fenómeno de las hidrovías regionales?, ¿cómo funciona la gobernanza cuando son varios países los que tienen que ejecutarla simultáneamente?**

**Ricardo Sánchez:** Entre todos los modos de transporte, el fluvial se revela como el más compatible con los patrones de uso del suelo, distribución de población, oferta y demanda de la producción local, distancias a recorrer, disponibilidad actual de los medios de transporte y la fragilidad de los ecosistemas predominantes, de gran riqueza biológica.

Las hidrovías son vías navegables naturales que cuentan con intervenciones que permiten asegurar la navegación confiable, eficiente y segura, durante todo el día y la noche en diferentes condiciones climáticas. Es por tal motivo que solo en escasas excepciones podemos hablar de “hidrovías” dentro de la enorme dotación de vías navegables naturales que tiene América del Sur.

Las hidrovías pueden ser nacionales o internacionales: aunque las nacionales no están expuestas a la necesidad de coordinación entre países, la verdad es que también están expuestas a los vaivenes políticos de cada país, mientras que las internacionales están sujetas a normas compartidas, lo que ayuda a mejorar su gobernanza.

Sin embargo, la escasa importancia que algunos países le dan a las vías navegables requiere que la gobernanza de las hidrovías, aunque también de las demás vías navegables, estén integradas a la de la movilidad y la logística. Note que ya no hablo de transporte, que es un término antiguo desde el momento en que aunque el transporte en sí



Ricardo Sánchez, CEPAL

Las experiencias en América Latina aún tienen mucho por mejorar en cuanto a la explotación compartida de hidrovías y vías navegables, al igual que su institucionalidad

mismo sea un eslabón fundamental de la cadena de suministro, tiene el problema de que verlo aisladamente lleva (o puede llevar) a una visión desarticulada del fenómeno de interés para el desarrollo, que es la movilidad (la logística en el caso de las cargas).

En el caso de las gobernanzas internacionales eso es más exigente aún, dado que en algún punto requiere una visión compartida entre los países sobre la importancia, las características y la regulación de la vía navegable compartida y de los servicios logísticos que sobre ella funcionan. Las experiencias en América Latina aún tienen mucho por mejorar en cuanto a la explotación compartida de hidrovías y vías navegables, al igual que su institucionalidad. Pero, las soluciones están a la vista en otras regiones del mundo y no son complejas. Ciertamente cuando nuestros gobernantes terminen de asignarle a las vías navegables la importancia que tienen para el desarrollo, seguramente las soluciones de administración compartida y las regulaciones serán rápidamente resueltas.

**P.: Un elemento importante en el crecimiento de las hidrovías ha sido la inversión de los estados para su desarrollo, ¿Puede decirse que esa primera inversión fuerte es la que estimula el desarrollo de la logística y la integración regional?**

**Ricardo Sánchez:** Por supuesto! La inversión pública que requieren las hidrovías de nivel 1 es mínima, al comparársela con las de otras modalidades de transporte, y claramente una hidrovía es más eficiente que las demás. Piense cuánto cuesta poner en marcha cada kilómetro de hidrovía regularizada en profundidad, solera y señalización versus sus equivalentes en carreteras y ferrocarriles y la ecuación será clara y brillante, tanto para su uso interior en los países como para la integración regional y la inserción global.

En el caso de los flujos de productos extra regionales que utilizan el sistema fluvial amazónico o del Paraguay y Paraná, por ejemplo, u otros que se usan como corredor interno e internacional de transporte, demuestran viabilidad como patrón eficiente y seguro de operaciones logísticas basadas en las vías fluviales, como medio de transporte seguro y eficiente, sugieren la necesidad de acompañar el potencial demostrado con planes tendientes a agregar valor y mejorar la pauta de crecimiento aportado al área de influencia.

Sin embargo, para avanzar en el desarrollo de la movilidad fluvial en los ríos naturalmente navegables, se debe considerar lo siguiente: 1) El potencial de crecimiento tiene como base a los negocios regionales, especialmente los tráficos de corta distancia, tanto en las relaciones económicas regionales, transfronterizas como en aquellas basadas en la complementariedad intraestuario, de las cuales por lo general no existe registro oficial, y 2) Su principal potencial de desarrollo es de carácter más cercano a lo local y a lo regional.

Para ello, para aprovechar ese potencial y la capacidad de apoyar el desarrollo, es preciso invertir. Es evidente, a la luz de los resultados vistos, que la inversión tiene alta rentabilidad y que es perfectamente posible para llevar adelante una cooperación público-privada en la que el Estado hace una parte de la inversión y los privados otra, muy importante, para asegurar la calidad y continuidad del servicio y las condiciones de la navegación. Como ya he dicho en otras oportunidades, si consideramos la inversión hecha por el Estado en alguna de estas hidrovías exitosas, su rentabilidad es extremadamente alta, considerando los beneficios recibidos por el sistema económico versus el monto invertido.

**P.:El desarrollo de las infraestructuras en la hidrovía ha traído aparejado el crecimiento de áreas sembradas y la integración de regiones a la producción, ¿Es este un proceso que puede seguir desarrollándose? ¿cuan lejos esta de su límite en ese sentido?**

**Ricardo Sánchez:** Estamos lejos aún de los límites sostenibles de uso. Es decir, el

potencial de crecimiento aún es amplio. Para aprovecharlo, es preciso seguir construyendo consenso sobre las hidrovías y las vías navegables. Se le debe prestar más atención al desarrollo de la navegación interior tanto a escala nacional como regional, dada la importancia económica y social que las vías de navegación interior tienen. Si bien se reconoce ampliamente que hay carencias en materia de terminales interiores e infraestructura de las vías de navegación interior, es necesario examinar más a fondo qué medios se pueden utilizar para superarlas. En la región hay diferentes modelos de financiamiento de las vías de navegación interior, y también se deben analizar las experiencias de otras regiones para determinar en qué medida se pueden transferir al contexto de América del Sur. Hay que hacerlo, porque el potencial aún es pleno.

En el estudio “Efectos económicos de cambios en las redes de infraestructura logística. Dos estudios de casos en Argentina” ([https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/42174/1/S1700830\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/42174/1/S1700830_es.pdf)) analizamos el incremento en inversiones en infraestructuras que se observó en particular en el desarrollo de las prestaciones portuarias e hidroviarias, y cómo ha apoyado el desarrollo de la región agrícola central de Argentina y otros países, y su productividad. Se llegó a la conclusión que en un horizonte de 20 años la expansión de las hidrovías impulsaba un crecimiento de la producción agrícola del 6% anual acumulativo... algo impresionante, considerando el bajo nivel de inversión requerido.

Claramente la zona norte del país tiene un potencial de expansión muy grande y necesario para superar el rezago económico y social que sufre. Para ello es preciso profundizar la integración regional y aplicar un plan estratégico e integrado de la red logística vial, ferroviaria y fluvial y de las plataformas logísticas, terminales ferroviarias y puertos—, junto con un replanteo regulatorio y de calidad de servicios, que generarán una conectividad mayor de la región, reduciéndose los costos logísticos y produciendo más competitividad con otros mercados. Ello también ayudaría a mejorar las prestaciones en la región central, actualmente la más importante en la producción.

Pero también es preciso no quedarse concentrado en los temas agropecuarios, sino entender, como en Europa, que las hidrovías sirven a todo el sistema económico y que el desarrollo industrial y comercial del continente está también íntimamente relacionado con las hidrovías. Necesitamos también esa visión para América del Sur y para cada uno de nuestros países.

**Se le debe prestar más atención al desarrollo de la navegación interior tanto a escala nacional como regional, dada la importancia económica y social que las vías de navegación interior tienen**



# Una Hidrovía que les sirva a todos

Entrevista a Mariano Saul, Subsecretario de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de la Nación.

“El sistema tiene muchos costos ocultos que son los que más daño le hacen y es ahí donde estamos prestando atención”.



El Subsecretario de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de la Nación, Mariano Saul, es licenciado en Administración de Empresas y cuenta con un MBA en Management y Finanzas de Columbia Business School, de Nueva York. Lo entrevistamos para conocer su punto de vista sobre el desarrollo de la Hidrovía y la nueva licitación en curso para la administración de la misma.

**P.: ¿Cómo evalúa el impacto que ha tenido el desarrollo de la hidrovía sobre los sectores productivos de la región de influencia y, en particular, sobre el sistema portuario?**

**Mariano Saul:** La hidrovía es nuestro canal de entrada y salida natural, de hecho lo es porque el 60% de Comercio Exterior argentino se mueve por esa vía, pero sin embargo en todo lo que es cabotaje hay muchas oportunidades para llevar la carga del camión al agua. Esto suma para el crecimiento de los puertos y de la marina mercante. Trabajamos constantemente en el desarrollo de nuevos tráficos potenciales y vemos que hoy no se están aprovechando. Es por eso que lanzamos nuestro programa de promoción de puertos, donde sentamos en una misma mesa a todos los actores involucrados, puertos, navieras y carga.

**P.: En particular desde el gobierno se han dado últimamente una serie de medidas relacionadas con la hidrovía, apuntando a la reducción de costos y mejoramientos en varios sentidos. ¿Puede relatarnos estas medidas tomadas y hablarnos de su continuidad en el tiempo?**

**Mariano Saul:** Así es, se está dando una batalla contra el elevado costo de los servicios, no solo en la Hidrovía, sino en todo el país. El sistema tiene muchos costos ocultos que son los que más daño le hacen y es ahí donde estamos prestando atención. Un ejemplo de esto es la tolerancia del 4% en las mermas en el cabotaje. Cuando eso se ve en



Mariano Saul, Subsecretario de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de la Nación

Estamos trabajando en la nueva licitación de la concesión que se vence en 2021 y que al 2020 queremos tener adjudicada.

la estructura de costos se observan grandes diferencias.

**P.: ¿Cómo es el trabajo de coordinación regional que se está haciendo con los países miembros?**

**Mariano Saul:** Vemos que hoy el CIH (Comité Intergubernamental de la Hidrovía) tiene una mejor dinámica y hay mejores interrelaciones entre los países. Esta tiene que ser una Hidrovía que les sirva a todos. No hay que olvidar que gran parte de la carga que baja por el río termina en algún puerto argentino y beneficia mucho a nuestras economías. Tenemos que aprovechar la oportunidad y atacar las problemáticas de costos. Hay muchos aspectos donde trabajar en la integración y eso se plasma en los grupos de trabajo, en temas como aduana, capacitación y controles a navegación.

**P.: En el 2021 vence la actual concesión en manos de la empresa Hidrovia. Ya se ha anticipado que no se extenderá el contrato. Cuéntenos, ¿cómo será el trabajo para un nuevo llamado a licitación, quienes participarán del mismo?**

**Mariano Saul:** Estamos trabajando en la nueva licitación de la concesión que se vence en 2021 y que al 2020 queremos tener adjudicada. Nuestro objetivo es que la participación sea amplia para así contemplar las necesidades de todos los sectores. Aquí hay dos puntos a definir, por un lado la cuestión técnica sobre qué podemos hacer y por otro las expectativas futuras de carga y las inversiones que se prevén.



# EL FUTURO DE LA HIDROVÍA 2020 - 2040

Lunes 29 de abril de 2019  
Bolsa de Comercio de Rosario. Paraguay 755, Rosario



Promueve: INSTITUTO DE DESARROLLO REGIONAL  
Balcarce 1793, Rosario, Santa Fe, Argentina | Teléfono: +54 341 485 5301 / 09  
[www.fidr.org.ar](http://www.fidr.org.ar) - [www.transportefluvial.com](http://www.transportefluvial.com)

# Desafíos para el desarrollo de la Hidrovía

Entrevista a Juan Carlos Venesia, Director del Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay – Paraná

“Nuestro actual desafío al contar con una hidrovía natural, es pasar del actual sistema logístico comercial, al de un sistema sustentable en términos de: integración logística, intermodalidad, sustentabilidad ambiental y desarrollo de beneficios macroeconómicos y sociales de esta



El Director del Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay – Paraná y Promotor del Encuentro Argentino de Transporte Fluvial, Juan Carlos Venesia, reflexiona sobre los desafíos que deben enfrentarse para desarrollar la Hidrovía en la entrevista que se presenta a continuación.

**P.: ¿Que impacto considera que ha tenido la implementación de la Hidrovía Paraguay – Paraná, para sus países miembros como para la Argentina en particular?**

**Juan Carlos Venesia:** Desde su implementación, durante el año 1991, cuando se conformó en Asunción el Mercosur, y durante 1992 cuando se acordaron y enmarcaron las actividades de transporte fluvial que componen la hidrovía natural que constituyen los ríos Paraguay y Paraná, para facilitar la navegación y el comercio interior y exterior del bloque regional, ha ocurrido una baja sustancial en los precios del transporte de cargas y una fuerte expansión de la superficie sembrada, como de los volúmenes producidos y exportados, como en los impactos logrados.

En el caso Argentino (que representa el 80% del área de influencia de la HPP) se expandió de un total de 16,8 millones de hectáreas, con una producción de 35,5 millones de toneladas en 1990, a 38,9 millones de hectáreas con 121,9 millones de toneladas producidas en el año 2016.

Este crecimiento posibilitó extender la frontera productiva del NEA y NOA Argentino, junto a Bolivia, Paraguay y parte de Brasil, permitiendo la especialización y desarrollo del principal complejo de transformación y exportación de soja del mundo en la interface fluvio- marítima del Gran Rosario, núcleo de la Región Centro de la Argentina.

**P.: ¿Que desafíos enfrenta la Hidrovía Paraguay – Paraná?**

**Juan Carlos Venesia:** Transcurridos 25 años de su diseño original, la consolidación y expansión de la HPP, como eje fundamental de la infraestructura de transporte del cono sur, depende de que se superen puntos críticos y se enfrente el desafío que



**Juan Carlos Venesia, Director del Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay – Paraná**

El sistema de transporte y logística del Mercosur no ha podido aprovechar hasta el momento el tremendo potencial de transporte que ofrece la Hidrovía, manteniendo a la Argentina como un país con excepcionales capacidades fluviales de transporte, pero subutilizados y poco aprovechados.



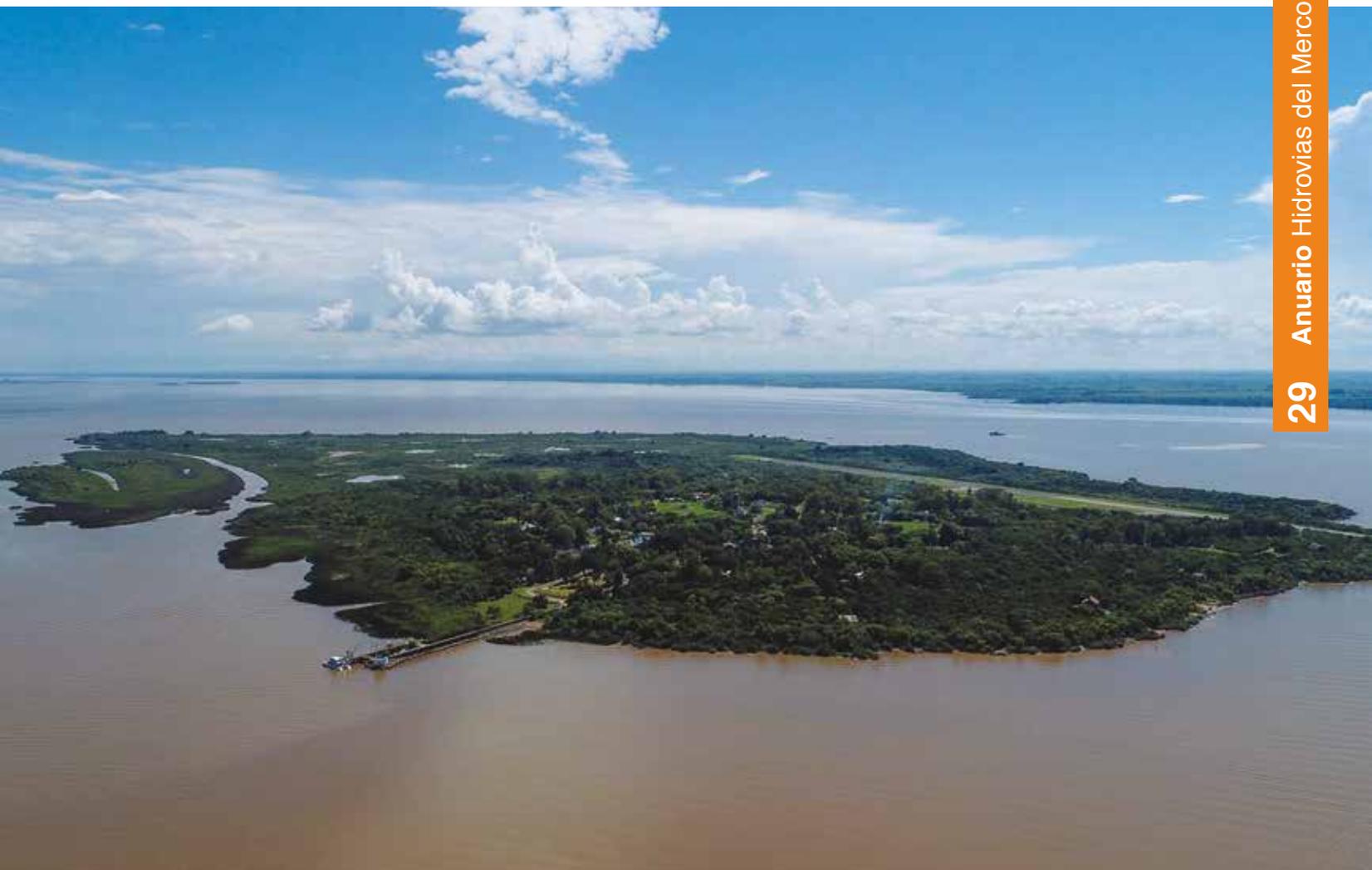
impone los pronósticos de crecimiento de la demanda, que nos obliga adaptar la actual infraestructura de una manera acorde al tráfico y volúmenes de carga esperado que lleguen a triplicar a los actuales.

La Hidrovía Paraguay – Paraná es una de las vías naturales de mayor longitud del planeta, con una extensión de 3422 km desde el puerto de Cáceres (Brasil) hasta los puertos de Buenos Aires, Dock Sud y La Plata (Argentina). Conformando junto a las infraestructuras portuarias de Bolivia, Paraguay y Uruguay, uno de los sistemas logístico – comerciales fluviales más importantes del mundo.

El sistema de transporte y logística del Mercosur no ha podido aprovechar hasta el momento el tremendo potencial de transporte que ofrece la Hidrovía, manteniendo a la Argentina como un país con excepcionales capacidades fluviales de transporte, pero subutilizados y poco aprovechados.

**P:¿Cómo ve el cuadro de situación del transporte en Argentina?**

**Juan Carlos Venesia:** La situación actual de la infraestructura de transporte en la Argentina, nos muestra una importante Inversión en carreteras, pero sin solucionar problemas severos, con una red en estado regular. Presenta una gran concentración de la matriz de cargas en el autotransporte; con una fuerte expansión en la capacidad portuaria, pero con problemas crecientes en los accesos terrestres y necesidad de



mejoras en los accesos náuticos.

Al existir un acceso físico limitado por la profundidad del Río de La Plata, y los buques de diseño presentar un mayor calado, se torna inevitable un incremento de los costos de mantenimiento de los canales de acceso; como así también la existencia de asimetrías en la navegación fluvio – marítima, complejiza el desarrollo del cabotaje nacional.

Este cuadro de situación nos muestra un alto nivel de congestión en las principales zonas portuarias del país (Gran Rosario, Zarate, Campana, Buenos Aires, Bahía Blanca) lo cual incrementa los costos de flete de transporte, los índices de siniestralidad y torna deficiente el desempeño logístico, afectando la competitividad económica de los productos de nuestro país.

**P.¿Cuál es la situación actual de su provincia con respecto al SNT (Sistema de Navegación Troncal) y su rol en la Hidrovía?**

**Juan Carlos Venesia:** Santa Fe y, el Área Metropolitana del Gran Rosario en particular, atrajo en estos 30 años importantes inversiones en el sector de terminales portuarias privadas, consolidándose como el nodo logístico de transporte y cargas de la Argentina. Superando los U\$S 10.000 millones, convirtiéndolo al sistema portuario regional en el principal exportador de graneles, derivados y biocombustibles de la Argentina. En 70 Km de costa sobre el Río Paraná (Timbúes a Villa Constitución) se encuentran localizadas

**Desarrollar la complementación de los puertos del frente fluvial con los del frente marítimo, nos permitirá el crecimiento de cargas en la “Hidrovía Paraguay Paraná”, haciendo foco en la reconversión y optimización de las infraestructuras portuarias públicas y privadas de las Provincias del NEA Argentino, Bolivia, oeste de Brasil, Paraguay y Uruguay**

29 terminales portuarias que operan distintos tipos de cargas. De estos 19 puertos, 12 tienen fábricas aceiteras. Constituyéndose en el complejo más importante de molienda de la Argentina y del mundo, concentrando el 78% de la capacidad nacional de la misma.

Cerca de 2200 embarcaciones de ultramar ingresan al sistema del Gran Rosario en el año para despachar e ingresar todo tipo de cargas: granos, aceites y subproductos, biocombustibles, fertilizantes, azúcar, contenedores, concentrado de cobre. En el año 2015, Argentina exportó cerca de 70 millones de toneladas de granos, aceites y subproductos. Casi 56 millones de tn. Se embarcaron desde los puertos de la región Rosario. Por red fluvial llegan anualmente al Gran Rosario cerca de 2.900 barcazas, con variada mercadería de Bolivia y Paraguay.

Al confirmarse las proyecciones que determinan la producción granaria de Argentina en 130 millones de toneladas anuales para el próximo quinquenio, se incrementará un 26% la demanda de buques para despachar aceites y biocombustibles argentinos, como así también, un 19%, aproximadamente, la demanda de buques para despachar granos, harinas, algodón y azúcar.

#### **Cuáles son las iniciativas a desarrollar actualmente y cuál es el futuro de la Hidrovía Paraguay – Paraná?**

**Juan Carlos Venesia:** Hoy, es necesario impulsar una serie de metas y objetivos que nos permitan superar las situaciones conflictivas, donde centralmente podamos desarrollar el Plan Maestro del Sistema de Navegación Troncal 2020-2040 ampliado a toda la vía navegable, y la navegación de la vía fluvial del Paraná superior y del Paraguay. Esta etapa es tan importante, o más que la iniciada hace 25 años atrás.

Dentro de este plan, es fundamental promover la profundización a 36/38 pies de calado navegable desde Puerto General San Martín a profundidades naturales del Río de la



Plata, manteniendo la profundidad oceánica del Puerto de Santa Fe, con la concierne baja de costos y beneficio económico que esto conlleva, planificando integradamente los sistemas de transporte fluvial, vial y ferroviario.

Hoy es necesario impulsar respuestas adecuadas a las tendencias de aumento del tamaño de los buques y al tráfico de embarcaciones, replanteando los anchos de solera y aumentando zonas de cruce de la red troncal, promoviendo la disminución de costos del transporte fluvio-marítimo por ineficiencia, falso flete y demoras. Logrando la materialización de una nueva zona de espera y maniobra en el “Paraná de las Palmas”.

Desarrollar la complementación de los puertos del frente fluvial con los del frente marítimo, nos permitirá el crecimiento de cargas en la “Hidrovía Paraguay Paraná”, haciendo foco en la reconversión y optimización de las infraestructuras portuarias públicas y privadas de las Provincias del NEA Argentino, Bolivia, oeste de Brasil, Paraguay y Uruguay.

Este es el principal desafío, ya que al contar con una hidrovía natural, con un fuerte desarrollo comercial y logístico, es necesario que esta se sustente en mayores niveles de intermodalidad, sustentabilidad ambiental e integración logística - territorial.





**Antares Naviera**  
Remolques y Salvamentos  
*Towage and Salvage Services*



**Remolques de Puerto**  
Harbour Towage

Bouchar 547 Piso 21 C1106ABG  
Buenos Aires - ARGENTINA  
Tel./Fax (54-11) **4317-8422**  
Fax (54-11) **4313-8983** Cel.15-4142-7149  
[remolques@antaresnav.com.ar](mailto:remolques@antaresnav.com.ar)

**EXPERIENCIA PARA SEGUIR CRECIENDO**  
EXPERIENCE TO KEEP GROWING

ANTARESNAVIERA  
.COM



**Dredging International**

Marine & Waterway Solutions

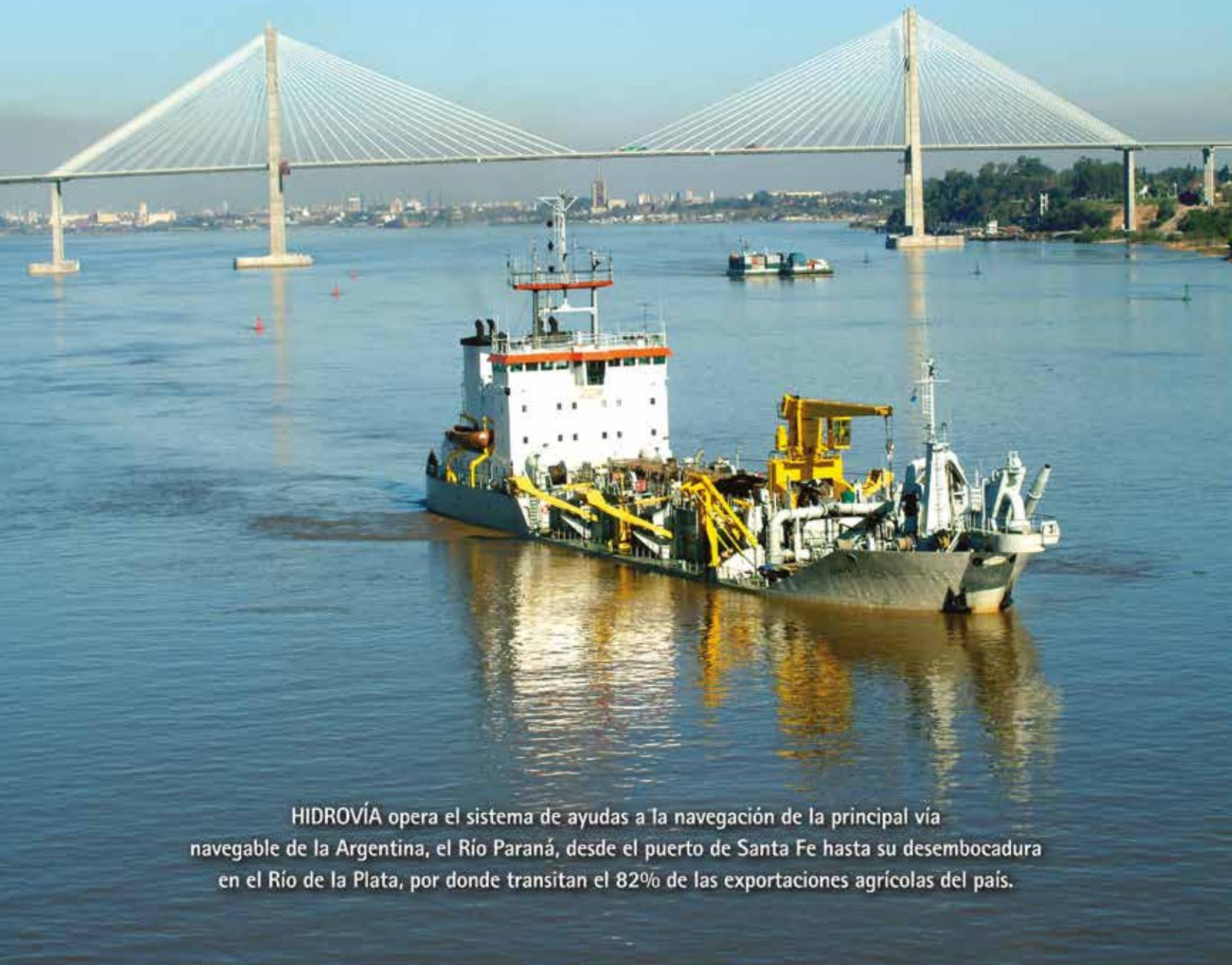
Presente en los cinco continentes, Dredging International es líder en construcción y desarrollo de puertos, islas artificiales, dragado de canales y vías navegables, construcción de escolleras, regeneración de playas, protección costera, instalaciones marinas y construcción de parques eólicos offshore.

Dredging International nv  
Sucursal Argentina  
Member of the DEME Group  
Bartolomé Cruz 1967 piso 4A  
B1638 Vicente Lopez  
Buenos Aires - Argentina  
T +54 9 11 32216740  
[info.diar@deme-group.com](mailto:info.diar@deme-group.com)  
[www.deme-group.com](http://www.deme-group.com)



DEME: creamos tierra para el futuro

# HIDROVÍA: 24 HORAS DE NAVEGACIÓN SEGURA



HIDROVÍA opera el sistema de ayudas a la navegación de la principal vía navegable de la Argentina, el Río Paraná, desde el puerto de Santa Fe hasta su desembocadura en el Río de la Plata, por donde transitan el 82% de las exportaciones agrícolas del país.



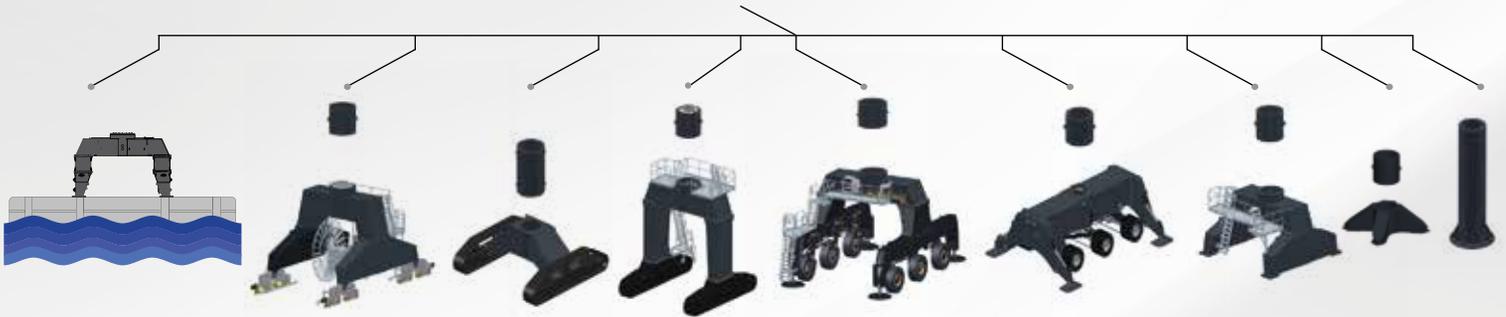
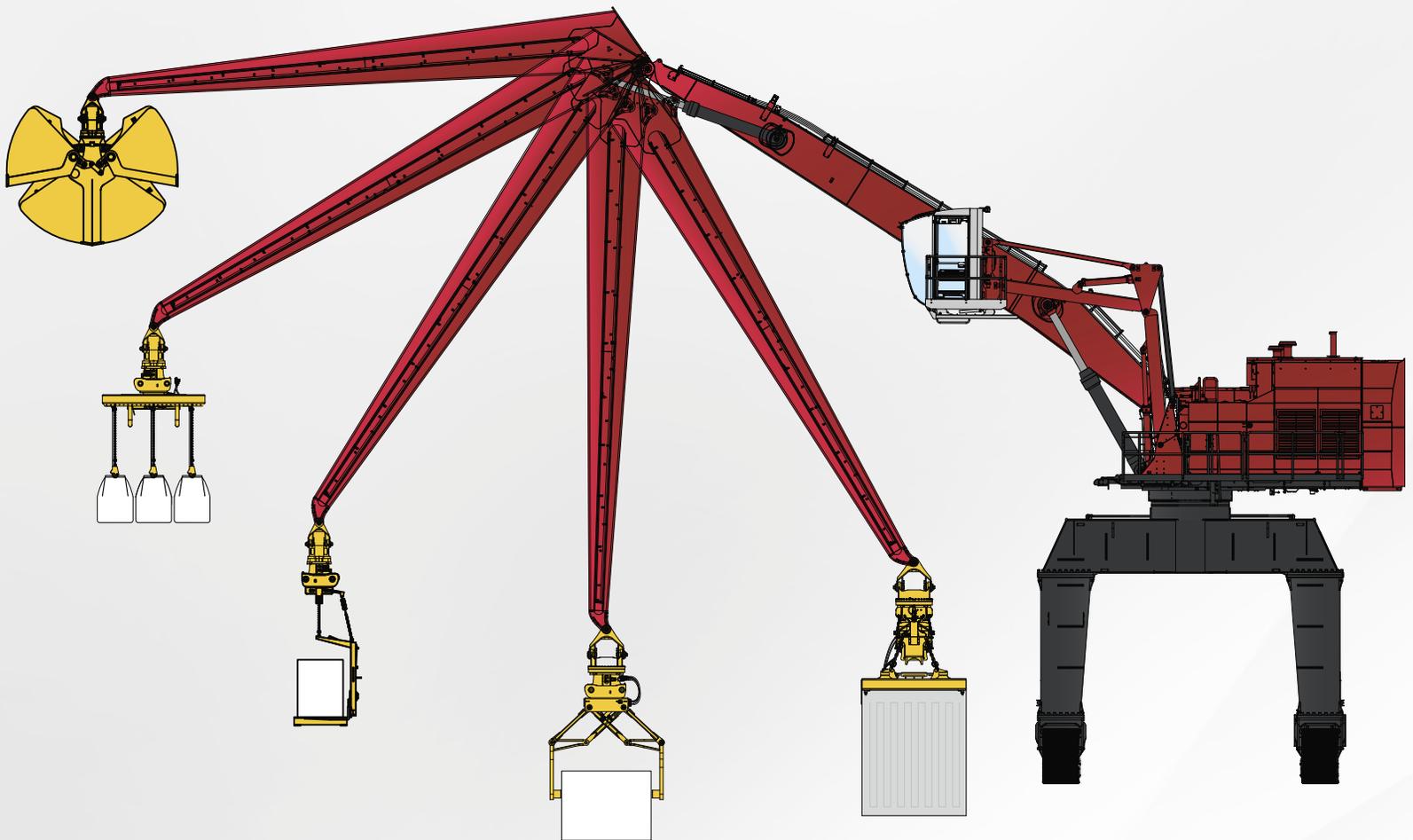
[www.hidrovia-sa.com.ar](http://www.hidrovia-sa.com.ar)

## Hidrovia

Via libre para exportar.

# MANTSINEN

Versatilidad superior para  
manipulación de materiales



**DEALERS LOCALES EN TODOS LOS PAÍSES DE LA HIDROVÍA**  
**STOCKS DE REPUESTOS Y ASISTENCIA TÉCNICA LOCALES**  
**OPCIONES DE FINANCIAMIENTO Y LEASING**

**Samuli Seilonen, Area Sales Director**  
Tel: +55 11 998 757 662, [samuli.seilonen@mantsinen.com](mailto:samuli.seilonen@mantsinen.com)



**Mantsinen Group Ltd Oy** Väläkankaantie 3, FI-80400 Ylämylly, FINLANDIA  
Tel. +358 20 755 1230 | [info@mantsinen.com](mailto:info@mantsinen.com) | [www.mantsinen.com](http://www.mantsinen.com)

# Capítulo II

## Hidrovia Paraguay-Paraná

### Nuevos Desafíos, Grandes Oportunidades

### Información, Tráfico, Principales Cargas

### El Caso de la Hidrovia del Río Uruguay



# El entorno competitivo de la Hidrovía

Las exportaciones agrícolas de la Argentina en el año 2016 totalizaron 80 millones de toneladas, de ese total, el 75% se embarcó en puertos de la Hidrovía, lo que ha generado que sean los buques graneleros y tanqueros los que en mayor número navegaran por la vía



A través de la Hidrovía Paraguay - Paraná y su infraestructura se encamina, principalmente, la comercialización internacional de la producción de granos y derivados agroindustriales de la Argentina, Paraguay, Bolivia y parte de la producción del Estado de Mato Grosso (Br). Esta región extendida tiene un área sembrada de más de 32 millones de hectáreas, con una producción de soja de unos 96 millones de toneladas en la campaña 2015/16 equivalentes a la producción total de Brasil que es el segundo productor de soja del mundo.

A su vez se ha generado, además de la producción primaria, la diversificación de actividades de agregación de valor, como plantas industriales, instalaciones logísticas, puertos y terminales especializadas, lo que ha cambiado el perfil productivo de la región.

Este proceso ha permitido, por ejemplo, la exportación de harinas (23,4 millones de toneladas) y aceites vegetales (5 millones de toneladas) en volúmenes muy significativos, que colocan a la Argentina como uno de los principales proveedores de estos productos en el mundo. En el conjunto de instalaciones industriales, logísticas, puertos y terminales especializadas en el área del Gran Rosario se representa la mayor concentración.

Siendo la soja el principal cultivo de exportación de la región de influencia, los volúmenes transportados con ese fin en el año 2016 fueron de 47,7 millones de toneladas distribuidas así: Argentina (39,7 millones), Bolivia (3,9 millones), Paraguay (3,8 millones) y Mato Grosso (0,33 millones), a esto se debe agregar los tráficos ascendentes de insumos para la producción agrícola.

Debemos destacar que, si bien la soja es el principal cultivo exportable de la región, desde la implementación de la Hidrovía se dio una significativa expansión de la producción de todos los cultivos exportables (soja, maíz, trigo, cebada cervecera, sorgo, girasol, maní) y sus derivados (harinas, pellets y aceites). tanto en la superficie sembrada, cuanto en



La reducción en los precios del transporte de cargas ocurridos desde la implementación de la Hidrovía han tenido un efecto significativo en la expansión de la producción de los cultivos exportables.

el volumen producido y exportado, representando la Argentina el 83% del total con 79,9 millones de toneladas de exportaciones agrícolas en el año 2016.

El conjunto de las cargas que se movilizan por la Hidrovía incluyen, además de la soja y otros granos y sus derivados, otras cargas de potencial crecimiento como, la recuperación de la producción ganadera y del sector agroindustrial, así como la futura explotación de yacimientos de mineral de hierro del Mutún en Bolivia, lo que generaría un importante incremento en los volúmenes de carga a ser transportadas, los que demandaría un marco institucional y económico que brinde previsibilidad, estabilidad y competitividad y un desarrollo integral de la infraestructura de transporte (hidroviario, marítimo, vial y ferroviario).

### Principales cargas transportadas en la Hidrovía Paraná - Paraguay

En la época actual, los principales productos de exportación transportados por la Hidrovía son los granos (soja, maíz, trigo, cebada, colza, sorgo, arroz y maní) y sus derivados (harinas, pellets y aceites).

Gran parte de la producción de soja es transportada por los ríos Paraguay y Paraná aguas abajo, hacia los puertos y plantas instaladas en la Argentina. Esto sirve también a la producción paraguaya y boliviana, así como para parte la soja proveniente del estado de Mato Grosso y Mato Grosso do Sul (Br). Por otra parte, la producción del Paraguay y de Bolivia es exportada por multinacionales que manejan el negocio granelero y tienen sus plantas aceiteras en el litoral argentino.

En menor medida, otra carga importante es el mineral de hierro cuyo origen es de los yacimientos Mutún en Bolivia y de Urucum en Brasil.

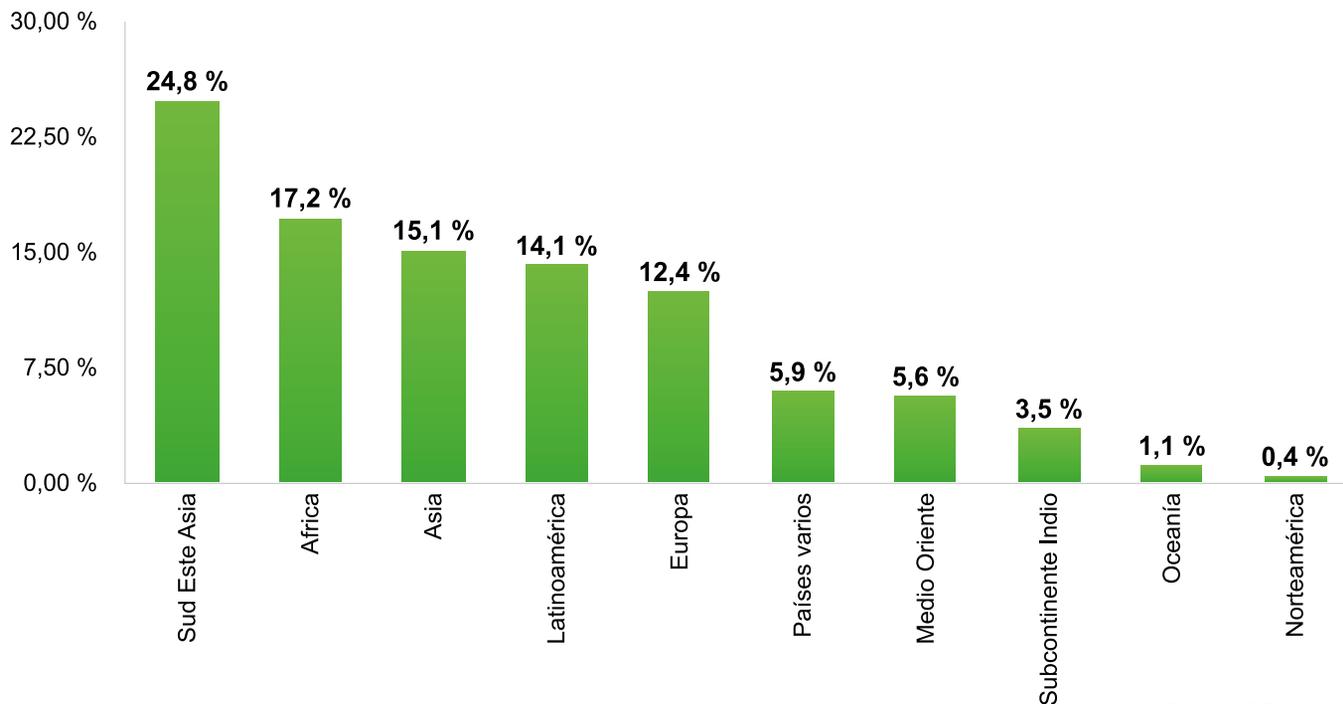
Tradicionalmente, el mineral de hierro producido en los yacimientos explotados por Rio Tinto ha tenido como destino principal la República Argentina, básicamente, a los puertos de Campana y Rosario mientras que el mineral de hierro producido en los yacimientos de Vale, ha tenido como destino principal las acerías de la zona brasileña de Santo Amaro y Sao Bernardo.

Estimaciones recientes del Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE) , institución empresarial privada, consideran a la Hidrovía como la vía natural para las cargas de ultramar de la región de Santa Cruz de la Sierra e indican que un 50% de las 3,5 millones de toneladas que actualmente se encaminan por puertos del Pacífico chileno (excepto minerales y gas) podrían hacerlo por la Hidrovía si se realizaran las inversiones necesarias en Puerto Busch. En la actualidad Bolivia cuenta con tres instalaciones portuarias privadas en la Hidrovía, Gravetal, Aguirre y Jennefer. En el año 2016 Bolivia movilizó 11 millones de toneladas de carga del comercio internacional (sin contar el gas) y si se avanzara en la conexión ferroviaria Motacusito, entre El Mutún y Puerto Busch podría verse aún más incrementado el tonelaje para la Hidrovía, tanto para cargas al granel, como mercadería general y cargas rodadas.

Las exportaciones agrícolas de la Argentina en el año 2016 totalizaron 80 millones de toneladas, de los que más de 45 millones fueron granos, 24 millones harinas y 5 millones aceites vegetales. De ese total, el 75% se embarcó en puertos de la Hidrovía, lo que ha generado que sean los buques graneleros y tanqueros los que en mayor número navegaran por la vía.

Los destinos preponderantes de estas exportaciones fueron los países del Sudeste asiático, África, Asia y América Latina, como muestra el siguiente gráfico:

### Destino de las exportaciones agrícolas del Mundo

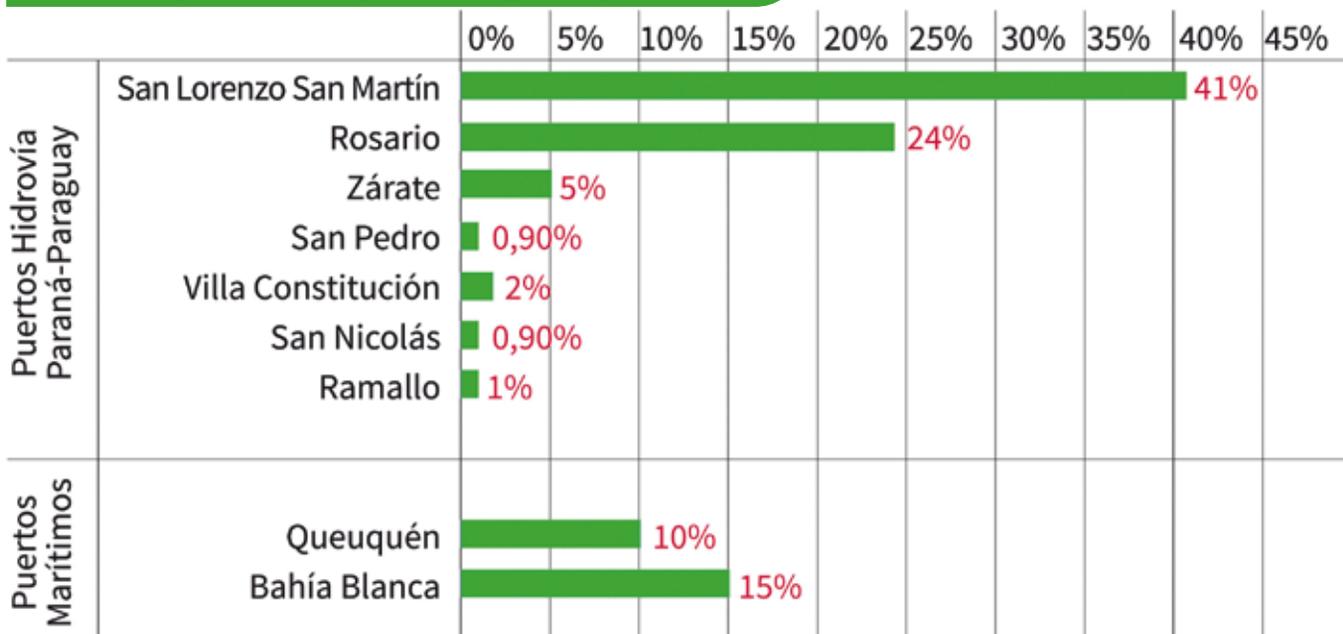


Fuente: SENASA

Analizado según el volumen exportado, la soja y sus derivados representan una porción significativa del total, lo que la coloca como el principal producto de exportación (50%), seguido por el maíz en grano (29%) y el trigo (11%).

Sumados los tres principales productos de exportación se alcanza el 89,2% del total del volumen exportado por el país en 2016.

### Participación de los puertos en los embarques de productos agrícolas - por región



Fuente: datos de la BCR

El cambio en la estructura económica a lo largo de la Hidrovía (ingresos de nuevas empresas y actividades económicas), ha permitido la exportación de harinas y aceites vegetales en volúmenes muy significativos, que colocan a la Argentina como uno de los principales proveedores de estos productos en el mundo.

En el gráfico de la página anterior, podemos ver la participación de los diferentes puertos en los embarques de productos agrícolas y sus derivados, lo que evidencia la gravitación determinante de los puertos de la Hidrovía para el comercio internacional del país.

Si tenemos en cuenta que los productos que se movilizan por la Hidrovía, entre los cuales nos interesan especialmente, además de la soja, otras cargas de potencial crecimiento como las áreas de siembra de otros granos, la recuperación de la producción ganadera y la del sector agroindustrial, así como la futura explotación de yacimientos de mineral de hierro del Mutún en Bolivia, generarían un importante incremento en los volúmenes de carga a ser transportadas por la Hidrovía, potenciados por un marco institucional y económico que brinde previsibilidad, estabilidad, competitividad y el desarrollo de la infraestructura de transporte (vial, ferroviario, fluvial y marítimo), podremos estimar, que se generarían los siguientes volúmenes hacia 2019:

- Alcanzar una producción de 137 millones de toneladas de granos
- Incrementar el stock vacuno en 5 millones de cabezas
- Producir 5 millones de hectolitros de vino adicionales
- Aumentar 4 millones de litros anuales de leche fluida

#### Transformaciones desde la implementación de la HPP

En la siguiente tabla se indica la evolución de las áreas sembradas y de los volúmenes producidos de los principales cultivos dedicados en su gran mayoría al comercio internacional (soja, maíz, trigo, cebada, cebada cervecera, sorgo, girasol y maní) en las diferentes décadas desde 1990, a saber:

#### Evolución de las áreas sembradas y la producción de los principales cultivos de exportación - Argentina 1990/2016

	1990/91		2000/01		2010/11		2015/16	
	Área sembrada	Producción						
Soja	4.966.200	10.861.200	10.664.330	26.880.853	18.883.429	48.878.774	20.479.094	58.799.258
Maíz	2.159.700	7.683.800	3.494.523	15.359.397	4.561.101	23.799.830	6.904.538	39.792.854
Trigo	6.178.400	10.992.400	6.496.600	15.959.352	4.582.250	15.875.653	4.381.128	11.341.952
Cebada	147.300	323.400	260.330	521.150	246.240	717.300	1.467.421	4.938.723
Sorgo	751.900	2.252.400	698.170	2.908.775	1.233.452	4.458.442	842.571	3.029.330
Girasol	2.372.350	4.033.400	1.976.120	3.179.043	1.758.545	3.671.748	1.435.148	3.000.367
Maní	198.000	310.600	252.460	394.800	264.568	701.535	368.438	1.001.113
<b>Total</b>	<b>16.773.850</b>	<b>36.457.200</b>	<b>23.842.533</b>	<b>65.203.370</b>	<b>31.529.585</b>	<b>98.103.282</b>	<b>35.878.338</b>	<b>121.876.597</b>

Fuente: MinAgri-Argentina

La expansión de las superficies sembradas de los principales cultivos, y del total del país, tratándose de un grupo de cultivos especialmente dedicados al comercio exterior, y por lo tanto relacionados con la infraestructura de transporte vertebrados en el eje de los puertos fluviales de la zona sur del Río Paraná, siendo su núcleo principal los ubicados entre San Lorenzo/ General San Martín, y el Gran Rosario, en la Provincia de Santa Fe.



Este crecimiento hace que cambie además el perfil productivo del área de la Hidrovía, gracias a una especialización en actividades de mayor eficiencia relativa (principalmente el complejo sojero) que ha permitido el desarrollo del mercado sojero en las repúblicas de Paraguay y Bolivia y parte del Estado de Mato Grosso (Brasil) quienes también exportan a través de la Hidrovía (en algunos casos, lo hacen en forma parcial).

Si se toma la región extendida de producción resulta ser un área sembrada de más de 32 millones de hectáreas, con una producción de unos 96 millones de toneladas en la campaña 2015/16, equivalentes a la producción total de Brasil, que es el segundo productor de soja del mundo.

Un tercer efecto positivo es el cambio en la estructura económica (ingresos de nuevas empresas y actividades económicas) a lo largo de la Hidrovía. Este proceso es el que ha permitido la exportación de harinas y aceites vegetales en volúmenes muy significativos, que colocan a la Argentina como uno de los principales proveedores de estos productos en el mundo. En el conjunto de instalaciones industriales, logísticas, puertos y terminales especializadas en el área del Gran Rosario se representa la mayor concentración.

Los efectos del desarrollo de la Hidrovía sobre las exportaciones de los principales cultivos argentinos resultan también notorios al duplicarse en volumen desde la campaña 1993/4 a la 2015/16, con picos que superaron los 35 millones de toneladas en las campañas 2005/6, 2007/8, 2010/11 y 2012/13. Se lo analizamos por período, se puede observar que paulatinamente han ido perdiendo impulso de crecimiento, desde el 9% del período pre crisis (2000/2001) al 6% hasta la crisis global (2008/2009) al exiguo 2% hasta la campaña 2015/2016, a pesar de haber transitado el período de más altos precios de las commodities agropecuarias de la historia. Sin dudas esta ralentización de las exportaciones está relacionada con los ciclos de cierre de la economía al comercio internacional y con la aplicación de gravámenes a las exportaciones (retenciones).

Podemos concluir, tomando en cuenta todo lo expuesto hasta aquí, que la reducción en los precios del transporte de cargas ocurridos desde la implementación de la Hidrovía han tenido un efecto significativo en la expansión de la producción de los cultivos exportables, tanto en superficie sembrada, cuanto en volumen producido y exportado,

Los efectos en las exportaciones desde la implementación de la Hidrovía, muestran una gran expansión que, con el paso de los años y la ausencia de nuevas mejoras, ha ido perdiendo impulso de crecimiento.

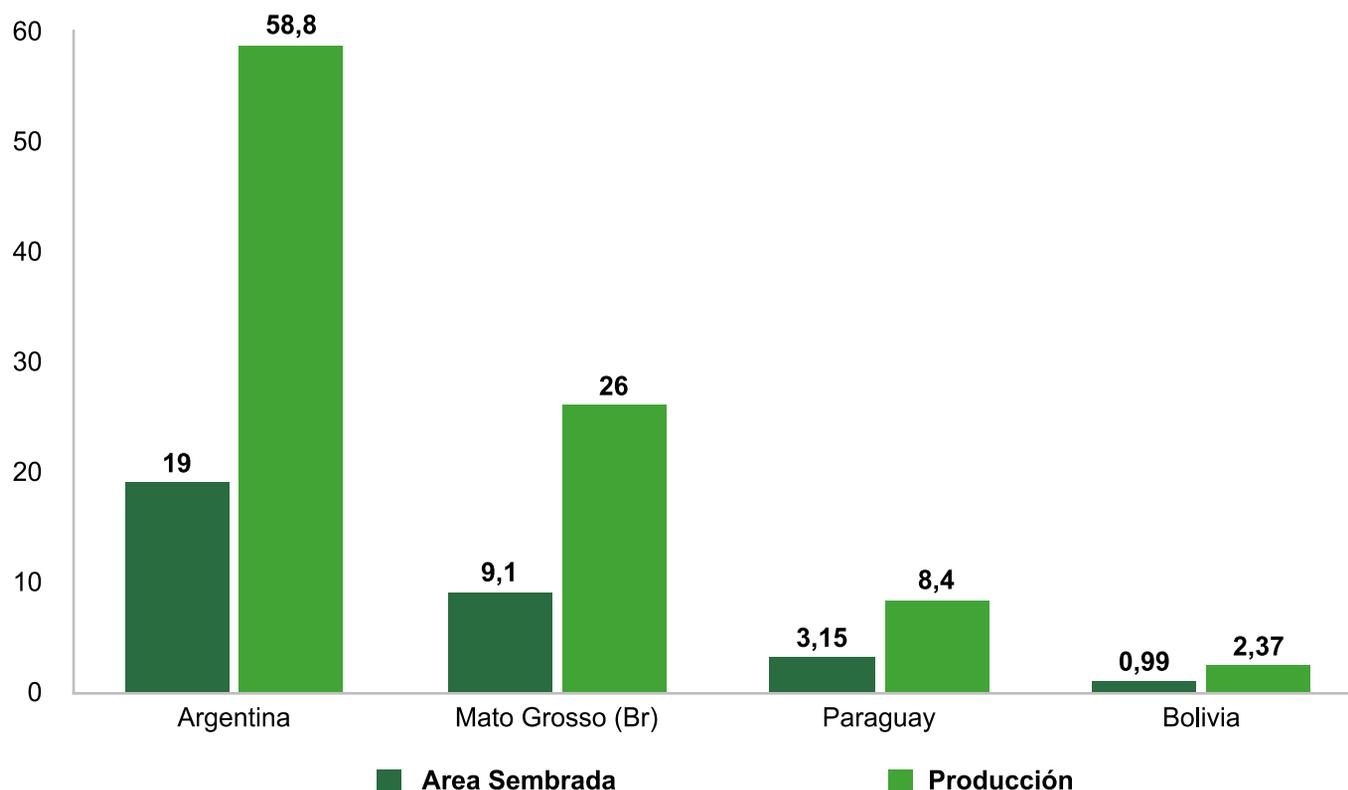


como en la introducción de nuevas actividades económicas con la instalación de plantas de agregación de valor. Adicionalmente, los altos grados de especialización alcanzado por el complejo sojero, relacionados a las mejoras en la infraestructura y costos del transporte, se han extendido a una más amplia zona del NEA y países vecinos como Bolivia, Paraguay y parte del Estado de Mato Grosso de Sul (Br) cuya comercialización de soja se efectúa por la misma infraestructura de transporte y exportación.

Los efectos en las exportaciones desde la implementación de la Hidrovía, muestran una gran expansión que, con el paso de los años y la ausencia de nuevas mejoras, ha ido perdiendo impulso de crecimiento, desde el 9% del período pre crisis (2000/2001) al 6% hasta la crisis global (2008/2009) al exiguo 2% hasta la campaña 2015/2016, a pesar de haber transitado el período de más altos precios de las commodities agropecuarias de la historia.

La Hidrovía juega un rol preponderante a la hora de entender el proceso descrito en el párrafo anterior. En el gráfico siguiente se observa el efecto que tuvo la apertura de la Hidrovía en las exportaciones agrícolas. En efecto, la apertura de la nueva prestación hidroviaria se vio acompañada con una fuerte expansión de las exportaciones agrícolas, de casi el 9% anual entre la campaña 1997/1998 y la 2000/2001. Al considerar la nueva etapa con la ampliación, se observa un crecimiento anual promedio de casi un 6% entre las campañas del 2000/2001 y la del 2005/2006. Sin embargo, como producto de la situación explicada en el párrafo anterior, y la falta de expansión de la hidrovía, es posible observar que el crecimiento medio anual de las exportaciones agrícolas fue de solo el 2% entre las campañas 2006/2007 y la 2015/2016.

**Efectos de la HPP en las superficies sembradas (en millones de hectáreas) y la producción de soja (en millones de toneladas) en el área extendida de producción:**



Los efectos sobre la producción (seis principales cultivos agrícolas) resultan más notorios, por cuanto al aumentar la capacidad de transporte a lo largo de la vía se han ido incorporando mayores superficies sembradas y se han aplicado nuevas tecnologías que permitieron una líneas ascendente de la producción solo interrumpida por el proceso hiperinflacionario (1988/1990) y por la crisis global del 2008/2009, aunque también se advierte una ralentización en las tasas de crecimiento en el periodo 2006/7 al 2015/16, seguramente afectada por las políticas fiscales restrictivas.

De forma similar a lo que observamos con la relación entre la mejora de la Hidrovía y las exportaciones agrícolas, al medir la producción de los 6 principales productos argentinos, se observa que las mejoras de seguridad y de navegación en la Hidrovía impactaron de forma positiva. Efectivamente, se observa una fuerte expansión inmediata de la producción. Entre las campañas 1995/1996 y la de 1997/1998 creció casi un 25% anual, un poco más del 8% anual en 1997/1998 con respecto al inicio de la década, y casi un 8% anual promedio entre la campaña 2000/2001 y la del 2005/2006. Sin embargo, después de eso el crecimiento promedio fue de solamente un 2.8% anual hasta 2015/2016.

# Una oportunidad para re-pensar la hidrovía de los próximos 20 años

Entrevista con Pablo Jukik, Secretario de Transporte Provincia de Santa Fé

Al plantear mejoras en la vía navegable debe contemplarse la opinión de todos los usuarios de la vía navegable, debiendo necesariamente incluirse en el nuevo pliego las obras que mejorarían significativamente la condición actual, realizando los estudios ambientales pertinentes de modo de garantizar la sustentabilidad de la obra.



En una entrevista realizada especialmente para el Anuario Hidrovías del Mercosur, el Secretario de Transporte de la Provincia de Santa Fe, Pablo Jukik, resaltó el notable proceso de inversiones realizadas en torno a la hidrovía en su provincia y adelantó una serie de propuestas provinciales pensando en la vía fluvial para los próximos 20 años.

**P.: Santa Fe es sin duda “la” provincia de la Hidrovía Paraná-Paraguay. Cuéntenos como ha impactado el desarrollo de la hidrovía sobre el transporte y los puertos en esa región productiva.**

**Pablo Jukik:** El dragado y la señalización de la vía navegable troncal del río Paraná en el tramo Santa Fe al Océano ha sido una de las principales causas que favorecieron el crecimiento del área sembrada de granos incluyendo el norte del país y del notable proceso de inversiones en el complejo oleaginoso del Área Metropolitana de Rosario (AMR) a través de la disminución de los costos logísticos y la previsibilidad de operación los 365 días del año

En muy pocos años, con elevadísimas inversiones y un impresionante incremento en la capacidad de crushing de oleaginosas, los embarques por las terminales portuarias del sur santafesino pasaron de un promedio anual de 16 millones de toneladas en el período 1993/95 a 53 millones de promedio anual en 2006/08 y a 64 millones de promedio anual en 2015/17. Es decir que medido entre puntas el incremento en los embarques fue del orden del 300%.

**P.: Al calor de la hidrovía se han realizado, precisamente en su provincia, las inversiones en puertos y agroindustria más importantes del país. Cómo está ese proceso de inversiones, tendrá continuidad en los próximos años?**

**Pablo Jukik:** A principios de la década de los noventa la capacidad teórica de molienda diaria de todas las fábricas radicadas en el AMR (Ámbito Metropolitano de Rosario) se encontraba en 25.000 toneladas por día. Con el dragado del río Paraná fueron creciendo las instalaciones de nuevos puertos y fábricas aceiteras y las ampliaciones de los existentes, hasta alcanzar -en la actualidad- una capacidad conjunta de alrededor de 160.000 toneladas por día. El crecimiento en 20 años (desde 1995 a 2015) fue del 538%.

A nivel de concentración geográfica, este complejo industrial oleaginoso es considerado



**Pablo Jukik, Secretario de Transporte Provincia de Santa Fé**

Los embarques por las terminales portuarias del sur santafesino pasaron de un promedio anual de 16 millones de toneladas en el período 1993/95 a 64 millones de promedio anual en 2015/17



el más importante a nivel mundial, si se tiene en cuenta la gran cantidad de fábricas que están localizadas en una superficie reducida a la vera del río Paraná y la elevada capacidad teórica de crushing diaria que tienen muchas de ellas. Lo anterior le otorga a este complejo industrial fuertes economías de escala, que se traducen en una mayor eficiencia y menores costos comparativos de producción respecto a fábricas similares en Brasil, Estados Unidos o China.

Si bien hoy no hay planes concretos en aumentar la capacidad de crushing en los próximos 3 a 5 años, si se están construyendo 2 nuevas terminales graneleras, principalmente para la exportaciones de maíz, trigo y sorgo y se están ampliando con celdas y silos la capacidad de almacenamiento de muchas terminales existentes.

**P.: Una de las cuestiones no resueltas en la hidrovía es el del cabotaje fluvial a nivel nacional. Qué medidas habría que tomar para solucionar ese tema que atañe directamente a las economías regionales?**

**Pablo Jukik:** Es de suma importancia poder contar con un transporte fluvial competitivo, que baje los costos de transportes y logísticos de las economías regionales. hoy el 95% del transporte interno se realiza por camión y eso deja fuera de competencia a muchas producciones nacionales. Desde el carbón de Formosa, la yerba mate de Misiones, la piedra o arena de Corrientes, el arroz de Entre Ríos, los granos del Chaco o del norte santafesino etc., debieran poder ser transportados a un muy menor costo al que lo hacen hoy.

Hay temas impositivos, aduaneros aunque es transito dentro del país, laborales y de combustible que deben ser revisados.

**P.: Recientemente instituciones de la provincia dieron a conocer sus planteamientos en relación al futuro de la hidrovía. Nos puede resumir cual es la visión provincial al respecto?**



**Pablo Jukik:** Tenemos una oportunidad histórica para pensar y diseñar una hidrovía que cubra las necesidades actuales y de los próximos 20 a 30 años. Hemos presentado recientemente nuestros postulados, que podrían resumirse en :

- Impulsar el crecimiento del transporte por agua, el desarrollo de las hidrovías y la baja de los costos logísticos. Teniendo en cuenta que la actual concesión de las tareas de dragado y señalización de la vía navegable troncal del río Paraná vence en el año 2021, es imprescindible que el Estado Nacional comience las tareas de consultas y diseño del pliego para el llamado a licitación de una nueva concesión, de modo que al momento de finalización del actual contrato ya se haya adjudicado el nuevo y se garantice la continuidad de la prestación del servicio.
- Al plantear mejoras en la vía navegable (profundización, ensanche del canal de navegación, radas u otras), debe contemplarse adecuadamente la opinión de todos los usuarios de la vía navegable, debiendo necesariamente incluirse en el nuevo pliego las obras que mejorarían significativamente la condición de la vía navegable actual, realizando los estudios ambientales pertinentes de modo de garantizar la sustentabilidad de la obra.
- Mantener la participación del sector privado en las tareas de dragado y señalización de la vía navegable troncal, y que el proceso de selección del concesionario se realice en un entorno competitivo y transparente, con la participación de los usuarios. En este tenor, que se exija a los participantes para llevar a cabo las obras de dragado de apertura y/o de mantenimiento y señalización probada solvencia técnica, experiencia internacional reconocida en obras similares y eficiencia en el management de la obra.
- Constituir el Órgano de Control de la concesión de la vía navegable troncal del río Paraná, como ente separado de la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante y con la participación de los distintos actores del sistema, facilitando el acceso a la información de los indicadores económico-financieros de la concesión, en particular la referida a costos e ingresos.



# Convertir el río Uruguay en la vía navegable competitiva que la producción necesita

Entrevista al Dr. Héctor Vazón, Presidente de la Delegación Argentina ante la Comisión Administradora del Río Uruguay

Actualmente hay un gran entendimiento entre Uruguay y Argentina y coincidencias importantes para la realización de obras conjuntas en el Río Uruguay. La meta próxima es llegar a tener 336 kilómetros de río operable comercialmente.



**P: En el tema de las obras de dragado para el Río Uruguay ha habido muchos años de dificultades y desentendimiento entre Argentina y Uruguay, pero ahora el tema está encaminado con un acuerdo importante. Relátenos por favor ¿Cuál era la situación y cómo ha venido mejorando en los últimos dos años?**

**Héctor Vazón:** El entendimiento logrado tal como lo vemos hoy se debe, principalmente al acercamiento entre los Gobiernos. Recordemos que la primera visita de Macri al exterior luego de haber asumido fue a la República Oriental del Uruguay. Pero más se debe a la vocación común de ambos pueblos de fortalecer sus vínculos estrechos y sus intereses comunes. ¿Cómo estábamos? Estancados en los temas ambientales y dragando con muchas dificultades y resultados parciales e insatisfactorios. Haber concluido el dragado de fondos duros en febrero de 2017 y ahora la obra de profundización y apertura del canal, y esperando por el inicio del mantenimiento por 5 años, nos coloca en el río navegable y competitivo que aspiramos.

**P: Con el nuevo acuerdo y las obras de dragados se abren oportunidades de inversión y desarrollo muy importantes, describamos por favor cómo se está dando ese proceso y que perspectivas se le ven hacia el futuro.**

**Héctor Vazón:** Sabemos que hay acuerdos importantes para madera y arroz, hace tiempo que buques portacontenedores operan en nuestros puertos, hemos participado en conversaciones con el sector avícola y citrícola. Somos optimistas en cuanto a que los operadores y empresarios reconocerán las ventajas de la inversión en logística que los gobiernos de Argentina y Uruguay vienen haciendo. Tenemos estudios concluidos para hacer la navegabilidad segura diurna hasta Concordia, y mantenemos conversaciones con el Gobierno de Entre Ríos en ese sentido. Así podremos llegar a 336 kilómetros de río operable comercialmente.

**P: El tema de la gobernanza común de la hidrovía ha sido problemático en el tiempo. Ahora tenemos un mejor entendimiento al respecto, cómo ve que puede desarrollarse el tema hacia el futuro para que no vuelvan a repetirse los inconvenientes que el desacuerdo generó en el pasado.**

**Héctor Vazón:** Como lo dije al principio, la gobernanza común de Río Uruguay se asienta en la profundidad de los vínculos de países hermanos y en la decisión de los Gobiernos de transitar en paz y armonía una relación histórica y muy profunda. No es difícil alcanzar acuerdos en el seno de la Comisión Administradora cuando compartimos los mismos intereses por el bien de nuestros pueblos. Los avances logrados desde 2016 a la fecha lo confirman. Seguramente tendremos nuevos desafíos a medida que se vayan consolidando los actuales, y fundamentalmente si los operadores, armadores, empresarios y autoridades de organismos gubernamentales de ambos países se comprometen a continuar aprovechando las ventajas del transporte fluvial hacia el mercado externo.



Héctor Vazón, Presidente de la Delegación Argentina ante la Comisión Administradora del Río Uruguay

**El dragado de fondos duros en 2017, la profundización y apertura del canal y el mantenimiento por 5 años hacen al río navegable y competitivo que necesitamos.**

# La Hidrovía como un proyecto integrador de la región de la Cuenca del Plata

Entrevista a Juan Carlos Muñoz Menna, presidente del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos -CAFYM Paraguay

Hay países que son fundamentalmente dadores de carga, como Brasil y Bolivia. En el caso de Paraguay , se consolidó el servicio de transporte fluvial llegando a convertirse en la primera flota de barcasas de Sudamérica y la tercera en el mundo.

Juan Carlos Muñoz Menna, presidente del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos -CAFYM Paraguay, ha participado activamente en el desarrollo de la Hidrovía, desde que se planteó el primer proyecto de desarrollo de la misma. En octubre se cumplieron 30 desde las primeras reuniones en Brasil, una en Campo Grande y otra en Candelas, donde se presentó el primer estudio de factibilidad económica, operativa y ambiental que permitió el lanzamiento del Programa de la Hidrovía.

El Presidente de CAFYM, entrevistado para el Anuario Hidrovías del Mercosur, recuerda que: “A lo largo de estos 30 años han pasado muchas cosas, entre las que se encuentra, por supuesto, la firma del Acuerdo de Transporte por la Hidrovía. Pero lo fundamental y lo que ha marcado el ritmo de lo que ocurre en la Cuenca del Plata son dos ejes, por un lado la voluntad política de los gobiernos involucrados y por el otro la dinámica productiva y económica región que ha ido generando una mayor demanda de transporte fluvial”.

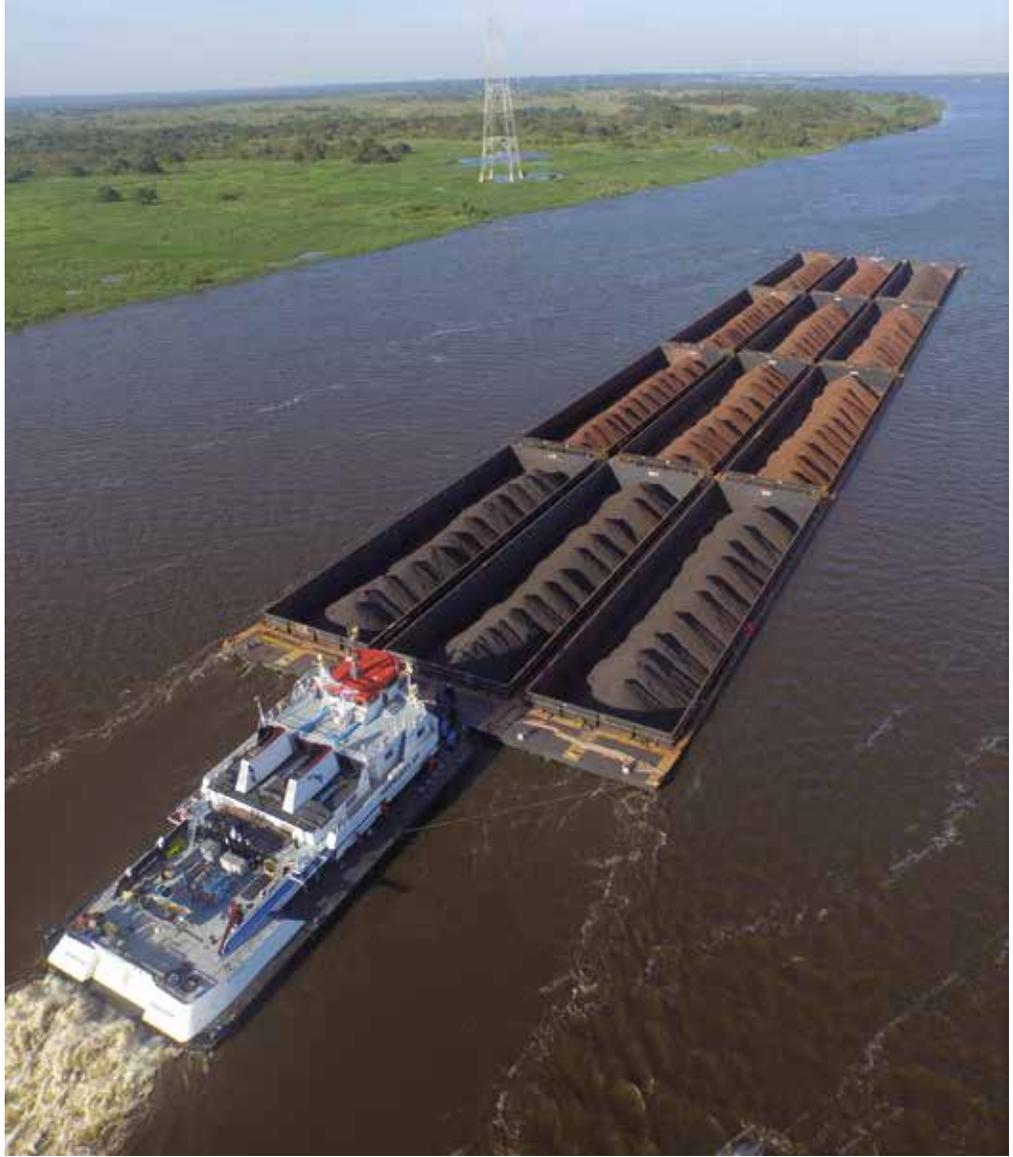
El Proyecto de la Hidrovía, nació antes que el Mercosur y fue negociado en forma paralela al mismo, explica Muñoz, agregando que: “ Uno de los motores de la Hidrovía fue, sin duda, la soja como el principal producto de exportación de toda la región y otro de los no menos importantes, es el mineral de hierro de Brasil”. Con respecto al transporte del hierro, Muñoz expresa que a principios de los años '90 las empresas brasileñas tenía la idea de transportarlo vía ferrocarril, pero resultó inviable por el costo de operación de una ferrovía eficiente. Luego, comprobaron que la Hidrovía, aún con las limitaciones que tiene, es sin dudas, mucho más eficiente para su transporte. Actualmente el transporte fluvial del hierro es uno de los productos de mayor tráfico en la Cuenca del Plata.

Con respecto al papel que han desempeñado los países de la Cuenca del Plata considera que hay una definición de acuerdo a las características de cada uno. “Hay países – expresó Muñoz – que son fundamentalmente dadores de carga, como Brasil y Bolivia. En el caso de Paraguay , se consolidó el servicio de transporte fluvial llegando a convertirse en la primera flota de barcazas de Sudamérica y la tercera en el mundo. En este sentido ha influido que Paraguay tiene un régimen impositivo amigable, una población joven de trabajadores en formación, y una legislación laboral que facilita su incorporación a las empresas”.

Para el Presidente de CAFYM, tanto Argentina como Uruguay, están consolidándose en los servicios de transbordo. Hubo un tiempo en el que el transbordo del 50%



**Juan Carlos Muñoz Menna,**  
Presidente CAFYM Paraguay



Uno de los motores de la Hidrovía fue, sin duda, la soja como el principal producto de exportación de toda la región y otro de los no menos importantes, es el mineral de hierro de Brasil

de la carga paraguaya se hacía en Montevideo, debido a los costos de escaneo que implicaba hacerlo en Buenos Aires. Cuando Argentina adopta las normas internacionales de escaneo de la carga, disminuyeron los costos del transbordo y ahora, entre un 23% y 25% del transbordo paraguayo se hace en Buenos Aires. En este mismo sentido, explica que junto con las autoridades del Puerto de Buenos Aires se “esta trabajando en una posible dársena fluvial - la Dársena E - para concentrar toda la carga que baja del Norte, no solamente la carga paraguaya”.

Sobre el llamado a licitación para un operador único en el Puerto de Buenos Aires, explica que estarán pendientes de las medidas que se tomen con respecto al transporte fluvial. Muñoz, reitera la necesidad de dar la debida importancia a la carga que viene del Norte para el Puerto de Buenos Aires.

Según el Presidente de CAFYM, los países y empresas vinculados a la Hidrovía deberían pensar en un corredor fluvial eficiente en el que participen todos de acuerdo a su perfil y considerando lo que cada quien hace mejor. Con respecto a esto, Muñoz expresó: “Yo entiendo el reclamo y la voluntad de tener flota propia y de recuperarla por parte de los argentinos y también la de los bolivianos, reclamos muy justos, pero tenemos que ver también, que las condiciones existentes son de características globales. Hoy la logística se mueve con costos muy, muy ajustados.” Agregó que se tiene un diálogo muy positivo con Argentina y que espera que todos los países de la Hidrovía se sumen para lograr un mejor funcionamiento del transporte fluvial en la Cuenca del Plata.

“Brasil- dice Muñoz- así está siendo un protagonista importante y nosotros en 12 años vamos a triplicar la carga que hoy se transporta. Para poder atender ese volumen de carga tenemos que empezar a hacer algunas cosas ahora. Como por ejemplo, la modernización de los puertos, una dinámica diferente en cuanto a la parte normativa, vías navegables con previsibilidad, etc. Probablemente el próximo año tengamos que hacer fundamentalmente hincapié en eso.” Muñoz agregó que privilegiar el transporte marítimo y fluvial, es también importante para disminuir la polución ambiental ya que se evitan los altos índices de CO2 que emanan los camiones.

En cuanto a los puertos francos que surgen en los años '90 con la privatización portuaria, el Presidente de CAFYM, afirma que, hablando operativamente, ya no son necesarios. Considera que es necesario hacer un estudio y un replanteo para considerar el futuro de dichos puertos. Muñoz expresa: “Lo mismo nos pasa con la zona franca de Rosario, que tiene un paraguas jurídico muy interesante, pero evidentemente ahí donde está, no nos sirve a nosotros y molestamos al desarrollo del puerto Rosario. Yo particularmente reafirmo eso, pero hay que tener en cuenta que la relocalización tiene que estar apuntada a un sitio dónde Paraguay genere ventaja comparativa”.

Para Muñoz, los puntos de apoyo para las embarcaciones y transbordos, debe estar donde resulten más eficientes y baratos, considera que no es cuestión de preferencias sino de números. Al respecto comenta: “Aquel que sea eficiente y tenga costos competitivos se va a llevar la carga de transbordo, que es un excelente negocio para los puertos que lo hacen. Prueba de ello son los puertos en ambas márgenes del canal de Panamá, el puerto de Algeciras en España y el puerto de Cartagena en Colombia donde el 98% de su movimiento es de carga de trasbordo, prácticamente nada de importación – exportación colombiana”.

Al preguntarle sobre el estado de las flotas, el Presidente de CAFYM, respondió que: “Las barcasas tanque están siendo renovadas en sus doble fondos y los remolcadores son de última generación, aún los que fueron construidos hace años, hoy el equipamiento qué es lo que realmente el sustantivo hacen que podamos decir con toda tranquilidad qué tenemos una flota absolutamente moderna y tripulada por personal muy bien capacitado”. Nos informó que las últimas 150 barcasas de finales de los 90 están siendo hoy desguazada y recordó que entre 2015 y 2016 : “tuvimos que amarrar masas de quinientas barcasas por la bajada de los “commodities”.

En cuanto a la vinculación entre el ferrocarril y la Hidrovía, Muñoz opina que: "El ramal más eficiente es el del Belgrano 25 entre Embarcación y Formosa. Eso implicaría tener un corredor de cargas desde Salta-Jujuy hasta el río, mucho más eficiente, mucho más barato, lo que también permitiría pensar en la interconexión desde Formosa vía embarcación hacia el puerto de Antofagasta. Ese ramal ferroviario existe. Hay que hacer reparaciones importantes pero es una realidad más a considerar”.

Para finalizar la entrevista, Muñoz reflexiona sobre el futuro y la incorporación creciente de la tecnología en todos los procesos logísticos : “Hoy ya tenemos navegación satelital, boyas virtuales, etc., es decir, que hoy la señalización en las vías navegables y el tracking está totalmente cubierto por alta tecnología. En los últimos 18 años hemos crecido, de manera exponencial, en todo lo que son soportes tecnológicos para la navegación”. Muñoz considera que además de incorporar equipos de alta tecnología e infraestructura, es necesario preparar recurso humano capaz de acompañar estos avances.

**Privilegiar el transporte marítimo y fluvial, es también importante para disminuir la polución ambiental ya que se evitan los altos índices de CO2 que emanan los camiones.**

# Los países miembros trabajamos para una visión más consolidada del objetivo estratégico de la hidrovía Paraná Paraguay

Entrevista al embajador Luis Niscóvolos, Secretario Ejecutivo del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraná Paraguay.

“Logramos la institucionalización definitiva del Comité Intergubernamental de la Hidrovia, a través de la celebración del Acuerdo de Sede, se ha prologando de manera indefinida la vigencia del Acuerdo de Transporte de Santa Cruz de la Sierra, con lo cual podemos hablar que estamos dotando a la organización y a los instrumentos jurídicos, por ende a los objetivos que se pretende lograr con esos instrumentos, de una mayor seguridad y certeza jurídica. “

**P: Cómo Secretario Ejecutivo del Comité Intergubernamental de la Hidrovía ha tenido una fuerte actividad en los últimos dos años. ¿Puede relatarnos cómo ha venido desarrollando esa importante tarea, qué logros podemos destacar en ese trabajo?**

**Luis Niscóvolos:** “Hemos venido trabajando bastante bien desde 2014 cuando tuvimos un impase ante la incertidumbre de lo que podría pasar con la Hidrovía a nivel interregional. El CIH involucra a 5 países en la administración del Proyecto Hidrovía Paraguay Paraná bajo las disposiciones jurídicas esenciales del Acuerdo de Transporte de Santa Cruz de la Sierra, esos 5 países son: Paraguay, Brasil, Bolivia Uruguay y Argentina . Venimos trabajando con un ritmo interesante con resultados tangibles para generar un cuerpo jurídico normativo y de aplicación que refleje una coordinación, una estructura homogénea, una armonización de la reglamentación, porque esto que parecen palabras elegantes después se traducen si son aplicadas correctamente en resultados del día a día.

Quando hablo de la Hidrovía trato de ser lo más imparcial que puedo y siempre me refiero a los 3,442 kilómetros desde Puerto Cáceres a Nueva Palmira. Porque hay cierta tendencia a sectorizar la Hidrovía según las características económicas, los intereses que hay en juego, la preminencia de ciertos operadores de algunos tramos, pero nosotros en CIH trabajamos con una visión integradora de la navegación fluvial para facilitar la navegación.”

“En primer lugar, logramos la institucionalización definitiva del organismo, a través de la celebración del Acuerdo de Sede, se ha prologando de manera indefinida la vigencia del Acuerdo de Transporte de Santa Cruz de la Sierra, con lo cual podemos hablar que estamos dotando a la organización y a los instrumentos jurídicos, por ende a los objetivos que se pretende lograr con esos instrumentos, de una mayor seguridad y certeza jurídica, que tanto se reclama, porque la seguridad y certeza jurídica en sí misma no es nada, es en tanto se cumpla y eso es lo que despierta interés en sectores extranjeros para generar, no solo las inversiones y la captación de mano de obra, sino también la adaptación de tecnología para este sector que es tan importante, en los cinco países no solo en la República Argentina.”

“Otro punto importante es que los cinco países han internalizado prácticamente toda la reglamentación vigente y se esta trabajando en tratar de terminar la adecuación de la reglamentación en dos aspectos que son fundamentales: uno es formación y capacitación



**Luis Niscóvolos, Secretario Ejecutivo del CIH**

“Queremos generar un cuerpo jurídico normativo y de aplicación que refleje una coordinación, una estructura homogénea, una armonización de la reglamentación”.



de personal embarcado y el otro es el régimen de pilotaje. En ese sentido si bien es una “deuda” pendiente de algunos países del CIH se está trabajando al interior de la Comisión del Acuerdo en uniformizar el régimen para tener un régimen común que permita una mayor agilidad en el enrolamiento de la tripulación y que ésta cumpla con un estándar internacional, cosa que se está logrando. Contra lo que algunas voces dicen, se está avanzando al interior del CIH para que la formación y capacitación responda a estándares internacionales. De hecho lo está haciendo porque uno puede observar en la Hidrovía que se está avanzando en tecnología de los equipamientos y el manejo de esta tecnología requiere de capacitación.”

**P: Observando los anuncios y reuniones de los últimos tiempos se nota un avance, una visión más unificada de la región en torno al tema hidroviario. Ud. cree que esta visión se está consolidando?**

**Luis Niscóvolos:** “No tengo la menor duda, nos falta una visión más consolidada entre los cinco países sobre el objetivo estratégico de la Hidrovía Paraná Paraguay. Yo tengo que trabajar por una única Hidrovía, yo sé que hay intereses varios y legítimos por priorizar algunas áreas y tareas, como son de infraestructura en áreas vitales de la Hidrovía, y lo entiendo, pero tenemos que considerar todo el recorrido porque ese recorrido bien intervenido, con buenas obras, con los otros trabajos de dragado regular, no solo el dragado clásico de la red troncal, sino también pensar cómo se está haciendo aguas arriba en el Paraguay, señalización, balizamiento, trabajos en los cruces, creo que eso nos está dando un mejor nivel, estamos en una plataforma mejor que hace unos años atrás. Porque los gobiernos le han puesto prioridad a esto, con idas y venidas que hay que entender, se está trabajando en eso.

Nosotros tenemos mucha carga potencial en Matto Grosso y Matto Grosso Sur, que realmente están a tiro de la Hidrovía, dicho por los propios productores y armadores. Imaginemos que solo incorporar 6, 5 millones de toneladas más en el tráfico anual, significaría muchísimo en términos del tráfico, de necesidades de infraestructura, de personal, de servicios conexos, y de mejora de las zonas adyacentes a la Hidrovía Paraná Paraguay. Estos no son slogans, estas son cosas que están constatadas, es el resultado del avance enorme que ha tenido la producción agrícola en el sur de Brasil, hay trabajos muy interesantes que han salido a la luz hace poco que refleja con mucha precisión y nivel de detalle lo que está sucediendo. La Universidad Federal del Estado de Paraná hizo un



trabajo de mucha utilidad para el sector que nos arroja luz sobre la potencialidad que tenemos, que son muchísimas.”

**P: Con las dificultades que han tenido para consolidar su salida al Pacífico, Bolivia parece inclinarse ahora más hacia la hidrovía...**

**Luis Niscóvolos:** “Yo creo que Bolivia se va a enfocar más a la Hidrovía y es por supuesto más que bien venido y debemos dotar de mejores condiciones de acceso a la Hidrovía que es lo más crucial para que Bolivia pueda llegar en tiempo y forma al Atlántico. Aquí hay más que nada un problema de acceso y de mejora de infraestructura, pero ahora acaban de obtener la certificación internacional para 3 puertos cercanos al origen de la Hidrovía. La zona de Puerto Busch que con la infraestructura que tiene y las inversiones que han hecho, se ve que le van a dar un estándar superior, es decir, que van a aumentar la producción que ya esta saliendo por la Hidrovía.”

**P: El tema de mejorar la logística y la eficiencia de la Hidrovía se ha venido planteando durante años. ¿Cree que es un momento donde se han hecho progresos en ese sentido?**

**Luis Niscóvolos:** “Hablamos siempre de bajar los costos, bajar los tiempos de navegación y para esto hay que trabajar sobre lo que existe y con medidas que son más de carácter operativo, no tan estructurales, pero que van a mejorar el funcionamiento de la Hidrovía. Por ejemplo, cuando tengamos toda la documentación digitalizada en la Hidrovía, que vamos en camino a ello, o por ejemplo, cuando tengamos realmente buena coordinación entre las aduanas de los 5 países, esto es fundamental y hay que trabajar seriamente en esto, porque determina uno o dos días más de travesía, es importantísimo. Allí esta la realidad, porque la demanda de los sectores privados viene por estos temas. Por supuesto, que también están los grandes temas, que yo les llamo estructurales, como

“Contra lo que algunas voces dicen, se esta avanzando al interior del CIH para que la formación y capacitación responda a estándares internacionales.”

“Qué pasaría si de buenas a primera tuviéramos 5 o 10 millones más de toneladas a transportar?, seguramente diríamos que la Hidrovía funciona muy bien y está alcanzando estándares interesantes como alternativa para la estructura logística.”

el “sí” o “no” al dragado de Santa Fe al océano a 38 pies, aquí tenemos que analizar, ventajas, desventajas, costos, tiempos, plazos, etc. esos son grandes temas

Pero están también los pequeños temas, que tienen que ver con cómo trabajar sobre los cruces, hacer una zona de subidas o de bajadas parciales en algunos tramos de la Hidrovía para facilitar el tráfico, los pasos críticos, en fin varias cuestiones que pueden ir resolviéndose.”

**P: En el 2021 se termina la concesión que actualmente tiene Hidrovía S.A. El gobierno argentino está trabajando en un nuevo llamado a licitación. ¿Qué nos puede comentar al respecto?**

**Luis Niscóvolos:** “Como representante de un organismo regional, puedo decir que es una decisión del Gobierno Argentino, seguramente hay que trabajar con mucha profesionalidad, con una visión de mediano y largo plazo sobre las ventajas y desventajas, tratando de hacer las consultas con las personas que conocen de la temática y en Argentina hay mucho y pensando en un proyecto que sea sostenible desde todo punto de vista, seguramente las autoridades competentes están trabajando en esa línea y ojalá se avance en un Proyecto que sea sustentable, compatible y que realmente genere mayores facilidades.”

**P: Las regulaciones internacionales vienen modificándose a favor de generar menos daño al medio ambiente, por ejemplo, con el uso de combustibles menos contaminantes como el gas. ¿Pronto podrían estar circulando barcos propulsados con gas en la Hidrovía?**

**Luis Niscóvolos:** “Más tarde o más temprano será un tema que va a aparecer, por ahora lo veo más sobre el horizonte, y las prefecturas de los países están trabajando muy bien en este tema, con mucha profesionalidad, son temas complejos que requieren un expertís en un tema muy específico , para tratar por un lado levantar los estándares internacionales de protección medio ambiental, pero sin que esto signifique un tremendo costo para la industria y para el sector en general. Tenemos resultados a nivel institucional, una agenda regular llevada adelante por la Comisión del Acuerdo, que esta trabajando. La pregunta es ¿La Hidrovía funciona? Sí, la Hidrovía funciona relativamente bien y que pasaría si de buenas a primera tuviéramos 5 o 10 millones más de toneladas a transportar?, seguramente diríamos que la Hidrovía funciona muy bien y esta alcanzando estándares interesantes como alternativa para la estructura logística. Todo esto tiene que ver con la necesidad que se tenga de transportar la carga por la Hidrovía, esto sin menospreciar, sin atacar a los otros medios de transporte, tenemos que pensar que tiene poco sentido, para algunos productos a granel, transportarlos 3 mil o 4 mil kilómetros por vía terrestre. Hay que pensar que tenemos una zona de producción cercana y un transporte fluvial con condiciones muy buenas, con poco nivel de intervención humano. Es decir, tenemos las condiciones para sacarle un provecho completo... ¿cuándo? No sé sabe, es muy difícil pronosticar hacer una Hidrovía para transportar 50 millones de toneladas, hay que empezar por el principio, es decir, que el nivel de lo que se transporta aumente, en este caso productos agrícolas a granel y procesados que es el grueso de lo que se transporta.”

**P: Y en cuanto a la forma de administrar esto internacionalmente, ¿cómo se ha avanzado? ¿Cómo lo ves en el futuro?**

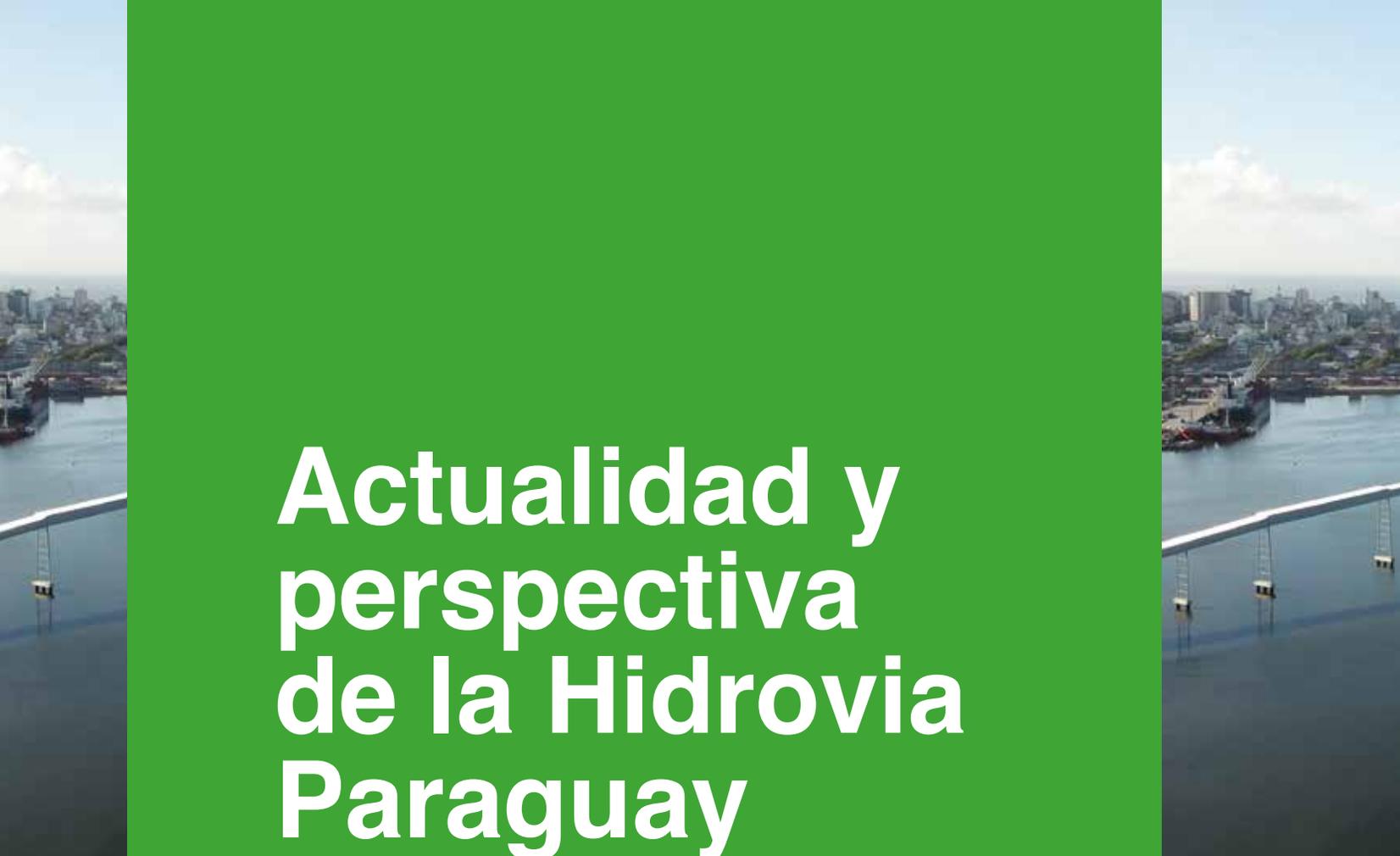
**Luis Niscóvolos:** “Creo que tenemos algunas asignaturas pendientes, todavía, que es consolidar este Proyecto como un proyecto internacional importante. Sobre el



convencimiento de esto vemos matices entre los países, y esto es normal, hay que entenderlo. Sobre la forma de administración, hace casi 30 años atrás eligieron una forma de hacerlo que implica la existencia de un Tratado Internacional y al mismo tiempo la reserva de facultades nacionales para administrar aspectos que tienen que ver con la seguridad de la navegación, el medio ambiente, los recursos, ese es un delicado equilibrio que hay que manejarlo como se está manejando, yo creo que una vez que tengamos internalizada la reglamentación y actualicemos algunas de ellas que han quedado fuera de contexto después de 30 años, que avancemos al logro de objetivos de mayor competitividad. A medida que logremos en una nueva etapa un Comité de la Hidrovía y una Secretaría Ejecutiva con más estructura, tenemos que avanzar en un nivel de gestión operativa de la Hidrovía porque mucha de la problemática que afecta la navegación fluvial tiene que ver con cuestiones de naturaleza operativa. Hay que pensar con una ventanilla de gestión operativa entre la Secretaría Ejecutiva de la CIH y la Secretaría de la Comisión del Acuerdo para tratar de canalizar las cuestiones que se van sucediendo. Tenemos la estructura, lo que necesitamos es un mayor convencimiento de los países y una reafirmación de las atribuciones que tiene la Secretaría de la CIH para poder desarrollar esta tarea. Con eso avanzaremos y podríamos agilizar mucho las cuestiones operativas en la Hidrovía Paraná Paraguay y esto no es un tema menor y es uno de los temas que hacen el funcionamiento más ágil.

Hemos digitalizado la página de la CIH y vamos a un nivel mayor de interacción si bien se requiere mayor nivel de tecnología y acuerdos entre los países para tener un instrumento digital que puede ser de utilidad. Por supuesto que estos temas parecen pequeños frente a los grandes temas sobre los barcos navegando en la Hidrovía, pero son temas que se complementan, porque si no hay una buena comunicación entre las aduanas, puedes llegar a tener parada una barcaza 5 días porque se viene un feriado largo, allí hay un problema operativo muy concreto. Para avanzar en esto algunas veces hace falta presupuesto o reasignar presupuesto, pero lo importante es hacerlo realidad en los hechos y no quedarnos solo en los títulos, creo que hemos avanzado quizás no en la velocidad deseada, pero sí hay avances y tenemos que seguir avanzando.”





# Actualidad y perspectiva de la Hidrovia Paraná o como lo denominamos Puerto Caceres - Nueva Palmira

Por Ing. Naval Alberto Díaz, Presidente de la Administración Nacional de Puertos del Uruguay



Al referirnos al tema, surgen varios encares posibles aun desde un único actor o participante, pero tratare de dar un punto de vista objetivo y no se tal vez novedoso.

La hidrovía no es más que una vía navegable, con varias particularidades, vincula en un recorrido a varios países, tiene régimen acordado en el CIH donde las autoridades designadas por cada uno se reúnen regularmente, funciona también la comisión del acuerdo de la Hidrovía.

Los países que integran el comité intergubernamental de la Hidrovía son Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay es un órgano político basado en el Acuerdo de Transporte Fluvial del 26 de junio de 1992.

Como se ve en pocas líneas la palabra acuerdo se resalta varias veces esto pone de manifiesto la existencia de distintos intereses y por otro lado la voluntad de que esta vía navegable constituya a la integración regional.

Destacamos entonces la diversidad de intereses, de grupos de interés (Productores, navieras, prácticos, baqueanos, puertos, compradores)

La vía navegable tal como ocurre en una carretera terrestre puede ser utilizada de extremo a extremo o en tramos intermedios incluyendo o no un extremo de la misma.

Uruguay tiene un puerto asociado con la hidrovía en Nueva Palmira ahora según sea el negocio que estemos considerando el rol de Puerto Principal de la conexión con el Atlántico la puede tener el Puerto de Montevideo.

La hidrovía tiene un crecimiento constante en cuanto a las toneladas movilizadas aunque gran parte de la misma lo hace en una navegación parcial de la misma.



Ing. Naval Alberto Díaz,  
Presidente de ANP Uruguay

**La palabra acuerdo se resalta varias veces esto pone de manifiesto la existencia de distintos intereses y por otro lado la voluntad de que esta vía navegable constituya a la integración regional.**

La hidrovía tiene un crecimiento constante en cuanto a las toneladas movilizadas aunque gran parte de la misma lo hace en una navegación parcial de la misma.

¿Qué se mueve por la hidrovía?. Combustibles, gráneles (alimentos, minerales) y contenedores.

La hidrovía en algunos casos supone una alternativa al transporte carretero ferroviario y en otros no.

Al analizar por ejemplo que comercializan los países (que exportan y que importan) y viendo donde están los centros de producción y de consumo será clarísimo que para el comercio bilateral alguna vez sea más beneficioso ir por la hidrovía y otras no. Uruguay con sus vecinos Brasil, Argentina debe estar en el orden de 80% terrestre y el resto marítimo fluvial siendo el aéreo muy bajo, todo medido en toneladas.

Ahora otro enfoque diferente es cuando hablamos de carga para terceros países por ejemplo producido en la región para su consumo en el mundo, nos estamos refiriendo indirectamente al trasbordo.

Acá si posicionamos a Uruguay estratégicamente como un nodo logístico que permita en forma eficiente servir a esta unidad de negocio.

### Algunas reflexiones

La bandera paraguaya se constituyó en la bandera de conveniencia para navegar la hidrovía, la flota de bandera paraguaya no para de crecer.

La hidrovía no tiene la misma profundidad ni ancho desde su inicio, lo que establece la necesidad de definir condiciones de navegación diferente a lo largo de la misma.

Cuando se habla en los foros de la carga que se mueve por la hidrovía y su potencial siempre aparece en el común de los presentes la carga que se mueve en barcazas, no están considerando los millones de toneladas que se embarcan en los buques de ultramar que también navegan la hidrovía.

¿Qué pasa con los incoterms? (como acordaron vendedor y comprador) las condiciones del negocio.

A mi juicio si el vendedor y comprador acordaron FOB el productor deja la presión del flete marítimo, fluvial al comprador por lo que podría navegar la hidrovía con bandera propia.

Mientras que en caso CYF el productor y País de origen siguen ligados a la propiedad de la carga de alguna manera.

Hay grupos de interés que dificultan un desarrollo de la navegación más acelerado, pero hay intereses legítimos de los países que deben tenerse presente por eso volvemos al principio.

La hidrovía es un gran acuerdo de Transporte Marítimo, pero difícilmente los intereses de todas las partes quedan alineados.

A la larga las estrategias comerciales y también la aparición de restricciones medioambientales a nuestro juicio harán crecer más y más el transporte por esta vía.



# Carrera de Especialización en Política y Gestión de las Infraestructuras



La Carrera de Posgrado de Especialización en Política y Gestión de las Infraestructuras tiene como objetivo atender una necesidad de capacitación de recursos humanos que puedan vincular la política y planificación de las infraestructuras con otras políticas públicas en relación al crecimiento económico, la problemática social, y el desarrollo sostenible.

El graduado contará con una visión integral de las distintas etapas de los proyectos de Infraestructura y estará capacitado para analizar una situación o experiencia y emitir recomendaciones. Además estará capacitado para diseñar políticas públicas de infraestructuras, así como analizar e implementar planes estratégicos y proyectos de infraestructura en general.

Esta carrera es una iniciativa surgida en el marco del « Programa de Infraestructura Regional para la Integración » de la Universidad Nacional de Rosario (UNR), organizada por el Instituto de Desarrollo Regional (IDR), dentro del ámbito del Centro de Estudios Interdisciplinarios (CEI) con la coparticipación del Instituto de Cooperación Latinoamericana (ICLA).



INSTITUTO  
DE DESARROLLO  
REGIONAL



CENTRO DE ESTUDIOS  
INTERDISCIPLINARIOS



ICLA  
INSTITUTO DE COOPERACIÓN LATINOAMERICANA

[www.programainfraestructura.unr.edu.ar](http://www.programainfraestructura.unr.edu.ar)

Contactos:

IDR: (0341) 485 5301-9 | E-mail: [info@fidr.org.ar](mailto:info@fidr.org.ar)

CEI: (0341) 480 2781 | E-mail: [cei-infraestructuras@unr.edu.ar](mailto:cei-infraestructuras@unr.edu.ar)

**Nuestro objetivo es verte alcanzar tus metas brindándote soluciones logísticas en tus operaciones portuarias para que puedas competir en el mercado mundial.**



**Servicio de CFS**

Brindamos el servicio de consolidado y desconsolidado de tu carga en la terminal



**Terminal Ferroportuaria**

Podés recibir y entregar tu carga a través de la red interconectada de la líneas



**Puerto digital**

Con nuestra plataforma digital ahorrás tiempo realizando pagos y procesos aduaneros on line

[www.apmterminals.com](http://www.apmterminals.com)

[@apmtbuenosaires](https://www.facebook.com/apmtbuenosaires)

[@apmterminalsba](https://www.twitter.com/apmterminalsba)



**Dyosfer**  
REINVENTANDO ESPACIOS

**Dragados y Obras San Fernando**

Av. del Libertador 2260 San Fernando CP 1646 Buenos Aires

Tel +5411 4745 3667 info@dyosfer.com.ar



A la Vanguardia de una nueva Industria Naval



Certificado en Normas de Calidad ISO 9001-2008 para el Diseño, Ingeniería de Detalle, Transformación, Construcción y Reparación de Artefactos Navales de todo tipo.

Prefectura Naval Argentina 772. CP. 7600  
Mar del Plata. Pcia. Buenos Aires. Argentina

Tel. +54 223 480 9480 • Fax. +54 223 489 7150

Email. [info@spisa.com.ar](mailto:info@spisa.com.ar)  
Web. [www.spisa.com.ar](http://www.spisa.com.ar)

/astillerospi  
 @astillerospi



**BEST QUALITY & SERVICE**



**PARANA RIVER PILOTS  
&  
MARINE SURVEYORS**



Quality certified ISO 9002 by

Av. Córdoba 669 - Piso 5 Ofic. "B"  
C.P.: 1054 - Buenos Aires  
Tel.: 4315-0237 / 8  
Fax: 4311-1423 - Ops (15)49921444  
Email: [pilotage@pilotage.com.ar](mailto:pilotage@pilotage.com.ar)

PILOT <i>age</i> S.A.		PARANA RIVER PILOTS		
Av. Córdoba 669 - Piso 5º Ofic. "B"				
C.P.: 1054 - Buenos Aires				
Tel.: 4315-0237 / 8				
Fax 4311-1423 — Ops (15) 4992-1444				
E-mail <a href="mailto:pilotage@pilotage.com.ar">pilotage@pilotage.com.ar</a>				
<b>RIVER PLATE</b>	Km.	N.M.		
ZONA COMUN	195	105		
BUENOS AIRES	246	133		
<b>DISTANCE FROM ZONA COMUN</b>				
<b>PARANA RIVER</b>	<b>EMILIO MITRE</b>		<b>MARTIN GARCIA</b>	
PORT (Km)	Km.	N.M.	Km.	N.M.
CAMPANA (96)	122	66	299	161
ZARATE (110)	136	73	285	154
DELTA DOCK (133)	158	85	262	141
NVA PALMIRA (4)	310	167	123	66
KM 171 (171)	266	144	155	84
BICUJ (214)	290	157	198	107
SAN PEDRO (275)	248	134	259	140
RAMALLO (325)	298	161	309	167
SAN NICOLAS (346)	319	172	330	178
V. CONSTN (364)	337	182	348	188
Gral. LAGOS (396)	369	199	380	205
Pla. ALVEAR (407)	380	205	391	211
ROSARIO (412)	385	208	396	214
SAN LORENZO (442)	415	224	426	230
SAN MARTIN (452)	425	229	436	235
DIAMANTE (533)	506	273	517	279
SANTA FE (584)	557	301	568	307
PARANA (602)	575	310	586	316



## EXPERIENCIA Y SEGURIDAD

Desde 1977, a través de nuestra terminal portuaria en San Nicolás, brindamos servicios de logística integral de líquidos para toda América Latina.



**Logística Integral · Transporte Terrestre y Marítimo · Almacenaje · Laboratorio · Comercio Exterior**

Oficinas: Malpú 267, piso 12 (C1084ABE) · CABA · Argentina · Tel / Fax (+54) (11) 4326 5953

Terminal San Nicolás: Román Subiza s/n° (Zona Portuaria) · San Nicolás (2900) · Buenos Aires · Argentina · Tel / Fax (+54) (336) 446 1113

[www.pamsa.com.ar](http://www.pamsa.com.ar)



## AGENCIA MARITIMA TRANSHIP (URUGUAY) S.A.

**Agentes Marítimos – Brokers – Freight forwarder  
Servicios Logísticos y Proyectos**

Cerrito 618, 11000 Montevideo  
tranship@tranship.com.uy  
Uruguay

E-mail: [tranship@tranship.com.uy](mailto:tranship@tranship.com.uy)  
Tel. (00598) 2916.1707  
Fax: (00598) 2916.1758



# GROW

by improving maritime transport facilities

As a leading marine contractor, we facilitate growing volumes of transport. How? By expanding and maintaining ports and deepening waterways worldwide. Get ready to boost your economy.

Watch our port development videos  
[vanoord.com/dredging](http://vanoord.com/dredging)

**Van Oord**   
Marine ingenuity



# NAVEGISTIC

INTERMODAL

## INT'L TRADE SHOW 2019

EXHIBITS AND CONFERENCES  
LOGISTIC, TRANSPORT, PORT & NAVIGATION

CONVENTION CENTER MCAL. LÓPEZ  
**OCTOBER 2/3/4**  
ASUNCIÓN / PARAGUAY

**BOOK NOW!**

**¡RESERVE SEU ESPAÇO!**

[www.navegistic.com](http://www.navegistic.com)



**BCR**

BOLSA DE COMERCIO  
DE ROSARIO Desde 1884

Comprometidos  
con la creación de valor.



### **Bolsa de Comercio de Rosario**

Desde hace 134 años promoviendo  
la mejora de la infraestructura, los servicios  
y equipos de transporte de cargas.

# Capítulo III

## Sistema de Navegación Troncal Argentino

### Propuesta 2020-2040

### Modelo Virtuoso

### Desarrollo Necesario



# Sistema de Navegación Troncal 1995-2018. Desarrollo y características

Nuestro actual desafío al contar con una hidrovía natural, es pasar del actual sistema logístico comercial, al de un sistema sustentable en términos de integración logística, intermodalidad, sustentabilidad ambiental y desarrollo de beneficios macroeconómicos y sociales de esta.



### Sistema de Navegación Troncal desarrollo y características\*

En el río Paraná, la ruta troncal de navegación ha sido trazada por el lugar más profundo, algunos de sus sectores -los entrepasos- poseen profundidades naturales y anchos considerables; y en otros, denominados pasos, resulta necesario mantener las profundidades a través de tareas de dragado (a diferencia de los entrepasos, donde esas operaciones se realizan en forma esporádica).

En los pasos, los buques cargados sólo pueden utilizar la ruta principal, no existiendo rutas alternativas, mientras que en los entrepasos se encuentran las radas, las zonas de maniobra, fondeo y espera, los espejos naturales para la realización de maniobras de emergencia, etc., donde es posible abandonar la traza para maniobrar y girar a los buques, fondear o cruzarse con algún otro.

Ante el diseño de calado actual de 34 pies, el uso y costumbre de la navegación por el tramo inferior del Paraná y por el río de la Plata, consideran la altura de marea como parte disponible de la profundidad, a la hora de definir un calado máximo para el tránsito y la utilización de los canales.

Río arriba, los buques completan su carga en puertos y terminales ubicados mayormente en la zona sur de la Provincia de Santa Fe, donde los calados de salida están en función de las alturas del río, lo cual genera que muchas veces se zarpe con calados que restringen la navegación al no contar con fondeaderos o espacios aptos para la maniobra.

La descripción del escenario actual se establece relacionando las

**El nuevo sistema debería contemplar una solución con segregación de tránsito, incorporando más zonas de cruce y modificando los anchos de solera para posibilitar la agilización de la navegación**

\* Fuente: Mesa de Trabajo Público – Privada Santafesina

**La modernización de la infraestructura de navegación y portuaria deberá estar acompañada de un reforzamiento de los sistemas de gobernanza.**



diferentes problemáticas de la Red Troncal de Navegación de acuerdo al sector del río a que correspondan. En ese sentido se puede establecer que la ruta de navegación, de acuerdo a sus características hidrográficas, se divide en cinco sectores, cada uno con particularidades diferentes:

El río Paraná desde su inicio en el Paraná Inferior, km. 233 hasta el km. 460, correspondiente a la profundización actual de 34 pies.

El río Paraná de las Palmas desde el km. 48 hasta el km. 179,5.

El Canal Emilio Mitre, el Canal de Acceso al puerto de Buenos Aires, la Zona Común y el río de la Plata hasta su comunicación con el Océano.

El Paraná Guazú, Paraná Bravo y el Canal Martín García. En este sector se podría incluir al Pasaje Talavera como

alternativa entre los km. 181 y 216.

El río Paraná Inferior desde el km. 460 hasta el km. 584 del Paraná Medio correspondiente a la rada del puerto de Santa Fe.

El Sistema de Navegación Troncal (SNT) del río Paraná está conformado por una sucesión de tramos rectos de distinta longitud unidos por curvas. La profundidad garantizada actualmente es de 34 pies entre desde Puerto General San Martín al Océano, y de 25 pies desde Santa Fe a Puerto General San Martín.

El buque de diseño (que es la embarcación tipo que define el diseño del canal y la sección transversal de la vía navegable) adoptado tanto para los 32/22 pies originales, como para su profundización a 34/25 pies para la concesión actual, fue un buque tipo Panamax.

Las condiciones del mercado internacional



y el afán de aprovechar las economías de escala llevaron a la industria a adoptar buques de mayor tamaño, situación que se verifica tanto en el caso de los portacontenedores, como en el caso de cargas a granel: mineraleros, bulk carriers, metaneros, etc. Los buques más grandes que ingresan al sistema en la actualidad alcanzan una eslora máxima de 334 metros con mangas que llegan hasta casi los 50 metros.

Como punto de inflexión, la terminal de Escobar recibe metaneros que transportan gas natural licuado con dimensiones próximas a los 280 metros de eslora, pero desde allí hacia aguas arriba rige una prohibición de superar los 230 metros de eslora y los 32 metros de manga. Esta condición hace que los buques que operan en el Gran Rosario sean del tipo Supramax, Panamax y Handy Max, y salvo estos últimos, el resto de los buques zarpan de las terminales sin completar sus bodegas, lo que impacta negativamente en

la productividad de los buques, ya sea por tener que completar sus bodegas en otro puerto o por la porción de falso flete con que se dirigen a su destino final.

Para navegar entre el río de la Plata y los puertos del río Paraná existen dos rutas:

Vía Canal Martín García: Canal Martín García, río Paraná Guazú, río Paraná Bravo, Pasaje Talavera.

Vía Canal Emilio Mitre: Canal de Acceso al puerto de Buenos Aires, Canal Emilio Mitre, río Paraná de las Palmas.

Luego de franquear alguna de estas dos vías, los buques de ultramar -para acceder a los puertos del Paraná-, deben navegar por el río Paraná Inferior entre el km. 234 y el puerto de Puerto General San Martín, y luego por el Paraná Medio hasta el puerto de Santa Fe.

Las vías Canal Martín García y Canal Emilio Mitre convergen en el km. 234 de la ruta troncal, en el río Paraná Inferior. La diferencia de distancias entre una y otra no es significativa (aproximadamente 10 km. menos por Canal Emilio Mitre).

En la actualidad la mayoría de los buques graneleros que ingresan al sistema (en condición de lastre) lo hacen navegando por el Canal Martín García y el río Paraná Guazú, dirigiéndose hacia los puertos ubicados al norte de San Pedro. En el año 2015 de los casi 2.000 buques graneleros que ingresaron al río Paraná, unos 1.600 utilizaron el Canal Martín García en su trayecto de entrada al sistema.

### **Problemática del SNT. Evolución e Impacto del sistema**

Ante este contexto, la problemática principal del Sistema de Navegación Troncal del río Paraná y el río de La Plata, que le resta agilidad y fluidez al tránsito, se ocasiona por la espera de mareas en el Paraná Inferior y el río de La Plata. La mayoría de los buques graneleros, que zarpan de los principales puertos up river, lo hacen con calados que están en función

La República Argentina cuenta con una capacidad de procesamiento teórica de cerca de 207.000 toneladas por día. El crecimiento en 20 años de la capacidad del país fue del 257%, prácticamente la mitad de lo que creció la capacidad instalada en el AMR.

de las profundidades de los pasos del tramo de la red troncal que no está afectado por el régimen de mareas. Luego, deben esperar pleamares o periodos muy cercanos a ellas, para transitar por los canales Martín García, Emilio Mitre y Punta Indio. Esto interrumpe la navegación, pues obliga a los buques a fondear en las radas de Escobar, Zona Común, Banco Chico o Recalada, incrementando el tiempo de tránsito y produciendo un sobrecosto económico y un detrimento a la seguridad de la navegación. Las demoras por fondeos en espera de mareas pueden llegar a triplicar el tiempo normal de tránsito.

En lo concerniente al tráfico de subida, frecuentemente se ven demoradas las subidas de los buques hacia las terminales debido a la falta de radas. Esto conlleva más de 30 horas de navegación desde Zona Común hacia San Lorenzo en donde los muelles se encuentran improductivos pese a tener la mercadería lista para la carga.

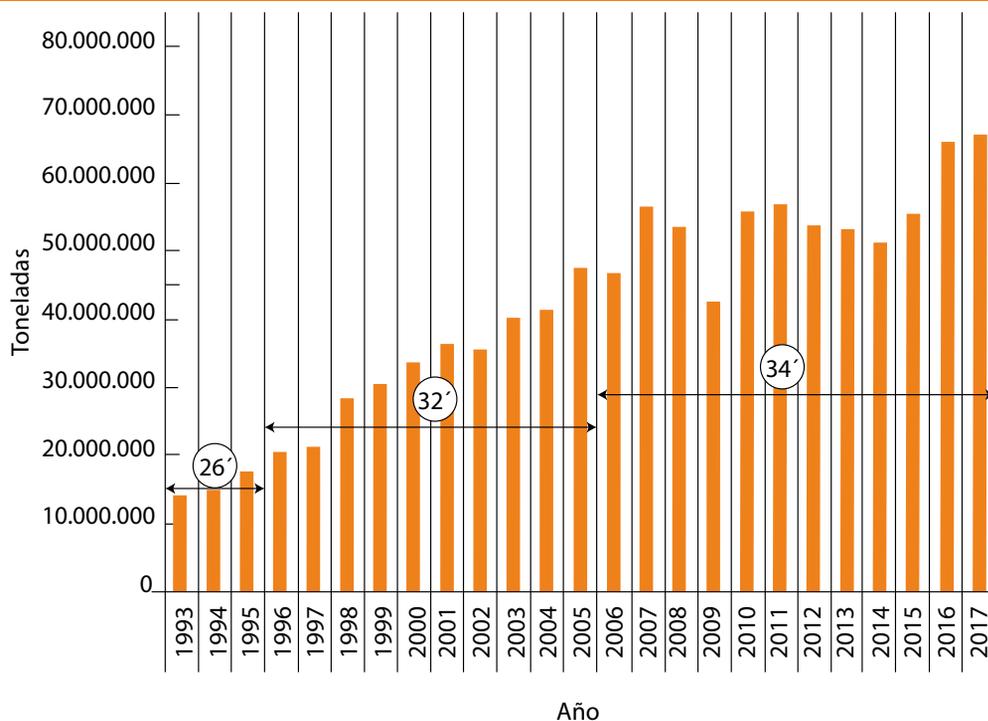
Es necesario que existan suficientes fondeaderos a lo largo del Sistema de Navegación Troncal, tanto para los buques en subida como los buques en bajada a la espera de pleamares, con similares profundidades a la red, con el fin de garantizar un adecuado margen bajo la quilla a los buques que deban utilizar los mismos, adoptando estrategias de gestión de las vías navegables más actuales, técnicamente superadoras y económicamente más eficientes.

Otra problemática común son las interferencias a la navegación (verbigracia, la operación de buques metaneros en Escobar), que generan interrupciones y/o demoras a las subidas y descensos de los buques con la consiguiente ineficiencia al sistema. También con el incremento del tamaño de los buques las zonas de cruces determinadas resultan escasas, por lo que deberían redefinirse en el nuevo diseño.

El dragado y la señalización de la vía navegable troncal del río Paraná en el tramo Puerto General San Martín al Océano ha sido una de las diversas causas que favorecieron el crecimiento del área sembrada de granos hacia el norte del país y del notable proceso de inversiones en el complejo oleaginoso del Área Metropolitana de Rosario (AMR), que difícilmente registre antecedentes similares en la República Argentina y Latinoamérica, por la enorme cantidad de industrias y puertos que se localizaron en un área geográfica



## Embarques de granos, subproductos y aceites - Up River



Fuente: "Presente y Futuro del Transporte por la Hidr a Paraguay-Paraná-2018"

reducida.

En muy pocos años, con elevadísimas inversiones en moneda extranjera y un impresionante incremento en la capacidad de crushing de oleaginosas, los embarques por las terminales portuarias del sur santafesino pasaron de un promedio anual de 16 millones de toneladas en el período 1993/95 a 53 millones de promedio anual en 2006/08 y a 64 millones de promedio anual en 2015/17. Es decir que medido entre puntas el incremento en los embarques fue del orden del 300%.

Dichas mejoras le permitieron a la Argentina convertirse, dentro del Mercosur ampliado, en el país de mayor crecimiento en la industria oleaginosa en los últimos 20 años. Claramente nuestra nación se erigió en líder indiscutido de la región. A principios de la década de los noventa la capacidad teórica de molienda diaria de todas las fábricas radicadas en el AMR se encontraba en 25.000 toneladas por d a. Con el dragado del río Paraná fueron creciendo las instalaciones de nuevos puertos y fábricas aceiteras y las ampliaciones de los existentes, hasta



**En el año 2027 a través de las instalaciones portuarias de Santa Fe, se embarcarían entre 83 y 90 millones de toneladas de granos, subproductos y aceites; un incremento porcentual de entre 20 y 30% más de embarques con relación al año 2017.**

alcanzar -en la actualidad- una capacidad conjunta de alrededor de 160.000 toneladas por día. El crecimiento en 20 años (desde 1995 a 2015) fue del 538%.

En la actualidad, las República Argentina cuenta con una capacidad de procesamiento teórica de cerca de 207.000 toneladas por día. El crecimiento en 20 años de la capacidad del país fue del 257%, prácticamente la mitad de lo que creció la capacidad instalada en el AMR.

A nivel de concentración geográfica, este complejo industrial oleaginoso es considerado el más importante a nivel mundial, si se tiene en cuenta la gran cantidad de fábricas que están localizadas en una superficie reducida a la vera del río Paraná y la elevada capacidad teórica de crushing diaria que tienen muchas de ellas. Lo anterior le otorga a este complejo industrial fuertes economías de escala, que se traducen en una mayor eficiencia y menores costos comparativos de producción respecto a fábricas similares en Brasil, Estados Unidos o China.

Es razonable suponer que de no haberse llevado a cabo las mejoras de la vía

navegable troncal del río Paraná, Argentina no habría logrado concretar las ventajas competitivas en materia logística que potenciaron este proceso de inversiones de tamaña magnitud y éxito.

Los principales puertos de la Provincia de Santa Fe contribuyen de manera significativa al tránsito del Sistema de Navegación Troncal, pues cerca del 65% de los buques de navegación marítima internacional que la transitan operan en los puertos del AMR. Si la relación entre estas dos variables se mantuviera más o menos constante, con una producción granaria del orden de los 160 millones de toneladas, los embarques por las instalaciones portuarias del AMR rondarían los 90 millones de toneladas. Esta situación obligará a mejorar el conjunto de la vía navegable, la accesibilidad terrestre a las zonas portuarias, fomentar el cabotaje fluvial y optimizar las infraestructuras portuarias públicas.

Por lo tanto, se estima que en el año 2027 a través de las instalaciones portuarias ubicadas en la Provincia de Santa Fe, se embarcarían entre 83 y 90 millones de toneladas de granos, subproductos

**Buques zarpados por región geográfica. [Unidades]**

Año	Up river	Metropolitana	Total
	Timbúes a Ramallo	Bs. As. a D. Sud	
2017	2.162	1.157	<b>3.319</b>
2016	2.001	1.200	<b>3.201</b>
2015	1.786	1.390	<b>3.176</b>
2014	1.745	1.711	<b>3.456</b>
2013	1.680	1.839	<b>3.519</b>
2012	1.714	1.096	<b>2.810</b>
<b>Total</b>	<b>11.088</b>	<b>8.393</b>	<b>19.481</b>

Fuente: Centro Marítimo Rosario



y aceites, lo que implica un incremento porcentual de entre 20 y 30% más de embarques con relación al año 2017.

### Escenario y cuadro de situación

De las estadísticas y proyecciones mencionadas en los puntos anteriores, se puede concluir que la profundización de la red troncal es indispensable para posibilitar el ritmo previsto en el desarrollo del comercio por agua de carga a granel. Por ejemplo, tomando los datos que nos provee el Centro Marítimo Rosario con respecto al año 2017, se puede mencionar que las 68.669.146 toneladas de cereales, oleaginosas y subproductos agroindustriales a granel embarcadas desde los puertos del sur santafesino lo han hecho en 1.582 buques oceánicos, lo que arroja un promedio de 43.407 toneladas por buque.

Para esto es necesario contemplar como imprescindible que el calado inicial no sea menor a 36 pies a Puerto General San Martín / Timbúes y 28 pies a Santa

Fe, estableciendo un cronograma de profundización progresiva conforme las necesidades del sistema, que resulten sustentables tanto económica como ambientalmente, como así también que se analicen cambios de traza que simplifiquen algunos tramos del río, y la posibilidad de un separador de tráfico, tomando los dos brazos del Paraná (de las Palmas y Guazú), entre otras. Hoy, la concesionaria Hidrovía S.A. tiene obligación de mantener 34 pies siempre y cuando la altura del río en el hidrógrafo del puerto de Rosario sea igual o superior a 2,47 metros. Esto significa que cuando el nivel del río en Rosario está por debajo de ese valor (lo cual suele suceder en la época de baja), ellos siguen cobrando el peaje pero no tienen obligación alguna de garantizar calado.

Por lo tanto es necesario resolver no solo la confirmación de las radas, fondeaderos y lugares de maniobras actuales, sino también la generación de nuevos espacios tanto de maniobras como de radas, tanto para buques cargados como en lastre, a

### Sostenibilidad económica actual y conclusiones

#### Pago de peajes Hidrovía por región geográfica. [Dólares americanos]

Año	Up River Timbúes a Ramallo	Metropolitana Bs. As. a D. Sud	Total
2017	\$149.859.289,44	\$51.109.364,28	\$200.968.653,72
2016	\$138.699.555,12	\$53.008.848,00	\$191.708.403,12
2015	\$123.796.804,32	\$61.401.915,60	\$185.198.719,92
2014	\$120.954.884,40	\$75.581.782,44	\$196.536.666,84
2013	\$116.449.401,60	\$81.236.059,56	\$197.685.461,16
2012	\$118.806.115,68	\$92.588.787,84	\$211.394.903,52
<b>Total</b>	<b>\$768.566.050,56</b>	<b>\$414.926.757,72</b>	<b>\$1.183.492.808,28</b>

Fuente: Centro Marítimo Rosario



lo largo del sistema, a los efectos de dotar al mismo de una adecuada operatividad, garantizando su dragado y mantenimiento. En este sentido, desde la Zona Común a todo el resto del Paraná hasta Santa Fe, debería adecuarse a recibir un 50% más de buques en espera, para limpieza, reparaciones, para hacer tiempo entre cargas en dos o más muelles. Los buques que terminan de descargar mineral o fertilizantes en San Nicolás, Campana o Villa Constitución, tienen escasos lugares de espera y casi todos ellos son radas para carga de granos, con lo cual inhabilitan la subida de otros buques.

De la información del cuadro se puede concluir que más del 65% del sostenimiento económico de sistema de navegación troncal proviene de buques y cargas con origen y/o destino a puertos situados en la Provincia de Santa Fe. Por lo tanto, resultaría incontrovertible que la contribución al sostenimiento económico de sistema de navegación troncal se ha realizado primordialmente mediante erogaciones solventadas por los buques y cargas que operan en puertos río arriba, situados en dicha provincia.

La planificación del periodo 2020-2040 y la

futura concesión ofrecen una extraordinaria oportunidad para modernizar la gestión de la navegación en el Sistema de Navegación Troncal con el objetivo de lograr que las profundidades que el mismo ofrece se encuentren disponibles a lo largo de todo el sistema de manera constante y permanente, entendiendo que la complejidad de la navegación actualmente es gestionada a través de sistemas y formalidades que no se han actualizado apropiadamente con el devenir del tiempo.

Teniendo como objetivo el alcance de una mayor efectividad del sistema, la eliminación de sus ineficiencias y la consecuente baja de costos, deberán analizarse los canales existentes y los proyectados, las curvas del Paraná de las Palmas, la salida más conveniente al mar, desde una perspectiva integral a ser considerada dentro de la viabilidad económica y la sustentabilidad ambiental en la futura concesión.

El nuevo sistema debería contemplar una solución con segregación de tránsito, incorporando más zonas de cruce y modificando los anchos de solera para posibilitar la agilización de la navegación. Asimismo resulta necesario considerar las tendencias en términos de construcción y desarrollo de buques para el período 2020-2040, para la definición del buque de diseño que transite en forma segura por el Sistema de Navegación Troncal.

Dadas las proyecciones de producción y de embarques, se concluye que la profundización de la red troncal es indispensable para posibilitar el ritmo previsto en el desarrollo del comercio por agua de la carga a granel. Para esto es necesario contemplar como imprescindible que el calado inicial no sea menor a 36 pies a Puerto General San Martín / Timbúes y a 28 pies a Santa Fe a la brevedad. Esta situación no invalida alcanzar mayores profundidades sustentables tanto desde el punto de vista económico como ambiental, como así también que se analicen cambios de traza que simplifiquen algunos tramos del río.

La modernización de la infraestructura

de navegación y portuaria deberá estar acompañada de un reforzamiento de los sistemas de gobernanza. A tales fines el llamado a licitación deberá contemplar la creación del Órgano de Control de la concesión de la vía navegable troncal del río Paraná, como ente separado e independiente de la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante, y garantizando la participación de los actores públicos y privados del sistema.

El marco jurídico de la actual concesión, en el cual las obras de profundización se desarrollaron con el financiamiento propio del concesionario y las tareas de mantenimiento con los ingresos vinculados a la percepción de tarifas de peaje por el servicio prestado, ha mostrado ser un modelo virtuoso para el mejoramiento y funcionamiento del Sistema de Navegación Troncal Nacional, por esto con relación a los marcos legales y jurídicos, debe mantenerse el formato vigente.

En lo que respecta a la delimitación territorial, es imprescindible que la nueva concesión garantice el actual sistema desde Confluencia (km. 1238 del río Paraná) hasta el Océano, teniendo en cuenta para el diseño de la misma las características propias de cada área o sector.

En la actualidad, más del 65% del sostenimiento económico de sistema de navegación troncal proviene de buques y cargas con origen y/o destino a puertos situados en la Provincia de Santa Fe.

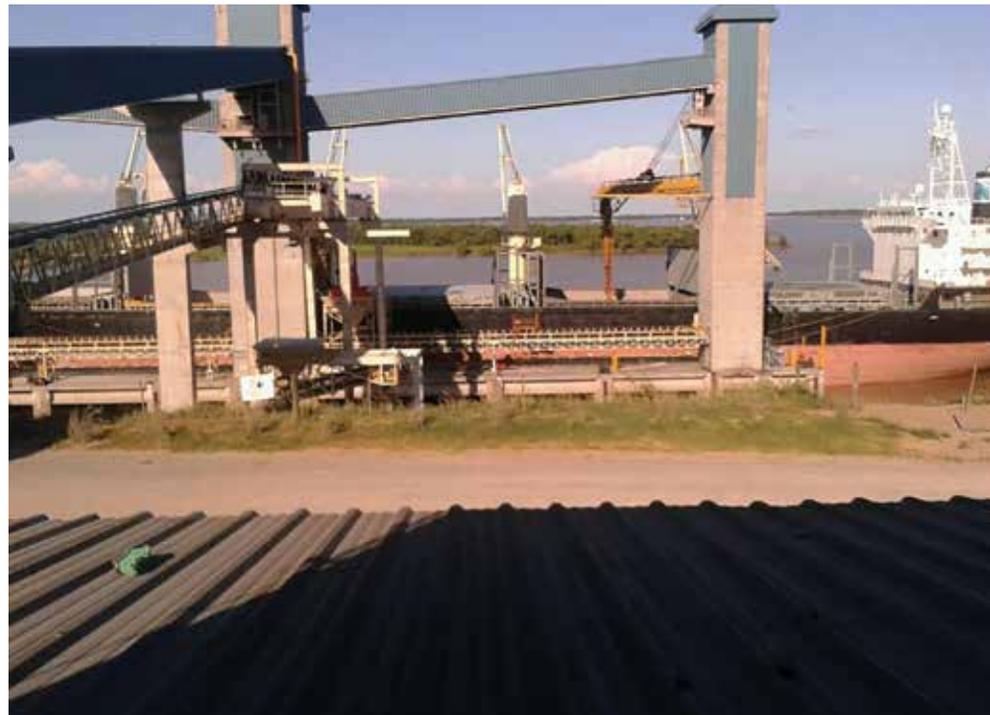
Este sistema tiene el carácter de pago obligatorio para todo buque usuario de las vías navegables incluidas en la concesión. Asimismo, la obligación del pago no queda ligada a la necesidad de atracar en un puerto, sino únicamente al uso de la vía de navegación concesionada. La estructura del precio, de tarifa plana, es consistente con el diseño detallado de la regulación por su simplicidad y porque facilita la información a potenciales usuarios, situación que evidentemente mostró su eficiencia y será menester mantener. Dadas las características institucionales es recomendable establecer un mecanismo formal y transparente de revisiones

tarifarias, como manera de minimizar los riesgos.

Hoy, a más de 25 años de iniciado el proceso, se abre una etapa tan importante como la inicial, en la cual es necesario impulsar una serie de metas y objetivos que nos permita desarrollar el Plan Maestro del Sistema de Navegación Troncal 2020-2040 ampliado a toda la vía navegable, fundamentalmente en lo concerniente a las riberas de las distintas provincias litorales y la navegación de la vía fluvial del Paraná superior y del Paraguay.

Desarrollar la complementación de los puertos del frente fluvial con los del frente marítimo nos permitirá el crecimiento de cargas en la Hidrovía Paraguay-Paraná, haciendo foco en la reconversión y optimización de las infraestructuras portuarias públicas y privadas de las provincias del NEA Argentino, Bolivia, oeste de Brasil, Paraguay y Uruguay.

Por lo tanto, nuestro actual desafío al contar con una hidrovía natural, es pasar del actual sistema logístico comercial, al de un sistema sustentable en términos de integración logística, intermodalidad, sustentabilidad ambiental y desarrollo de beneficios macroeconómicos y sociales de esta.



# Impulsar el crecimiento del transporte por agua, las hidrovías y la baja de los costos logísticos

Entrevista a Alberto Padoán,  
Presidente Bolsa de Comercio de Rosario

La Hidrovía ha favorecido notoriamente el crecimiento del área sembrada desde el centro al norte de la Argentina. Además se ha consolidado aquí uno de los polos industriales oleaginosos más importante del mundo con una capacidad de molienda de 160 mil toneladas/día. Las exportaciones se ubican hoy en las 64 millones de toneladas anuales, han crecido un 300 % desde el nivel que tenían antes de la realización de las obras de dragado y balizamiento.



La Bolsa de Comercio de Rosario ha jugado un papel clave en la génesis y el desarrollo de la hidrovía Paraguay – Paraná. Impulsora de la obra desde su inicio es, además, una fuente de información certera sobre las implicancias económicas de haber tomado la decisión de tener “puertos oceánicos” río arriba. A continuación un breve diálogo mantenido con Alberto Padoán, actual presidente de esta importante institución rosarina que sigue señalando el camino a la hora de pensar la hidrovía productiva del futuro.

**P.: El desarrollo de la hidrovía ha traído aparejada grandes inversiones que, en la zona de influencia de Rosario, han sido fundamentales. Como puede desarrollarse ese proceso de inversiones en el futuro?. Es necesario continuar con las obras de mejoras y profundización para consolidarlas?**

**Alberto Padoán:** El dragado y la señalización de la vía navegable troncal del río Paraná ha sido una de las diversas causas que favorecieron el crecimiento del área sembrada de granos hacia el norte del país y del notable proceso de inversiones en el complejo oleaginoso del Área Metropolitana de Rosario (AMR), que difícilmente registre antecedentes



Alberto Padoán, Presidente BCR

Los embarques por las terminales portuarias del sur santafesino pasaron de un promedio anual de 16 millones de toneladas en el período 1993/95 a 53 millones de promedio anual en 2006/08 y a 64 millones de promedio anual en 2015/17.



similares en la República Argentina y Latinoamérica, por la enorme cantidad de industrias y puertos que se localizaron en un área geográfica reducida.

Por ello, para mantener y en la medida en que sea económica y ambientalmente factible para mejorar la competitividad de las exportaciones argentinas, se considera imprescindible avanzar con las obras de mejoras y profundización de la vía navegable troncal.

**P: Desde la Bolsa se ha venido estudiando el comportamiento de las exportaciones agropecuarias. En ese sentido nos puede comentar como estás han ido mejorando también con el desarrollo de la vía fluvial?**

**Alberto Padoán:** Los embarques por las terminales portuarias del sur santafesino pasaron de un promedio anual de 16 millones de toneladas en el período 1993/95 a 53 millones de promedio anual en 2006/08 y a 64 millones de promedio anual en 2015/17. Es decir que medido entre puntas el incremento en los embarques fue del orden del 300%.

Entre otros factores, las mejoras en la vía navegable le permitieron a la República Argentina convertirse, dentro del Mercosur ampliado, en el país de mayor crecimiento en la industria oleaginosa en los últimos 20 años. A principios de la década de los noventa la capacidad teórica de molienda diaria de todas las fábricas radicadas en el AMR se encontraba en 25.000 toneladas por día. Con el dragado del río Paraná fueron

# TUS PROYECTOS EN MOVIMIENTO

EL MUNDO TE ESPERA

## TERMINAL ZÁRATE

Tenemos la mayor infraestructura portuaria del país, especializada en la exportación e importación de **vehículos, contenedores, carga general y carga proyecto**. Estratégicamente ubicados, conectamos las principales ciudades de la Argentina con el resto del mundo. **Somos Terminal Zárate, somos argentinos.**



[terminalzarate.com.ar](http://terminalzarate.com.ar)

Una empresa de: GRUPO MURCHISON

# PAGLIETTINI

DRAGAS  
DRAGADOS  
GERENCIAMIENTO  
CONSULTORÍA



[www.pagliettini.com](http://www.pagliettini.com)

**El Sistema de Navegación Troncal debe ser autosustentable, pues no es conveniente que dependa de la disponibilidad de fondos públicos, pues la eventual falta de disponibilidad de los mismos retrasaría el desarrollo y/o menoscabaría su estado y mantenimiento.**

creciendo las instalaciones de nuevos puertos y fábricas aceiteras y las ampliaciones de los existentes, hasta alcanzar -en la actualidad- una capacidad conjunta de alrededor de 160.000 toneladas por día. El crecimiento en 20 años (desde 1995 a 2015) fue del 538%.

Es razonable suponer que de no haberse llevado a cabo las mejoras de la vía navegable troncal del río Paraná, Argentina no se habrían logrado concretar las ventajas competitivas en materia logística que potenciaron el proceso de inversiones en la industria aceitera y en instalaciones portuarias en esta región.

Por ello y ante el desafío que representa para el sistema logístico en su conjunto, un nuevo impulso en la tasa de crecimiento de la producción agroindustrial, resulta imprescindible mejorar el nivel de prestación que brinda la vía navegable, tanto en cuestiones ligadas a los servicios y regulaciones a la navegación, como a la infraestructura del canal navegable y las obras complementarias necesarias para una navegación segura y eficiente.

**P: En estos momentos, desde Argentina, se está trabajando en la preparación de un llamado a licitación para la futura concesión de la hidrovía PP a partir de 2021. Que observaciones pueden hacer acerca de los puntos centrales que tendrá que contener ese llamado?**

**Alberto Padoán:** Desde el comienzo de la actual gestión, el Gobierno Nacional tiene entre sus objetivos disminuir los costos logísticos. Para ello, ha encarado una serie de acciones y medidas tendientes a reducir los costos asociados al uso de las vías navegables y los puertos y a eliminar prácticas que favorecían la corrupción y castigaban al comercio exterior. En este sentido, el caso de la inspección de las bodegas de los buques a cargo del SENASA es paradigmático.

La Bolsa de Comercio de Rosario, que siempre ha impulsado la mejora de las vías navegables y la eliminación de distorsiones al comercio, es consciente de estos esfuerzos y entiende que la tarea de reducción de costos logísticos debe continuar y ser acompañada por el sector privado, en este caso particular en lo referido al uso de la vía navegable troncal del Río Paraná.

En ese marco, la posición institucional de la BCR con relación a la futura concesión de la vía navegable troncal del Río Paraná considera que:

1. Se impulse el crecimiento del transporte por agua, el desarrollo de las hidrovías y la baja de los costos logísticos.
2. Se constituya el Órgano de Control de la concesión de la vía navegable troncal del Río Paraná, como ente separado de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables y con la participación del sector privado.
3. Se comience cuanto antes con las tareas de consultas y diseño del pliego para el llamado a licitación de una nueva concesión, de modo que al momento de finalización del actual contrato ya se haya adjudicado el nuevo y se garantice la continuidad de la prestación del servicio.
4. Se mantenga la participación exclusiva del sector privado en las tareas de dragado y señalización de la vía navegable troncal.
5. El proceso de selección del concesionario se realice en un entorno competitivo y

transparente, con la participación de los usuarios. En este marco, que se exija a los participantes para llevar a cabo las obras de dragado de apertura y/o de mantenimiento y señalización: probada solvencia técnica; experiencia internacional reconocida de la empresa en obras similares y eficiencia en el management de la obra.

6. Al momento de plantear mejoras en la vía navegable (profundización, ensanche del canal de navegación, radas u otras), se contemple adecuadamente la opinión de todos los usuarios de la vía navegable.

7. Se realicen los estudios ambientales pertinentes de modo de garantizar la sustentabilidad de la obra.

8. Se facilite el acceso a la información de los indicadores económico-financieros de la concesión, en particular la referida a costos e ingresos.

9. Se brinde información en forma sistemática de los movimientos de buques y otros artefactos navales, detallando las esloras, mangas, toneladas de registro neto pasantes y que se expongan las proyecciones de tráfico en la vía navegable troncal. Asimismo, que se informe sobre los accidentes y varaduras que se produzcan en la vía.

10. Quede garantizada la realización de Audiencias Públicas en el caso que se discutan o prevean aplicar cambios en el marco regulatorio o en las tarifas para cualquiera de los tramos de la concesión.

Asimismo, se considera de suma importancia mantener la estructura tarifaria actual, de tarifa plana, en el marco de una concesión que se basa exclusivamente en el principio del riesgo empresario, sin dependencia de subsidios ni aportes estatales de ningún tipo.

El Sistema de Navegación Troncal debe ser autosustentable, pues no es conveniente que dependa de la disponibilidad de fondos públicos, pues la eventual falta de disponibilidad de los mismos retrasaría el desarrollo y/o menoscabaría su estado y mantenimiento.





# “Hacer mas eficiente el ingreso y egreso de los buques por la Hidrovía”

Entrevista a Roberto Murchison, presidente del grupo Murchison

Con 120 años en la Argentina, el grupo Murchison también fue pionero para el tema de la hidrovía al instalar una terminal en Zarate en funciones desde 1996. Señala las evidentes ventajas que ha traído aparejada la profundización y puntea varios puntos importantes a ser resueltos con la futura licitación para el dragado.



El grupo Murchison es un pionero en la Argentina, sus actividades en el país acaban de cumplir 120 años. Actualmente ofrecen servicios de operaciones portuarias, movimiento de vehículos, contenedores, carga general y de proyecto, logística y almacenaje, depósitos fiscales, provisión de equipos y otras actividades vinculadas a distintos sectores de la economía, comercio exterior y la cadena logística. A lo largo de todos estos años el grupo familiar ha logrado hacer escuela en materia portuaria. Para el caso de la Hidrovía Paraná -Paraguay esta costumbre no cambió, fueron pioneros otra vez: una de las primeras terminales privadas de la hidrovía, Terminal Zárate, fue instalada por el grupo en los tiempos iniciales de la profundización de esta vía navegable central para el desarrollo de Argentina.

En una entrevista para el Anuario Hidrovías del Mercosur Roberto Murchison, presidente del Grupo Murchison, relató los comienzos en la zona de Zárate: “Nosotros fuimos de los primeros en ver las ventajas y el desarrollo que iba a tener la Hidrovía. En el año 1989 ya adquirimos el terreno en Zárate donde ahora funciona nuestra terminal de autos y contenedores y el puerto esta funcionando desde 1996 e incluso instalamos la primera grúa pórtico en el año 2000 lo que era de avanzada para la época. Vimos entonces como se fue desarrollando la hidrovía aunque el auge mayor se ve claramente en el polo granelero de Santa Fe, lo que llamamos Rosafe, donde se ha desarrollado un polo sojero y aceitero que es ejemplo en todo el mundo.”

“En cuanto a nuestro puerto – continúa Murchison - tiene una ubicación de privilegio,



**Roberto Murchison, Presidente del grupo Murchison**

no solo por estar en el río Paraná, que tiene naturalmente una gran profundidad en la zona, sino por el cruce de caminos que nos unen: la ruta panamericana que nos conecta a Buenos Aires y al norte argentino, la ruta 6 que une a Zárate con la Plata, el puente Zárate-Brazo Largo, al litoral y, en fin, los enlaces ferroviarios para el Nuevo Central Argentino (que baja desde Tucumán, pasando por Córdoba y Rosario para llegar a Zárate y Buenos Aires). Además la terminal se encuentra a 7 horas de navegación de la zona común, solo 4 más que a Buenos Aires, con el mismo peaje en la Hidrovía y en una zona que evita la congestión urbana.”

La profundización de la hidrovía Paraguay Paraná trajo innegables beneficios productivos para su amplia región de influencia. Consultado al respecto, Murchison expresó: “En cuanto a la profundización del río en el futuro, seguramente los puertos cerealeros y la Bolsa de Comercio de Rosario podrán tener más elementos al respecto. Nosotros vemos con claridad que la profundización ha significado en el pasado avances productivos y seguramente los seguirá impulsando en el futuro.”

Como conocedor del tema y en su carácter de usuario de la hidrovía, Murchison marcó algunos puntos importantes que deben ser tenidos en cuenta y resueltos en el futuro: “Por otro lado sí vemos cosas que tenemos que corregir en el río para hacer más eficiente el ingreso y egreso de los barcos y evitar congestiones e incluso posibles varaduras o accidentes: hay que mejorar la zona de entrada de buques en el Río de la Plata, estudiar y ampliar las zonas de cruces y las radas para que puedan estacionarse los buques y no amontonarse en zona común, como a veces sucede, en el futuro quizás sea bueno estudiar un mecanismo para que haya un flujo de ida y vuelta para los buques, por el Martín García y el Paraná de las Palmas lo

que disminuiría esperas, especialmente en los casos en que, como ahora, se hace reserva de canal para que pasen los buques gaseros, lo que atrasa y complica la logística. Y obviamente el aumento de calado permitirá el paso de buques mayores y, fundamentalmente, que los buques salgan con más carga, tanto los cerealeros como los porta contenedores, no así los car carriers, que no necesitan tanto calado.”

Al hablar del futuro desarrollo de la Hidrovía, el también Presidente de Terminal Zárate augura un importante crecimiento: “Todo el sistema viene creciendo, tanto con la producción nacional como con los tráficos que vienen de países vecinos como Paraguay, Brasil y Bolivia. Nuestro puerto especializado en automóviles tiene un flujo que llega hasta 800 mil vehículos en los mejores años y se ha reducido también en algunos hasta las 400 mil unidades y esperamos que tenga también una tendencia a seguir creciendo, ni bien se superen algunos cuellos de botella que produce la macroeconomía en estos tiempos.”

Murchison habló también del proceso licitatorio que se abrirá en breve para renovar el puerto Buenos Aires: “El tráfico de contenedores está en un valor bajo todavía para la región, hay mucho lugar para crecimiento porque Argentina tiene un volumen de contenedores bajo en relación a su producción. Hay que tener en cuenta que habrá pronto una licitación en Buenos Aires, en ese sentido me parece buena idea la de licitar una terminal, es adecuado al movimiento que hay en este momento ya que hoy en día hay que considerar a las terminales como commodities, donde lo que se busca es aumentar la productividad y el rendimiento. Si se ponen demasiadas terminales duplicamos inversión y equipos y nos alejamos de la meta de conseguir mejores costos para las cargas. Creo que no hay que preocuparse porque se generen problemas por la falta de competencia



y recordar que hay elementos de regulación en las autoridades para evitar que se produzcan sobreprecios o abusos de posición dominante, es solo cuestión de utilizarlos.”

“En cuanto a nuestro puerto en particular –finalizó Murchison- estamos trabajando dentro del programa de inversiones que está llevando a cabo en distintas etapas de ejecución por 30 millones de dólares a través de créditos que se gestionaron ante la Corporación Interamericana de Inversiones (CII), dependiente del BID.

El crédito forma parte del plan de inversiones por 60 millones de dólares que inició Terminal Zárate en el año 2016 y concluirá a en el primer semestre de 2019 y tiene como objetivo mejorar el equipamiento, ReachStackers para la carga en piso, y lograr que los buques portacontenedores necesiten menos tiempo para dejar y llevar sus cargas de la terminal, esa es la tendencia hoy de las navieras y nosotros estamos adaptándonos a eso” agregó finalmente.



“Nuestro puerto especializado en automóviles tiene un flujo que llega hasta 800 mil vehículos en los mejores años y esperamos que tenga también una tendencia a seguir creciendo, ni bien se superen algunos cuellos de botella que produce la macroeconomía en estos tiempos.”

# El Convenio de Integración Para La Cuenca del Plata

Entrevista a Jorge Metz, Secretario General del CIC

“En esta extensión se generan millones de dólares anuales, actividad económica próxima de la región (importaciones, exportaciones, salarios, tasas, impuestos) y gente que trabaja, que tiene la oportunidad de alimentar, construir refugio y educar a sus familias”





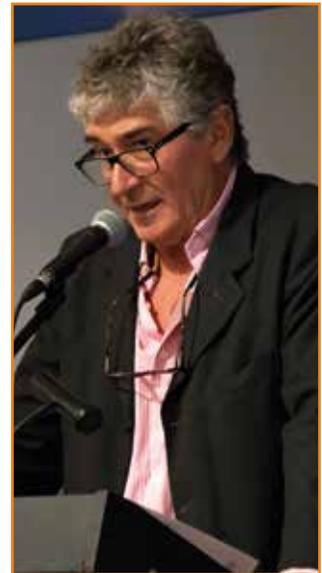
El Secretario General del – CIC- Comité Intergubernamental Coordinador de la Cuenca del Plata, Jorge Metz, describe qué es el Programa Marco de la Cuenca del Plata ha concluido su evaluación de fin de año y al respecto resalta que la Cuenca constituye un sistema hídrico con notable diversidad y productividad en materia biológica. Es una de las cuencas más afectadas en lo social y económico por las cíclicas inundaciones y los persistentes períodos de sequía. La relación entre la hidrología, las modificaciones en el uso del suelo y las incertidumbres respecto del clima plantea un desafío para disminuir la vulnerabilidad de los desastres naturales y atender la gestión ambiental y las necesidades de la población en condiciones de pobreza y marginalidad. En este contexto, el desarrollo económico y social requerido, dentro de un marco de integración regional que lo contiene plantea la necesidad de un gran esfuerzo en la valoración, conciencia y educación respecto de la naturaleza.

Con estos antecedentes y apoyo de la OEA/ PNUMA se gestionó y obtuvo financiamiento del Fondo de Medio Ambiente Mundial para el Programa Marco de Gestion Sostenible de Los Recursos Hídricos de la Cuenca del Plata, donde actuaron 150 instituciones y 1500 especialistas de la región.

**P.:¿Cual es su reflexión final en relación a la responsabilidad asumida como Secretario General del CIC?**

**Jorge Metz:** Nadie ignora que el hombre es una realidad posterior a la naturaleza, que existía una naturaleza y que después vinimos los hombres. Que éstos modificaron a la naturaleza para atender sus necesidades, que esa modificación realizada fue siempre el resultado de una decisión, que fue una decisión política. Por lo tanto debemos reflexionar, que todas las decisiones que acontecen a la hora de transformar a la naturaleza son el resultado de decisiones políticas y no es necesario aclarar que política significa todo aquello que compromete al cuerpo social en la que se toma esa decisión.

Esta decisión política de integración oportuna regional cumplió sus 51 años. Este hecho histórico, piedra fundamental de unificación, es adoptada en el año 1967 de creación del Comité Intergubernamental Coordinador De Los Países De La Cuenca Del Plata. Organismo internacional del interés común de los cinco países Argentina, Brasil, Bolivia,



Jorge Metz, Secretario General del CIC

Esta red hidrográfica tiene una extensión de más de 3100000 km<sup>2</sup>. Es el 17% de la superficie de Sudamérica. Participan tres sistemas hídricos principales, los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay que confluyen en el Río de La Plata con afluentes los ríos Bermejo y Pilcomayo.

Paraguay y Uruguay abocados a estudios, programas y obras de infraestructura en hidrología, recursos naturales, transporte y navegación, suelos y energía.

La sociedad moderna necesita recursos económicos posibles atendiendo también los recursos naturales. En esta extensión se generan millones de dólares anuales, actividad económica próxima de la región (importaciones, exportaciones, salarios, tasas, impuestos) y gente que trabaja, que tiene la oportunidad de alimentar, construir refugio y educar a sus familias. En este proceso se estimulan las oportunidades de negocios y de trabajo y esto genera la industria de servicios y acrecienta la demanda pública, incluyendo la protección del medio ambiente y preservación de los recursos naturales.

Esta red hidrográfica tiene una extensión de más de 3100000 km<sup>2</sup>. Es el 17% de la superficie de Sudamérica. Participan tres sistemas hídricos principales, los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay que confluyen en el Río de La Plata con afluentes los ríos Bermejo y Pilcomayo.

Habitan 110.000.000 personas y concentra el 70% del PBI de los países miembros. Su actividad se centra en lo agrícola ganadera (soja, trigo, maíz y arroz), la industria automotriz, petrolera, minera y agroindustrial. Además con gran capacidad de producir energía hidroeléctrica que produce 93000 megavatios actualmente al 66% de su capacidad.

En el objetivo de mancomunar esfuerzos, promover el desarrollo armónico y la integración física de la Cuenca del Plata, y de sus áreas de influencia directa y ponderable estamos abocados en promover, la identificación de áreas de interés común y la realización de estudios, programas y obras, así como la formulación de entendimientos operativos o instrumentos jurídicos que se estimen necesarios y que propendan a fortalecer, coordinar gestiones, profundizar la cooperación regional, ampliar conocimientos, intercambiar información y experiencia

En la Reunión 552<sup>o</sup> del CIC las delegaciones propusieron realizar acercamientos con otros órganos del Sistema, entidades de similar naturaleza y otros para aunar esfuerzos y evitar duplicidad de acciones. A partir de los convenios que el CIC ha firmado en nuestras instituciones, se efectuarán los primeros contactos y se pondrá a consideración de las entidades la propuesta de actividades a desarrollar.

**P.: ¿Por qué es necesario el fortalecimiento de la capacidad de cooperación y poner foco en el “primer tratado de integración de los cinco países”?**

**Jorge Metz:** “Hay una serie de razones que enumero a continuación:

1. Los eventos hidrológicos extremos, el cambio climático (lluvia/sequia) producen efectos sociales, económicos y ambientales.
2. Pérdida de calidad de las aguas contaminantes orgánicos y químicos obligan el monitoreo y control de los cinco países.
3. La sedimentación de los cuerpos y cursos de aguas de la Cuenca limitan la capacidad de las vías navegables y de los puertos con altos costos de mantenimiento. La permanente erosión y degradación de la tierra.
4. Las alteraciones en la biodiversidad (ecosistemas fluviales y costeros incluyendo humedales.
5. El uso no sostenido de los recursos pesqueros, soporte económico y alimento para la sociedad con poblaciones indígenas y sectores pobres.
6. La utilización no sostenible de los acuíferos en zonas críticas cuya integración con los recursos superficiales y el clima y desarrollo.
7. Los conflictos por el uso del agua y el impacto ambiental de los cultivos sin una visión del conjunto y resolución equilibrada



8. La falta de planes de contingencia frente a desastres, seguridad de las represas, prevención de accidentes y catástrofes en la navegación y transporte de materiales contaminantes y peligrosos

9. La insalubridad de las aguas y deterioro de la sanidad ambiental y su efecto en el hombre derivados de la contaminación y modificación de calidad.

10. La estandarización de un régimen de formación para el personal navegante de las vías navegables internacionales.

11. Corregir la distorsión de precios y costos de los servicios que afectan a la logística de transporte que impactan en el productor.

12. Evitar la tendencia recurrente en crear nuevos organismos debiendo fortalecer y convocar los ya existentes de manera de coordinar sus gestiones.”

**¿En síntesis cuales son los hitos planteados en el tratado o convenio de integración que se promueven en el ámbito de la cuenca?**

**Jorge Metz:** “Lo podemos resumir en 8 puntos centrales:

1. La facilitación y asistencia en materia de navegación.
2. La utilización racional del recurso del agua.
3. La preservación y el fomento de la vida animal y vegetal.
4. El perfeccionamiento de las interconexiones viales, ferroviarias, fluviales, aéreas, eléctricas y de telecomunicaciones.
5. La promoción y facilitación y radicación de industrias de interés para el desarrollo de la Cuenca.
6. La complementación económica de áreas limítrofes.
7. La cooperación mutua en materia de educación, sanidad y lucha contra las enfermedades.
8. El conocimiento integral de la Cuenca del Plata.”

**En la Reunión 552° del CIC las delegaciones propusieron realizar acercamientos con otros órganos del Sistema, entidades de similar naturaleza y otros para aunar esfuerzos y evitar duplicidad de acciones.**



**EAPVC**  
Ente Administrador Puerto  
Villa Constitución

*“Conectando la ciudad  
con el Mundo”*

Puerto de Cabotaje s/n - tel: +54 03400 475012  
eapvc@eapvc.com.ar - Villa Constitución - Argentina

FERNANDO VILLALBA  
PRESIDENTE



## CUMPLIMOS CADA UNO DE SUS DESAFIOS PORTUARIOS

MANTENIMIENTO DEL PUERTO DE CARTAGENA, COLOMBIA



Boskalis ofrece soluciones portuarias innovadoras y competitivas. Desde estudios de factibilidad, diseño y ejecución hasta servicios de mantenimiento y operación.

**Boskalis International B.V.  
Sucursal Argentina**

Reconquista 559 5°  
C1003ABK Capital Federal  
Buenos Aires  
Argentina  
T +54 11 43125949

[www.boskalis.com](http://www.boskalis.com)



**PTP** group

Invertiendo en el desarrollo portuario  
de la región.

## TERMINALES PORTUARIAS

### > **Argentina**

Ramallo.  
Villa Constitución.  
Puerto General San Martín.

### > **Uruguay**

Nueva Palmira.

### > **Paraguay**

Villeta.

> [www.ptpgroup.com.ar](http://www.ptpgroup.com.ar)

> [info@ptpgroup.com.ar](mailto:info@ptpgroup.com.ar)

**DEHER S.A.**  
SERVICIOS LOGÍSTICOS



SERVICIOS PORTUARIOS INTEGRALES

- En Buques:
  - \_ CARGA- DESCARGA de contenedores
  - \_ Carga General
  - \_ Carga de Proyectos Especiales
- En Depósitos:
  - \_ CONSOLIDADOS y DESCONSOLIDADOS
  - \_ Maquinarias de uñas y telescópicas
  - \_ Picking
  - \_ Transporte y distribución

 Operamos en buques, muelles y depósitos de terminales y de otros sectores industriales.



Calidad en el Servicio  
Seguridad en la Operación  
Satisfacción del Cliente:



México 628 - 3º piso Tel./Fax:(+54 - 11) 4300 - 2449 Web: [www.deher.com.ar](http://www.deher.com.ar) Ciudad Autónoma de Buenos Aires Argentina

# PUERTO ROSARIO

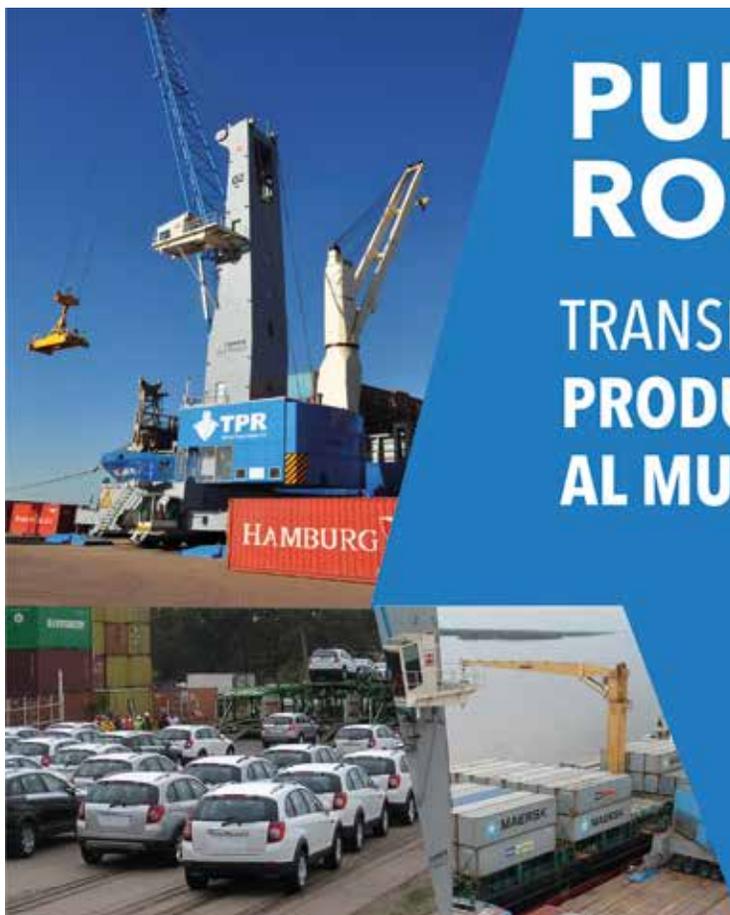
## TRANSPORTANDO LA PRODUCCIÓN REGIONAL AL MUNDO



**ENAPRO**

ENTE ADMINISTRADOR  
PUERTO ROSARIO

[www.enapro.com.ar](http://www.enapro.com.ar)



# SENEBOGEN

MANIPULADOR DE  
MATERIALES



**SOLUCIONES PORTUARIAS · MOVIMIENTO DE MATERIALES  
CARGA Y DESCARGA DE GRANELES · SOLUCIONES PORTUARIAS**



**MAQUINARIA  
SIN LÍMITE.**

**BASE OPERATIVA  
CAMPANA**  
Ruta Nac. N° 9 km 78  
Campana, Buenos Aires  
Tel: +54 3489 403040

**CENTRO DE NEGOCIOS  
DON TORCUATO**  
Au. Panamericana km 26.6  
Gral. Alvear 2702 y Colectora Este  
Don Torcuato, Buenos Aires  
Tel: +54 11 4011 5050



CONTACTANOS → [WWW.TECMACO.COM.AR](http://WWW.TECMACO.COM.AR) ·     

# TERMINAL 7



TERMINAL 7

SOCIEDAD ANONIMA

# Capítulo IV

## Perspectivas del Transporte Marítimo. Impacto de la Ampliación del Canal de Panamá. Competitividad del Comercio Exterior y Economías de Escalas



# Impacto de la ampliación del Canal de Panamá en el transporte de granos desde Sudamérica

La experiencia internacional demuestra que el desarrollo de hidrovías eficientes contribuye al mejoramiento de la competitividad, a la generación de economías de escala, a la reducción de costos logísticos, a una mejor inserción en el comercio internacional y al desarrollo de nuevos polos de actividad económica.



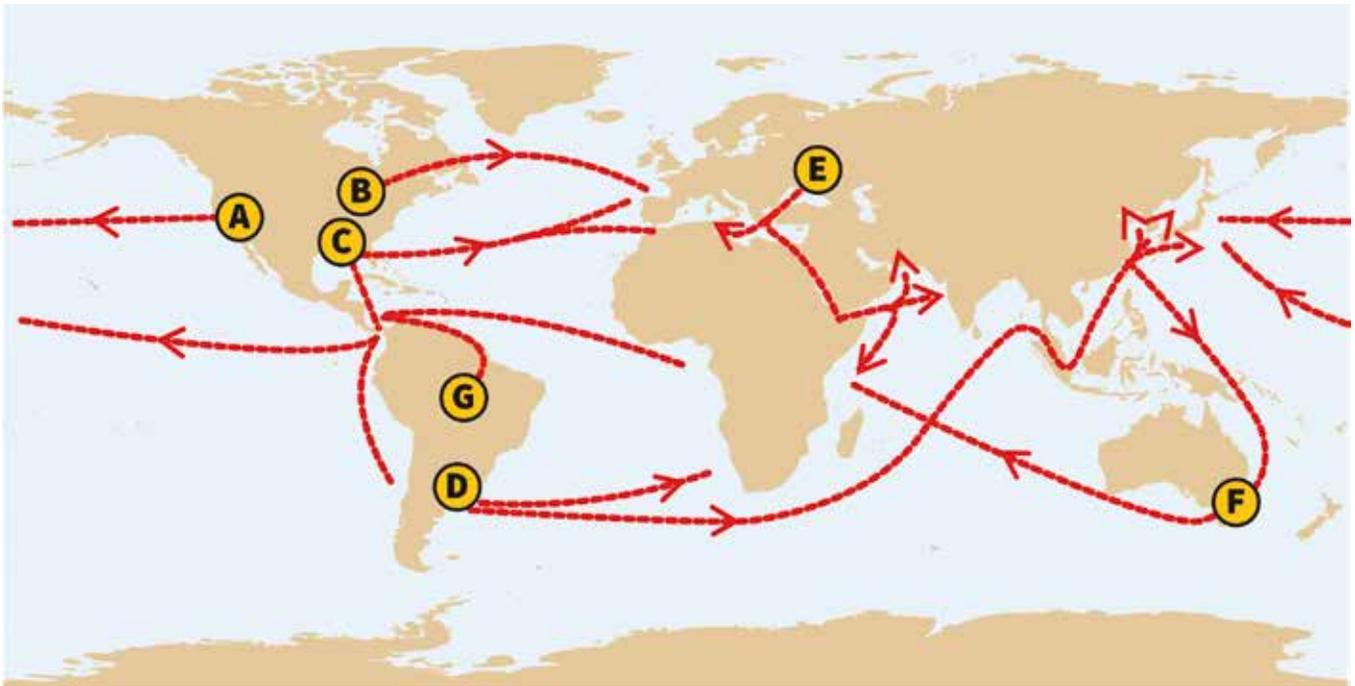


El Canal de Panamá es un paso importante de granos en la ruta costa este de Estados Unidos hacia Asia. En el año 2016 Estados Unidos exportó un total de 129.1 millones de toneladas y por el Canal de Panamá transitaron 47.24 millones, representando un 36.6 % del total. Los granos, sin embargo, hasta el momento no están entre aquellos productos que más han utilizado el canal ampliado. En gran medida ello se ha debido a las limitaciones de calado que existen en la salida principal de los granos en el puerto de South Louisiana, que está limitado por la profundidad máxima del río Mississippi en esa localidad y que costaría muchísimo dragar para permitir la recalada de buques con más de 40 pies de calado. La profundidad máxima del canal de navegación en esa región es de 45 pies, o sea con cinco pies debajo de la quilla el calado máximo es de 40 pies.

La estructura de peajes del canal ampliado no es atractiva para que los buques graneleros lo utilicen por uno o dos pies más de calado, por lo que tendría que diseñarse un buque con mayor eslora y manga pero con un calado máximo de 45 pies, para aprovechar las dimensiones de la nueva esclusa. Como respuesta a esta situación, en el año 2011 ADM ordenó, y en el 2014 recibió el primero de tres buques de 95,000 TPM, con 237 metros de eslora, 40 metros de manga y un máximo de 12.5 metros de calado, equipado con un sistema de lubricación por burbujas para reducir la resistencia de la fricción entre el casco y el agua de mar, lo que se ha traducido en una reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> en un 27%, comparado con un granelero convencional. Este buque podrá transitar por el Canal de Panamá ampliado, reduciendo considerablemente los costos por tonelada de carga transportada en la ruta desde el Golfo de México hasta Asia.

Las distancias desde el sur este de Sudamérica hacia Asia por el Canal de Panamá no justifican económicamente el cambio de la ruta tradicional por la del Cabo de Buena Esperanza. Las principales rutas de transporte de granos se muestran en el mapa a continuación:

**El potencial de crecimiento de las exportaciones de productos agrícolas depende en gran medida de que la infraestructura esté en capacidad de absorber dicho crecimiento.**



Fuente: Libro "Presente y Futuro del Transporte por la Hidrovía Paraguay – Paraná – Perspectiva económica de su ampliación- Informe Técnico Programa Infraestructura Regional para la Integración UNR"

- Ruta A: Norteamérica hacia Asia
- Ruta B: Norteamérica (Vía Grandes Lagos) hacia Europa
- Ruta C: Norteamérica (Vía hidrovía Mississippi, Canal de Panamá) hacia Asia y costa oeste Latinoamérica
- Ruta D: Argentina hacia Europa, África, Asia, Golfo de Arabia, India
- Ruta E: Rusia hacia Europa, África, Asia, Golfo de Arabia, India
- Ruta F: Australia hacia Asia, y costa este de África
- Ruta G: Potencial – noreste de Brasil, vía Canal de Panamá a Asia





Fuente: Libro "Presente y Futuro del Transporte por la Hidrovía Paraguay – Paraná – Perspectiva económica de su ampliación- Informe Técnico Programa Infraestructura Regional para la Integración UNR"

Esta última ruta potencial saliendo de Sao Luís, vía Canal de Panamá, depende del desarrollo/dragado de los corredores Madeira, Amazonas, Paraguai, y Tapajós, y demás infraestructura ferroviaria y portuaria por esa región. La ventaja competitiva que ofrece para el grano es que reduce el tiempo de transporte en cerca de diez días, lo que se traduce en una reducción de costos de transporte significativa, aun tomando en cuenta el pago de peajes por el Canal de Panamá.

En resumen, la ampliación del canal de Panamá y la expansión de la frontera agrícola en Brasil, como así también los emprendimientos de las hidrovías en dicho país, están en condiciones de estructurar un nuevo escenario en el mercado internacional de granos que podría ser perjudicial para las producciones del sur (especialmente Argentina, Uruguay y Paraguay). La competitividad necesaria para hacer frente exitosamente aquel escenario regional/global también deben entrar en la consideración de la expansión de la Hidrovía.

### Competitividad del Comercio Exterior y Economías de Escalas

La competitividad del comercio exterior de

los países depende de muchos factores. Uno de los más importantes es el costo de la logística que incluye entre otros, los costos de transporte, almacenaje y entrega. La cadena de suministros de productos agropecuarios incluye el transporte terrestre, manejo portuario, almacenaje, transporte marítimo, seguros, etc. En ese sentido también es importante señalar que en el caso de Sur América, al igual que el de Estados Unidos, la producción agrícola se encuentra a bastante distancia del mar, por lo que los costos de transporte pueden incidir de manera importante en la competitividad de cada uno de estos países. El hecho es que tanto Estados Unidos como Sur América, se benefician de las hidrovías que sirven como medio para el transporte por barcaza y a su vez permiten que los buques puedan ser cargados en lugares más profundos de la hidrovía. En el caso de la Hidrovía Paraguay- Paraná (HPP) la extensión en kilómetros del proyecto de profundización se extiende hasta el kilómetro 588, por lo que los ahorros posibles como resultado de una mejor utilización de la capacidad del buque pueden ser considerables. Las ventajas comparativas de los países dependen de muchos factores, como la productividad por hectárea, los costos de mano de obra, los costos de energía, etc.,

**El aprovechamiento de economías de escala, se traducen en un uso más eficiente del combustible.**



**La ampliación de la Hidrovía permitirá mejores condiciones para la elección de la flota más eficiente para este mercado, lográndose de esta forma las anheladas ventajas competitivas y de mejoras de la productividad.**

pero las ventajas competitivas van a depender de la infraestructura carretera, ferroviaria, y donde aplique, de las características de las hidrovías. En casos en que la hidrovía está utilizándose a capacidad, en el sentido de que el tráfico durante los períodos pico puede alcanzar niveles de congestión significativos, estas demoras o cuellos de botella pueden incidir de manera importante en los costos de transporte y logística. Por otro lado, en casos en que se proyecta un incremento en la producción, es posible que la infraestructura existente no satisfaga los requerimientos de la futura demanda, con lo que apremia el mejoramiento de las vías de transporte, especialmente las navegables. El potencial de crecimiento de las exportaciones de productos agrícolas depende en gran medida de que la infraestructura esté en capacidad de absorber dicho crecimiento.

Las ventajas de aumentar la capacidad de las hidrovías se pueden cuantificar en diferentes maneras; la primera, por la simple reducción de costos por tonelada de carga transportada; la segunda, es el impacto indirecto que surge de la mejor utilización de los buques, resultando en menos buques, lo que reduce el congestionamiento; la tercera, también indirecta, que permite la utilización de buques de mayor porte, lo que puede traducirse en economías de escala, que a su vez redundan en menos costos de transporte y menos congestión; y la cuarta, que con una mejor utilización del buque, o el uso de buques más grandes, se reduce la necesidad de top-off a la salida de la hidrovía. El top-off es una operación requerida para que el buque navegue a capacidad máxima en los trayectos largos. Es una operación costosa, por lo que cualquiera disminución puede resultar en menos costos por unidad de carga transportada. Finalmente y no menos importante, la mejor utilización del buque, o el aprovechamiento de economías de escala, se traducen en un uso más eficiente del combustible, lo que redundan directamente en la disminución de gases de efecto de invernadero, algo que va a ser altamente apreciado por las comunidades que viven a lo largo de la Hidrovía y que a su vez reducirá el impacto que pudiera tener la lluvia ácida en las áreas de explotación agrícola.

El transporte marítimo se utiliza para mover cargas, por lo que el enfoque ulterior para medir su gestión es el costo por unidad de carga transportada, sea esta unidad de carga la tonelada, el contenedor (TEU), el vehículo (CEU), el barril de combustible, el pie cúbico de gas, o la unidad que corresponda a cada tipo de cargamento. El buque tiene por diseño una capacidad máxima (segura) de transporte de carga en toneladas, consignada por su medida en Tonelaje de Peso Muerto (TPM). El costo de operación del buque se define entonces como el costo por tonelada de peso muerto, que proviene de la sumatoria de todos los costos operativos, costos de viaje, de manejo de la carga y de capital incurridos en un año, divididos por el Tonelaje de Peso Muerto del Buque.

En este sentido, el costo por Tonelada de Peso Muerto de un buque va a depender de factores exógenos en su mayoría, como son el costo del combustible, de los insumos y de la tripulación, los costos de capital que tuvieron que ver con el lugar, fecha de construcción y financiamiento del buque, y los costos de manejo en los puertos de origen y destino, etc. De ahí que la eficiencia y rentabilidad del buque van a depender mayormente de la óptima utilización del buque para el transporte de la carga. Por ello es importante seleccionar el tamaño óptimo del buque para la cantidad de carga a transportar, pero así mismo es importante lograr la mejor utilización de la capacidad del buque y esto muchas veces depende del calado máximo con que el buque puede navegar.

La ampliación de la Hidrovía permitirá mejores condiciones para la elección de la flota más eficiente para este mercado, lográndose de esta forma las anheladas ventajas competitivas y de mejoras de la productividad.

La economía de escala tiene implicaciones importantes. Un buque grande, por ejemplo un granelero Panamax de 70,000 TPM, tiene costos operativos mucho más bajos

por tonelada de carga que un “Handy ” de 30,000. Pero la única manera de lograr las economías de escala del buque más grande es utilizando al máximo su capacidad, de lo contrario el costo de carga transportada puede ser mayor que el de un buque de 30,000 cuya capacidad esté utilizada al máximo. En el caso de la Hidrovía, podemos suponer racionalmente que la expansión permitirá satisfacer de manera más económicamente eficiente las mayores necesidades de transporte, con lo cual se estaría cumpliendo con las “economías de escala”.

Al final, el tamaño del buque debe ser el óptimo para reducir los costos por tonelada de carga transportada y a su vez, el calado debe permitir la utilización máxima del buque seleccionado. Sobre este tema es importante señalar que uno de los principales factores que inciden en el costo de operación de un buque es el combustible. La tabla a continuación muestra como ejemplo la variación por tamaño de buque en costos diarios de operación.

O sea que, tomando en consideración las economías de escala, un buque de 30,000 DWT tiene costos por tonelada de peso muerto en el orden de USD 191 por día, versus USD 74 para un buque de 170,000 TPM. Sin embargo, si el buque de 170,000 TPM solamente llevara 30,000 toneladas de carga, el costo por tonelada de carga transportada sería de USD 419 ( $170,000 \times 74 / 30,000$ ). El ejemplo muestra la variación en el peor de los casos, pero evidencia el efecto que tiene la mala utilización del buque.

En el caso de la Hidrovía, los contratos típicos de fletamento son los contratos por viaje y por tiempo. En ambos casos el beneficio en concepto de una mejor utilización del buque como resultado de un mayor calado, los puede percibir directamente el fletador, o mejor dicho, el dueño de la carga, dado que, en ambos casos, la mejor utilización del buque redundará en costos por unidad de carga transportada más bajos.

El crecimiento económico general y la competitividad del comercio exterior de los países dependen de muchos factores. Uno de los más importantes es el costo de la logística que incluye entre otros, los costos de transporte, almacenaje y entrega. La cadena de suministros de productos agropecuarios incluye el transporte terrestre, manejo portuario, almacenaje, transporte marítimo, seguros, etc. En ese sentido también es importante señalar que en el caso de Sur América, al igual que el de Estados Unidos, la producción agrícola se encuentra a bastante distancia del mar, por lo que los costos de transporte pueden incidir de manera importante en la competitividad del país.

La experiencia internacional demuestra que el desarrollo de hidrovías eficientes contribuye al mejoramiento de la competitividad, a la generación de economías de escala, a la reducción de costos logísticos, a una mejor inserción en el comercio internacional y al desarrollo de nuevos polos de actividad económica.



# La bandera argentina tiene que volver a la flota fluvial

**Entrevista a Julio González Insfrán: Secretario General del Centro de Patronos y Oficiales Fluviales de Pesca y Cabotaje Marítimo**

**La Argentina tuvo una gran flota fluvial entre los 50 y los 80. Ahora esta flota es casi inexistente y hay que volver a crearla. Hay importantes ingresos que podrían generarse por esa vía si el país se pone una meta de poder transportar solo un 20 % de la carga que sale por la Hidrovía. La incorporación de tecnología amigable con el medio ambiente es otra de las claves del desarrollo.**



**Julio González Insfrán** es secretario general del Centro de Patrones y Oficiales Fluviales de Pesca y Cabotaje Marítimo, y Vicepresidente de Navegación Interior para América Latina y el Caribe de la Federación Internacional de Trabajadores de Transporte (ITF).

Tuvo un fuerte protagonismo en la discusión parlamentaria que culminó, en Argentina, con la sanción de sendas leyes para la industria naval y la marina mercante. Sin embargo, como la mayoría de los referentes de este amplio sector, no quedó para nada conforme con la reglamentación que se hizo desde el poder ejecutivo argentino de estas leyes.

El Capitán González Insfran lamentó que se haya dejado de lado el consenso que tanto trabajo costó conseguir y que se haya avanzado en una reglamentación que – aseguró – “convierten en letra muerta a las leyes”.

El dirigente se explayó sobre las posibilidades desaprovechadas de la hidrovía: “Nosotros nos estamos perdiendo una oportunidad de negocios muy importante en la Argentina, nuestro problema es los dólares genuinos que no generamos y en la utilización de la hidrovía podemos generar, con la marina mercante argentina, un ingreso muy significativo para nuestro país. Acá se necesita relativamente poca inversión y nos aseguramos rentabilidad, la hidrovía tiene la carga, con 400 millones de toneladas de carga, entre minerales y granos, en la zona rosario son casi 100 millones de toneladas por año. Hay que aprovechar que tenemos la carga y generar el flete transportado en bandera argentina, para que el negocio sea nacional. La bandera tiene que ser competitiva en el río y eso lo podemos hacer si cobramos los mismos impuestos que cobran las otras banderas. Hay que elaborar una política y un plan para poner en marcha nuestra marina mercante, nuestra industria naval y es un tema que no debemos soslayar. Lamentablemente la reglamentación dejó de lado la promoción y los temas fiscales que ayudarían al verdadero desarrollo, es algo que deberemos retomar tarde o temprano porque es una necesidad de nuestro país.”

Consultado sobre como arribamos a esta situación en la que Argentina se ha quedado



**Julio González Insfrán,**  
Secretario Gral. Centro de  
Patrones

**“Acá con poca inversión nos aseguramos rentabilidad, la hidrovía tiene la carga, con 400 millones de toneladas de carga, entre minerales y granos, en la zona de Rosario son casi 100 millones de toneladas por año, la bandera argentina debe transportar una parte de eso “**



casi sin flota propia Insfran relata: “Estamos fuera de competencias por decisiones políticas equivocadas e intereses económicos. Desde los años 50 a los 80 tuvimos una gran flota fluvial del estado argentino, La Coloso del Plata la llamaban, con 1100 buques fluviales en actividad en la hidrovía Paraná Paraguay. Éramos el único país de Sudamérica con semejante flota. Después, desde Martínez de Hoz con los modelos liberales, se empezó a cercenar esa posibilidad vendiendo, rematando y entregando barcos a empresas privadas ineficientes. El resultado de esas políticas es que hoy no tenemos marina mercante y los fletes los manejan los extranjeros en nuestros ríos. Si hay que sacar contenedores de Corrientes o Chaco, por ejemplo, hay que recurrir a un buque de bandera paraguaya, hoy Paraguay tiene la flota más grande de Latinoamérica.”

“Paraguay construyó su flota- explicó Insfran - en 20 años logro ser una potencia naviera. Tienen astilleros que pueden hacer una barcaza en una semana. La receta es su política impositiva, dejar producir a los inversores, dejarlos que creen fuentes de trabajo, aprovechando la hidrovía y el gran mercado de granos y minerales que hay en la región. No es posible que en Argentina se pague el 35 % de impuesto a las ganancias para una empresa naviera contra el 10 % que se paga en Paraguay, o que tengamos impuestos sobre el combustible, para la bandera nacional, un 58 % mas alto que lo que paga un barco extranjero... obviamente no podemos competir así.”





**“Para tener más competitividad hay que desarrollar combustibles alternativos, hay que empezar a trabajar con buques a gas, nosotros estamos en condiciones de tener la tecnología para desarrollar buques a gas en la hidrovía.”**

González Insfran se explayó con algunos números que demuestran claramente como es necesaria una industria naval: “Si transportamos el 30 % de la carga vamos a necesitar, para 20 millones de toneladas, 50 equipos ( un remolcador de empuje con 25 barcazas). Construir un remolcador de este tipo insume 86 mil horas hombre de trabajo, construir una barcaza 7 mil horas hombre de trabajo. Es decir, cada equipo necesita 261 mil horas hombre de trabajo argentino. Si multiplicamos por los 50 necesarios hablamos, nada menos, de 13 millones de horas hombre de trabajo, fijese como repercutiría eso sobre el mercado de trabajo nacional... y hablamos de transportar solo un 30 % de la carga, estos es multiplicador, no solo la fabricación, después reparaciones, industrias asociadas... se puede hacer una revolución productiva con esto”

#### **Combustibles alternativos en la hidrovía**

González Insfran insiste en que, con las políticas adecuadas, Argentina podría recuperar parte de ese mercado, que además ahora es mucho mayor de lo que era entonces. “Pero esta no es la única forma – asegura Insfran - otro de los temas que nos pueden ayudar a tener más competitividad es desarrollar combustibles alternativos, hay que empezar a trabajar con buques a gas. Nosotros estamos en condiciones de tener la tecnología para desarrollar buques a gas en la hidrovía, tenemos el combustible en Vaca Muerta, tenemos que lograr que nuestros barcos comiencen a utilizar ese combustible; este uso es una tendencia mundial y va a ser obligatorio en el futuro. Es una ventaja que tenemos y hay que aprovecharla, tenemos gas, tenemos la tecnología para hacer estos barcos, hay que poner manos a la obra ahí, hay que desarrollar estas políticas. Hay que culminar con la idea de que la única manera de reducir costos es bajar el costo salarial, hoy si regalamos el trabajo igual el armador no puede trabajar acá, los costos impositivos lo sacan del mercado...”

El dirigente sindical habló sobre los casos de contaminación en el Paraná y la falta de educación sobre el tema, que afecta también al transporte fluvial. “En realidad, es un problema de toda Latinoamérica”, dijo. “Nosotros estamos aportando el desarrollo de buques a gas porque justamente es una forma de disminuirla. Son tecnologías que tenemos que utilizar. Hace falta desarrollo político en estos temas en la Argentina y ojalá que este gobierno o el que viene lo pongan en marcha”.

González Insfrán aseguró también que “el desarrollo tecnológico nos va a llevar a la liberación en todo sentido y al desarrollo personal de cada una de nuestras familias. El concepto que tenemos que tener claro es que el hombre vive de su trabajo, progresa con su trabajo y generar trabajo significa tener industrias, tener desarrollo”.

En ese sentido agregó: “Tenemos que aprovechar nuestra materia prima: el algodón que plantamos en Chaco, debemos transformarlo en tela, y vender la mejor tela del mundo. El cuero crudo, debemos transformarlo en zapatos y vender los mejores zapatos del mundo. Tenemos que fabricar las chapas navales para poder construir los barcos en la Argentina y transportar la carga que generamos por lo menos en un 20%, un 30%”.



# Es necesario seguir profundizando la Hidrovía, incluyendo los accesos a los puertos

Entrevista a Roberto Coria, Secretario General del Sindicato de Guincheros

Desde la FeMPINRA se valora como muy positivo el efecto que las obras de la Hidrovía han significado para una amplia región productiva y portuaria de la Argentina. Abogan para que en el futuro se contemplen también las obras necesarias para muchos puertos que no fueron incluidos en las obras realizadas hasta el momento.





El Secretario General del Sindicato de Guincheros, **Roberto Coria**, también integrante de la Federación Marítimo Portuaria y de la Industria Naval, Fempinra, se expresó sobre la actualidad y las perspectivas de la Hidrovía en el reportaje que reproducimos a continuación:

**P: Cual es su valoración acerca del desarrollo que ha tenido la Hidrovia Paraná Paraguay desde que se decidió su dragado, hasta el presente?**

**Roberto Coria:** “Evidentemente ha sido muy positivo y necesario el acuerdo de la Hidrovía que con la profundización y señalización le ha dado una gran calidad al transporte en el río. El mundo se mueve a través de líneas marítimas y argentina tenía que mejorar en ese modo de transporte, lo hizo y se generaron muchas inversiones y desarrollos portuarios. Después se pueden criticar el acuerdo del Mercosur que nos tiene desacomodados o algunas asimetrías con Paraguay, podemos decir que nosotros ponemos la autopista y ellos la usan y otros puntos de crítica, pero tenemos que partir que de en general todo el proceso ha sido muy positivo.

El polo Rosafe ha sido favorecido con este acuerdo, la economía regional de las provincias de Santa Fe y el polo sojeros se ha visto beneficiados directamente. Hay que seguir mejorando estas cuestiones para evitar la congestión de camiones que hay que mejorar ahora, es el momento de que también haya puertos alternativos que puedan proveer con barcazas la soja al polo industrial allí instalado y favorecer así que no se siga incrementando la congestión portuaria. Estas medidas permitirán que en el futuro se evite el cuello de botella que se da en la safra de los cereales, con largas colas de camiones que no se producirán si tenemos otros puertos desde donde se pueda embarcar el cereal a la zona de molienda y despacho.”



Roberto Coria, Secretario Gral. del Sindicato de Guincheros

**“El Estado debería intervenir para que los productos de nuestro país puedan participar de una competencia sana, para que desde afuera no se nos termine fijando precios y valor de nuestra producción”**

**P. Mirando hacia los próximos años. Cual cree que es el camino que debe tomar la Hidrovía y que obras es necesario realizar?**

**Roberto Coria:** “Como portuarios vinculados a los puertos de la región tenemos que decir que es necesario seguir profundizando y asegurar los accesos a la red troncal, hay que tener en cuenta los accesos a los puertos ya que varios de ellos han quedado relegados por no tener solucionado este tema, como Corrientes o Misiones. Las barcazas tienen que tener un puerto cabecera en la zona para luego mejorar los costos, lo hemos visto y hemos rescatado la opinión de gobernadores cuyas provincias han quedado relegadas al no estar incluido los accesos en el acuerdo de la hidrovía original y no disponer de fondos en cada caso para encarar obras muy necesarias. Hay que determinar puertos cabeceras, que junten la carga de otros puertos fluviales y no tenga que concentrarse todo en Rosario o Buenos Aires.

En muchos casos no es fácil que los productores o las provincias se hagan cargo de algún dragado complejo que no puede encarar regionalmente, hay que pensarlo globalmente e incluirlo en el proyecto nacional.

En el nuevo llamado para el 21 habría que tener en cuenta estas cuestiones que quedaron antes relegados y a través de la experiencia tomada en los últimos años ver que se incorporen también los accesos a puertos que, de otro modo, van a volver a quedar como testimoniales.

El Estado debería intervenir para que los productos de nuestro país puedan participar de una competencia sana, para que desde afuera no se nos termine fijando precios y valor de nuestra producción que cada vez tiene menos alternativas para salir. Sino se da el caso de que la producción queda como rehén y no tiene condiciones para discutir costos portuarios, ni de flete y tiene que aceptar lo que se le impone. Esto no es una visión estatista del tema, en todo el mundo cuando hay políticas portuarias, el Estado tiene un rol clave.”

**P. En el puerto Buenos Aires se esta planeando una renovación que traerá aparejado cambios importantes en la estructura portuaria, como por ejemplo que, durante algunos años, habrá una sola terminal de contenedores en Puerto Nuevo. Cual es la posición de FeMPINRA al respecto?**

**Roberto Coria:** “Le estamos pidiendo al gobierno que este proyecto que aun no ha salido sea modificado para que haya dos terminales en Buenos Aires, no una, tres es demasiado de acuerdo a la realidad actual, pero entendemos que dos terminales, es lo que tendría que tener el puerto. No acordamos con hacer una ahora y una mas adelante porque sabemos lo que suele pasar con estas cosas, lo que se planifica para el futuro queda en planificación. Nosotros proponemos alternativas, los pliegos no están todavía, pedimos que se amplíen las concesiones entre 5 y 6 años mas y luego definirlo, con consulta a todo el sector, las condiciones están cambiando en todo el mundo y no es una mala idea esperar a ver cómo se desarrolla este proceso antes de ponerse a modificar ahora. “

“Nosotros creemos que Argentina va a crecer en el futuro, mas alla de quien sea el gobierno, entonces hay que pensar en puertos para ese futuro, no podemos diseñar en base a los números actuales, insisto la carga va a crecer y los puertos tienen que estar preparados, se necesitan dos terminales en Buenos Aires, a lo que se le suma Dock Sud, La Plata y Zarate, toda una estructura pensada para el crecimiento necesario de nuestro comercio exterior.”



**Nuestro trabajo, un compromiso.  
Nuestra bandera, un orgullo.**



**MARUBA**



**MARITIMA MARUBA S.A.**

Maipú 535 – 1° Piso – C1006ACE  
Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina  
Tel.: (+54 11) 5279 5555  
Tel.: (+54 11) 5352 3700  
Fax: (+54 11) 5273 2277  
info@maruba.com.ar

**WWW.MARUBA.COM.AR**

# Una apuesta por la Hidrovía

Entrevista a Marcos de Monte propietario del ARPS y vicepresidente de la ABIN (Asociación Bonaerense de la Industria Naval)

“La Hidrovía tiene que ser un eje fundamental de la logística en el país y en todos los países de la región que actúan sobre la cuenca hídrica”



Marcos de Monte, propietario del ARPS y vicepresidente de la ABIN (Asociación Bonaerense de la Industria Naval), considera que la Hidrovía tiene un papel neurálgico en el comercio de la región: “Toda la producción de soja de Paraguay y el sur de Brasil se va a transportar por la Hidrovía, lo mismo con Bolivia, que además le ha sido negada la salida al pacífico, lo que derivará en mayor movimiento para la cuenca hídrica”.

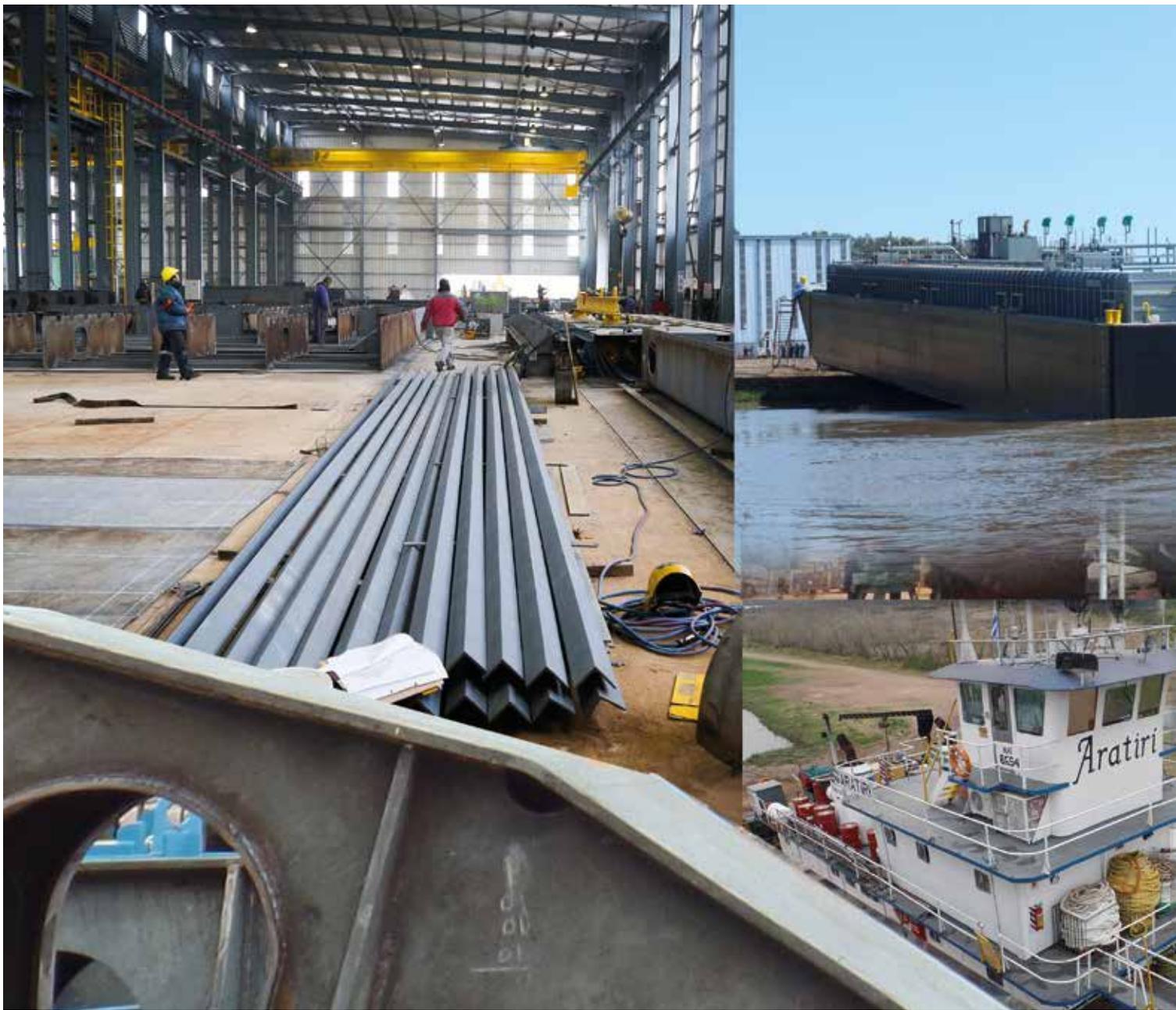
En el 2012, cuando inicia el proyecto del ARPS, le apostaron a la Hidrovía como un lugar estratégico para el transporte fluvial. Recuerda que comenzaron con 9 barcasas petroleras de doble casco, que en los primeros dos años, le dio continuidad al trabajo en el Astillero. El inicio del Astillero fue una apuesta a la Hidrovía, expresa que: “Hicimos inversiones en momentos en que no era muy fácil hacerlas, con dificultades para importar, con la vigencia de las famosas DJ y para conseguir dólares, con el cepo vigente en ese momento”.

Un aspecto importante, es que cuando inicia el funcionamiento del ARPS, en la Hidrovía se contaba con grandes proyectos como VALE. El primer contrato firmado por VALE fue con Hidrovías do Brasil S.A y contemplaba el transporte de 3,25 millones de toneladas de mineral de hierro por la vía fluvial Paraná- Paraguay. De Marco, también comenta que: “Paraguay es para nosotros un mercado muy importante e interesante, hay que considerar que es la tercera flota fluvial del mundo y con crecimiento permanente. Somos conocidos en Paraguay, a través de la participación en la feria Navegistic y estamos bien posicionados con precios; fundamentalmente por la calidad que ofrecemos. Esperamos una pronta revalorización de la hidrovía y estamos preparados para eso”.

Reflexionando sobre las oportunidades para el desarrollo de astilleros en la cuenca hídrica expresa: “Otro tema es la construcción de lanchas y buques de patrullaje para

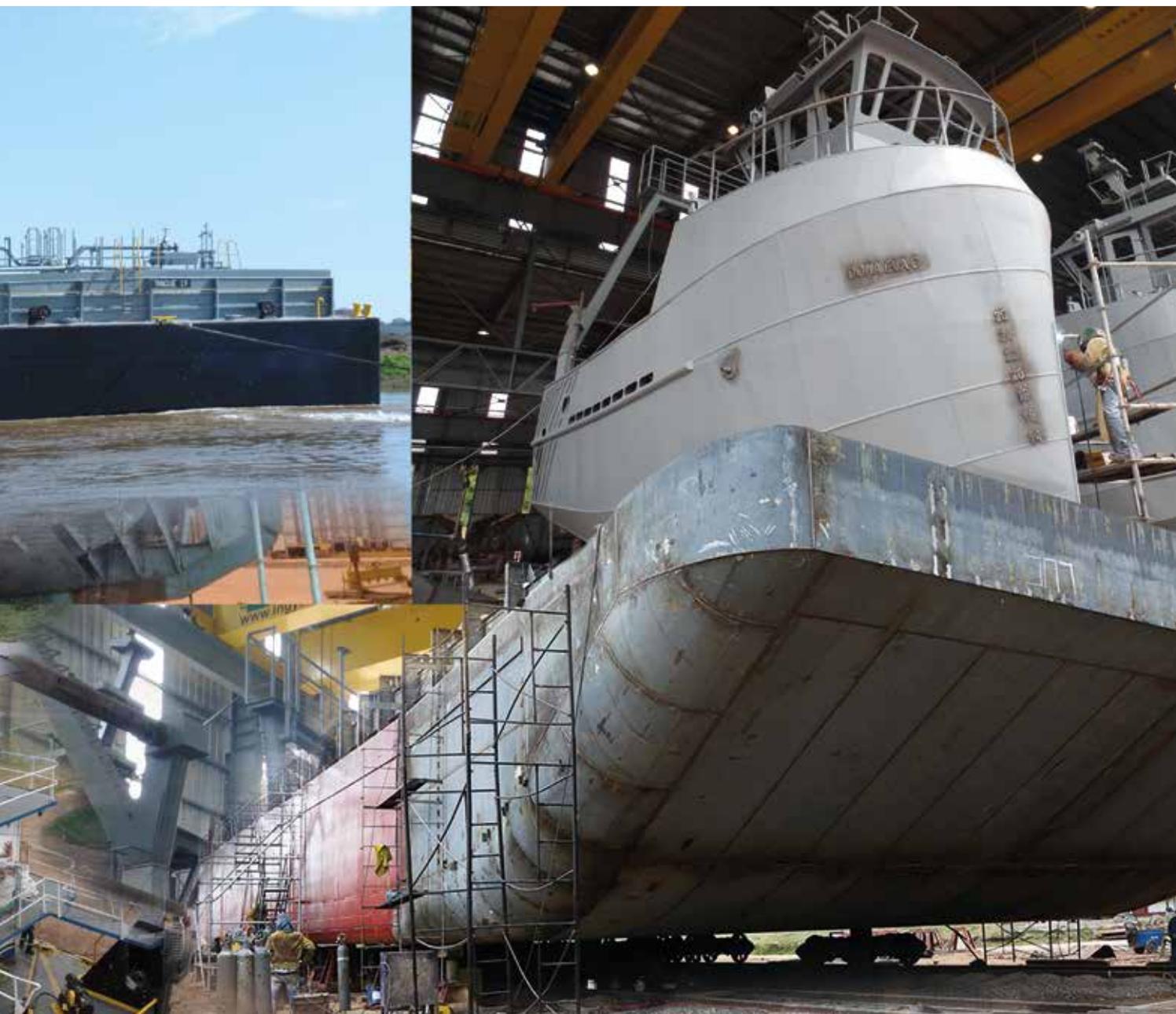


Marcos de Monte, ARPS



las fuerzas de seguridad de la hidrovía de todos los países de la región, estamos ofreciendo equipos especialmente diseñados para las características de nuestros ríos y creemos que es un nicho de trabajo muy importante para el desarrollo de la hidrovía que con su mayor utilización requerirá mayor seguridad y los países tienen que equiparse con medios modernos y, fundamentalmente, pensados para esta región”.

De Monte dio algunos detalles sobre otros proyectos que el astillero tiene en carpeta: “Hace tiempo que venimos trabajando con algunos otros actores, innovando fuertemente, estamos con un desarrollo de un empujador a gas, es un proyecto que avanza fuertemente, en alianza con otras empresas para el desarrollo. Hoy es innovador y a todo el mundo le interesa puesto que el funcionamiento a gas es más ecológico y además ya en muchas partes del mundo se requiere. Estamos trabajando en los remolcadores de empuje a gas y en barcazas para hacer bunkering y transporte de gas licuado o comprimido a través de la hidrovía y pensamos que tendremos resultados en poco tiempo!.



Sin embargo, en los últimos años se han enfrentado dificultades, se suspendió el Proyecto de VALE, disminuyeron los pedidos de barcas y aparecieron astilleros en Paraguay con ventaja competitiva desde el punto de vista impositivo y de costos. De Marco, reflexiona al respecto: “Nosotros solo podemos competir incrementando nuestra productividad y eso es lo que hemos hecho, incorporar innovación y tecnología para lograr la competitividad”. Aunque considera que la situación en Paraguay también es compleja porque han construido mucho y enfrentan una sobreoferta, que requerirá esperar un tiempo para que la carga aumente nuevamente vuelva el balance entre la oferta y la demanda.

Para De Monte, el futuro de la Hidrovía, es un tema muy importante, el cual hay que planear detalladamente. Entre otras cosas expresó que es importante que todos los sectores involucrados trabajen conjuntamente en lo que se requiere para impulsar el desarrollo logístico de la Hidrovía, no solo en Argentina, sino en todos los países signatarios.

# Hay que pensar el transporte por agua

Sandra Cipolla es la presidenta de Astilleros SPI S.A. y, en una entrevista, hizo un repaso de la actualidad de la industria naval, y en particular de los astilleros que preside. Ferrea defensora de la potencialidad que tiene la industria naval, como generadora de valor y de empleo explicó que en este momento el sector puede colaborar para mejorar la balanza comercial Argentina



Astilleros SPI S.A. tiene ya más de cuarenta años de funcionamiento en la industria naval Argentina. Actualmente dispone tres astilleros en pleno funcionamiento en Mar del Plata, Caleta Paula y Campana. En la Hidrovia tienen apostado un astillero en Campana con capacidad constructiva especialmente diseñada para barcasas, en sus 22 mil metros cuadrados tiene la capacidad de construir una barcaza en una semana. En ese astillero recientemente han sumado un dique flotante para poder abastecer las necesidades de reparaciones que se presentan en el río.

El Astillero que conduce Cipolla es parte de la Asociación Bonaerense de la Industria Naval desde donde se bregó durante mucho tiempo por la consecución de las leyes de industria naval y marina mercante. El resultado de la promulgación de esas leyes no fue el esperado y al respecto la Presidenta de SPI manifestó: “No hay ninguna duda que la promulgación de las leyes nos deja un sabor amargo y la constatación que lamentablemente el Estado sigue sin poder entender el potencial desarrollador que tiene esta industria para nuestro país. Aun así no bajamos los brazos, sabemos que no hay condiciones para discutir una nueva ley pero tenemos que seguir trabajando para mejorar las condiciones para el desarrollo de esta industria que necesita ser sustentable en el tiempo, podemos ser generadores de empleo y riqueza y aportar a la balanza comercial argentina, vamos a seguir bregando por esto.”



**Sandra Cipolla, Presidenta  
Astillero SPI S.A**

### **Construcción y reparaciones para la Hidrovia**

Desde un principio SPI apostó fuertemente al desarrollo de la Hidrovia, con la construcción de barcasas. La Presidenta del Astillero opinó sobre el momento de la hidrovia: “Lamentablemente no ha habido políticas estatales para apuntalar la industria y entonces tenemos que trabajar solos y el camino para recomponer los

**SPI ha construido los modernos remolcadores Emma B y Querandi, para La Plata Remolques y Antares Naviera, y desde sus talleres en Campana ha construido barcasas para la Hidrovia.**



astilleros y la industria naval es mas lento. Nuestro país tiene un potencial enorme y no todo el mundo lo puede ver, mas allá de la coyuntura que la da el precio de la soja, hay que pensar el transporte por agua y es una tarea que tenemos que desarrollar tanto los operadores como los astilleros. Es un momento en que el trabajo en la hidrovia, especialmente la construcción de barcasas, esta un poco mas lento o retraido ya que se ha producido sobre-oferta de bodega, pero entendemos que este es un tema que se va a recuperar, cuando saquemos el freno de mano que esta puesto ahora.”

“ En el caso de Campana - agregó -sumamos un dique flotante para poder abastecer todo lo que sea reparaciones, la Hidrovia no es solo construcción sino también reparaciones y de ese modo ofrecer a nuestros clientes la posibilidad de que mas adelante decidan construir con nosotros.”

“Que el momento que se esta atravesando no sea el mejor – aseguro Cipolla – no quita que haya un futuro muy promisorio para la via fluvial. La Corporación Andina de Fomento, por ejemplo, asegura que las inversiones al sistema logístico fluvial de América Latina, del que la Hidrovia Paraná Paraguay es parte clave, serán de 50 mil millones de dólares hasta el año 2040. De este modo nuestra Hidrovia pasará de las actuales 20 millones de toneladas anuales a los 60 millones de toneladas y para transportar estas cargas se requieren embarcaciones de todo tipo: remolcadores, barcasas, lanchas de prácticos, remolcadores de puerto, buques de carga, embarcaciones de seguridad, etc. es ahí donde el Grupo SPI tiene la experiencia, el conocimiento y la capacidad y calidad técnica necesaria para estas exigencias que sin duda se nos plantearán en los próximos años.”

**La Corporación Andina de Fomento asegura que las inversiones al sistema logístico fluvial de América Latina, del que la Hidrovia Paraná Paraguay es parte clave, serán de 50 mil millones de dólares hasta el año 2040**



### Carga Impositiva

En cuanto a la competencia que se da con los astilleros de Paraguay, Sandra Cipolla dijo: “Paraguay no es nuevo en esta industria, ha venido desarrollándose con un gran apoyo de parte del Estado, su impacto fiscal sobre la industria es de alrededor del 27 por ciento contra el 53 por ciento en Argentina. Con esa diferencia es difícil competir con Paraguay pero no obstante eso lo hacemos a través de algo que nosotros ofrecemos que es una mayor productividad.

“Si tuviéramos un estado fuerte – agregó - con capacidad de tomar decisiones y apoyar este sector que es multiplicador, tendría que haber financiamiento, racionalización de los costos impositivos para toda la industria y para la industria naval en particular. Lo seguimos planteando pero vemos que no hay posibilidades reales de que eso suceda ahora, tenemos que esperar que el país se ordene y se sepamos cual es nuestro rumbo, volver a sentar nuestro precedente, financiamiento, políticas que hagan al desarrollo de esta industria y ver como la carga impositiva se perfecciona para favorecer la producción.”

Consultada sobre si cree que este es el momento de la reparación para la industria naval, Cipolla aseguro: “Hay varias aristas; en las reparaciones obviamente tenemos que trabajar para posicionarnos, tenemos calidad en astilleros y profesionales. Al mirar el tema de las construcciones, vemos que hoy esta opacada la hidrovía. pero resurge la pesca, con el tipo de cambio y con la pesca del langostino. Lo que tenemos que lograr es un equilibrio...hay que tener en cuenta que la industria naval puede colaborar en mejorar la balanza comercial de la argentina. “

# En busca de un modelo logístico competitivo

Entrevista a Juan Speroni, Secretario General del Sindicato Argentino de Obreros Navales

La Argentina tuvo una marina mercante y una industria naval desarrollada a partir de la década del 50. Después con medidas equivocadas ese modelo se fue perdiendo. Es necesario recuperar la industria naval y la bandera argentina en los barcos para aportar desde allí al desarrollo logístico que el país necesita.



**P: La industria naval ha tenido históricamente un protagonismo importante en Argentina. Relátenos por favor como ha sido ese devenir histórico y que perspectivas tiene en la actualidad.**

**Juan Speroni:** “Precisamente se conmemora en nuestro país el 12 de Septiembre como el día de la Industria Naval Argentina, en homenaje al contraalmirante Horacio Esteverena que materializa en la firma de un decreto por parte del Ejecutivo Nacional, el cual era presidido por Arturo Frondizi, poniendo en marcha un verdadero proyecto de desarrollo de la Industria Naval Argentina, industria de industrias que era compatible con el crecimiento de la producción de hierro y acero nacionales, resolviendo también que el comercio marítimo debía estar manejado por el estado nacional, la decisión



**Juan Speroni, Secretario Gral. SAON**

**Camiones,  
ferrocarriles,  
puertos, marina  
mercante e industria  
naval articulados  
pueden generar  
las condiciones de  
empleo y ahorro de  
costos.**

fue la consecuencia natural de una estructura nacional que provenía del peronismo, proyecto que tenía como norte la justicia social, la independencia económica y la soberanía política. El presidente Juan Domingo Perón, al inaugurar las sesiones del congreso nacional en 1951 dijo que “en lo sucesivo los barcos no solo tendrán banderas argentinas, sino que también serán construidos en el país. Desde esos escenarios han transcurrido poco más de seis décadas, donde el sector a la luz de estos acontecimientos y al amparo de un régimen de marina mercante y de industria naval convivió con políticas erráticas contrarias al modelo nacional, a pesar que tuvo viento de cola favorable como la época de los grandes

s donde la industria naval pudo desplegar todas sus potencialidades demostrando estar a la altura de las circunstancias con construcciones navales que nada tenían que envidiar a las potencias de otras partes del mundo que tenían desarrollada su industria naval, con marchas y contra marchas la industria naval siguió buscando su destino de desarrollo, hasta que finalmente sucedió lo inevitable a principios de los 90 la aniquilación por decreto de la industria naval en un gobierno de corte neoliberal. Desde ese mismo momento en que se destruyó la industria naval, la marina mercante, los puertos, los ferrocarriles y un fenomenal proceso de desindustrialización, los trabajadores navales con las instituciones del sector comenzó la lucha por la recuperación del despojo efectuado.”

**P: En relación a la hidrovía y su desarrollo, ¿Qué aportes se pueden hacer desde la marina mercante y la industria naval nacional para la consolidación productiva de importantes regiones tanto de nuestro país como de los otros integrantes de la cuenca hídrica?**

**Juan Speroni:** “En las últimas décadas hubo dos hechos significativos en nuestro sector el Decreto 1010/2004 que devolvió la bandera nacional y la soberanía de la legislación argentina a los tripulantes de la marina mercante, que además otorgaba un plazo de dos años para sancionar la ley de marina mercante y de industria naval. El otro hecho estuvo configurado por el consenso conseguido por todos los actores para sancionar las leyes de marina mercante y de industria naval, estos dos hechos se dieron en el marco de distintos gobiernos, lo trágico que estas intenciones quedaron frustradas por un lado porque el gobierno sacó de su radar al sector y no materializó lo que escribió de puño y letra, y por el otro porque el gobierno actual traicionó convirtiéndose en una estafa el consenso que permitió la aprobación por unanimidad en senadores y diputados vetando artículos centrales de la ley de industria naval y



dejando sin reglamentar una treintenas de artículos de la ley de marina mercante, desvirtuando los objetivos de ambas leyes. “

**P: ¿Cómo cree Ud. que hay que articular la logística para que los distintos modos de transporte sean utilizados de la manera más eficiente posible y aporten al desarrollo de amplias zonas productivas?**

**Juan Speroni:** “Más allá de estos hechos políticos que comenté, y que siguen lesionando a la industria naval y la marina mercante vamos a seguir buscando las decisiones políticas para converger en un proyecto nacional donde inexorablemente la transformación logística en nuestra argentina sea un objetivo a conseguir. Camiones, ferrocarriles, puertos, marina mercante e industria naval articulados tienen que ser el modelo de logística que genere las condiciones de competitividad, empleo, ahorro de costos para las economías regionales captando la renta para el desarrollo de la argentina y no para las compañías transnacionales que se llevan el esfuerzo de la producción nacional generando las condiciones de inviabilidad económica de nuestro país.

El mundo de hoy nos plantea, escenarios complejos detrás de la fachada de la globalización se esconde la intencionalidad de despojo de los países subdesarrollados por parte de las potencias económicas globales. Argentina tiene que tener una estrategia de crecimiento, desarrollo, de industrialización y de defensa de su mercado interno, no se puede seguir incurriendo en políticas que llevaron al país al desastre económico, político y social, hay que retomar el modelo nacional en ese contexto la soberanía logística es uno de los pilares excluyentes para el desarrollo nacional.

Es necesario tener una política activa para el desarrollo de nuestra marina mercante e industria naval, especialmente para el transporte de cargas y comercio exterior con el fin de dar sustentabilidad a nuestra flota fluvial y marítima que debe servir

para exportar nuestra producción de granos y oleaginosas que son transportados fundamentalmente por la hidrovía Paraná-Paraguay y actualmente representan para el país una erogación de u\$s 5.000 millones anuales en costo de fletes. Ante este escenario no queremos volver a la triste década de los 90, en la cual de la mano de privatizaciones, desregulaciones y banderas de conveniencia prácticamente se destruyeron nuestra marina mercante e industria naval con la liberación en el ingreso de buques extranjeros”.

**Vamos a seguir buscando las decisiones políticas para converger en un proyecto nacional donde la transformación logística en nuestra argentina sea un objetivo a conseguir**





Calle Rio de Janeiro Oeste entre calle Muro y calle Alsina – 1923 Berisso  
PUERTO LA PLATA Provincia de Buenos Aires – Argentina  
Tel: 54 0221 644 2200 | info@teclata.com  
[www.teclata.com](http://www.teclata.com)



SERVINTAR SA  
[www.servintar.com.ar](http://www.servintar.com.ar)  
[info@servintar.com.ar](mailto:info@servintar.com.ar)  
TEL./fax: +5411-4300-7245



**SERVINTAR S.A**  
SERVICIOS INTEGRALES ARGENTINOS

- TRANSPORTE DE CARGAS, LOGÍSTICA Y DISTRIBUCIÓN.
- SERVICIOS NACIONALES E INTERNACIONALES.
- SEGURIDAD Y CONFIANZA.





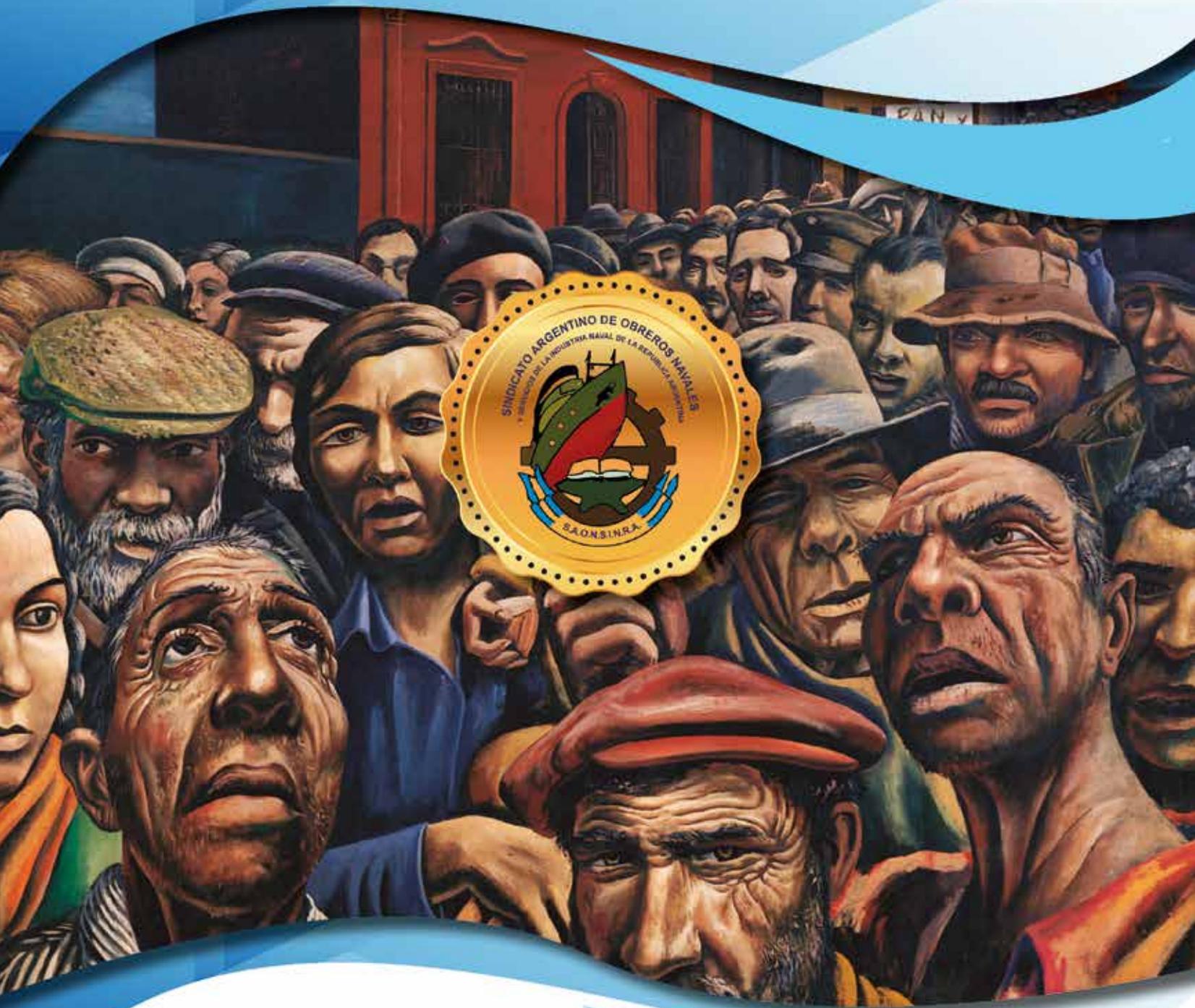

**SERVIMAGNUS**  
SALVAMENTOS Y MONTAJES - DRAGADOS



**contacto**  
Av. Ramón S. Castillo s/nro.  
entre calles 8 y 9  
C1104AMU, Buenos Aires  
Argentina

**WWW.  
SERVIMAGNUS.  
COM.  
AR**





# SINDICATO ARGENTINO DE OBREROS NAVALES

S.A.O.N.S.I.N.R.A. Juan de Dios Filiberto 914 (1162) Ciudad Autónoma de Buenos Aires - Argentina  
Tel: 011 4301-7697 Fax: 011 4301-7067



# SERVICIOS PORTUARIOS S.A.



## UNIDADES VI Y VII



**220.000 tns**  
Capacidad de Almacenaje



**4.100 tns/hora**  
Capacidad de Recepción



**5.600 tns**  
Capacidad de Embarque

Corrientes 327 – Piso 19 – C1043AAD Ciudad Autónoma de Buenos Aires – Argentina  
Tel\_Fax +54 11 4311-8316 | 5704 | 7923 | 4313-5935  
[www.serviciosportuarios.com.ar](http://www.serviciosportuarios.com.ar) | [info@serviciosportuarios.com.ar](mailto:info@serviciosportuarios.com.ar)

# Hoy y siempre

Por la unión de los trabajadores portuarios, marítimos y navales.

Todos firmes en la construcción de esta herramienta de lucha llamada **FeMPINRA**

*“Una sola voz,  
en los puertos”*



**FEDERACION  
MARITIMA  
PORTUARIA  
Y DE LA  
INDUSTRIA NAVAL**

**DE LA  
REPUBLICA  
ARGENTINA**



## **FeMPINRA**

Federación Marítima, Portuaria y de la  
Industria Naval - FeMPINRA  
Combate de los Pozos 235, C.A.B.A.  
Tel.: 4951-9445/9642

Secretaría de Prensa y difusión Personería Gremial N° 763/01  
México 2183 2° piso (C1222 AAG) C.A.B.A.  
Tel.: 4941-8327 / Fax.: 4941-8264 / E-mail: fempinrarebollo@yahoo.com.ar

 @fempinra  FeMPINRA / FeMPINRATV / FeMPINRADIO

[www.fempinra.com.ar](http://www.fempinra.com.ar)

# Capítulo V

## Infraestructura Portuaria Argentina





# Desafíos y Oportunidades de los Puertos Argentinos

Hoy nuestro principal desafío es saber articular, a través de un mismo sistema, al ferrocarril, a la hidrovía y al camión con las terminales de carga. Es fundamental modificar la matriz de transporte de Argentina para afrontar los requerimientos logísticos que nos impone el comercio exterior.



La desregulación portuaria que permitió la ley 24.093 (1992) descentralizó política y financieramente al sector, generando puertos de usos públicos (nacionales, provinciales, municipales) y privados para su gestión, definiendo sus destinos como comerciales, recreativos e industriales.

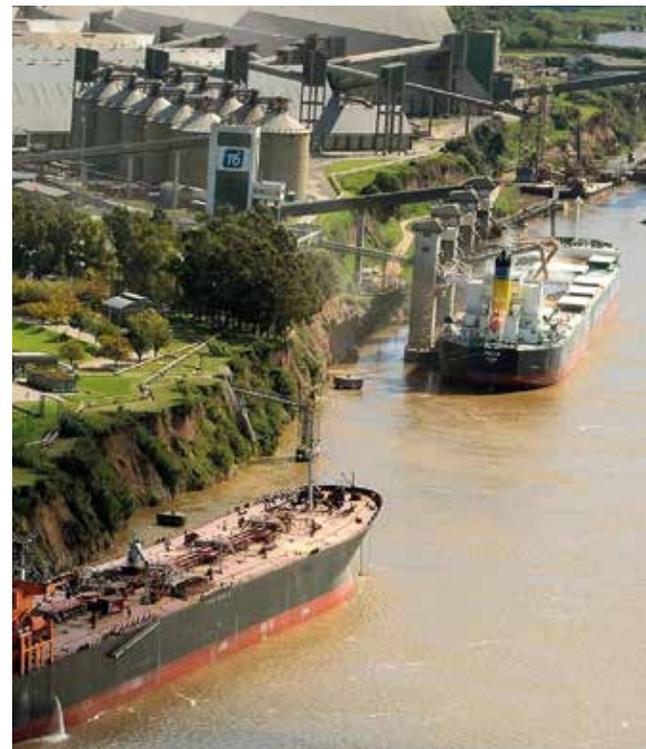
La ley determinó la transferencia de los puertos a sus provincias respectivas y en el caso de los puertos de Rosario, Buenos Aires, Quequén y Bahía Blanca se exigió la creación de entes públicos no estatales para su administración.

En el caso de Buenos Aires se vetó parcialmente la ley (Dec. 1.029/92), no permitiendo la transferencia a la ciudad de Bs. As. Y manteniendo el puerto bajo gestión del estado nacional (AGP). Transfiriendo a la provincia de Bs As la sección del Dock Sud.

Este proceso independizó la presencia del Estado Nacional de la propiedad, responsabilidad y operatoria portuaria. Permitió mejoras sustanciales al comercio exterior argentino dado por bajas de costos relevantes, aumentando la eficiencia en los puertos como así también la infraestructura privada de estos.

En el caso de los puertos públicos se produjo en cambio un retraso en sus desarrollos y una falta de adecuación en lo concerniente a sus infraestructuras y gestión. Que hoy en día necesitan un perentorio proceso de reflexión y análisis, como así también de modernización en todas sus facetas.

En la actualidad se mueven a nivel nacional más de 320 millones de toneladas anuales de cargas. La partición modal se ha sesgado hacia el transporte carretero en casi un 90%. Donde el transporte ferroviario ha reducido su participación a un tercio de lo que movilizaba hace treinta años y el transporte fluvial no ha desarrollado más del 20 % de su potencial.





**Es necesario evitar el divorcio entre áreas de gestión pública y apuntar a un trabajo integrado y coordinado entre organismos del Estado, que en muchas ocasiones pierden eficiencia atrapados en una innecesaria competencia.**

Este cuadro de situación nos muestra un alto nivel de congestión en las principales zonas portuarias del país (Gran Rosario, Zarate, Campana, Buenos Aires, Bahía Blanca) lo cual incrementa los costos de flete de transporte, los índices de siniestralidad y torna deficiente el desempeño logístico, afectando la competitividad económica de los productos de nuestro país

Un claro ejemplo de esto se da en el sistema portuario del Gran Rosario por donde se despacha el 78% de los granos, harinas, aceites y biodiesel que exporta la Argentina. Hoy circulan por el AMGRO más de 1.5 millones de camiones por año para transportar granos a las fábricas y terminales portuarias.

De incrementarse la producción granaria un 25% más para el próximo quinquenio (2016-2020) se elevaría la circulación de camiones a cerca de 1.8 millones y de superar un 45% de producción, esta cifra obligaría con el actual sistema a movilizar 2.3 millones de camiones de ida solamente, a la zona portuaria.

Por lo tanto, al darse estas proyecciones crecerá aproximadamente un 25% la demanda de buques para despachar aceites y biocombustibles argentinos, como así también entre un 18% a 20% la de buques para trasladar granos, harinas, algodón y azúcar. A la vez se incrementaría en la zona sustancialmente la necesidad de contenedores para despachar carnes y lácteos.

El caso del Gran Rosario, que usamos

como ejemplo, se repite en el conjunto de la infraestructura portuaria nacional; dándose una fuerte concentración de la matriz de cargas en el autotransporte, teniendo un estado regular la red vial más allá de la inversión de los últimos años. Produciéndose una fuerte expansión en capacidad portuaria, con problemas crecientes en los accesos terrestres, con necesidad de mejoras en los accesos náuticos y profundizándose en los últimos años la conflictividad laboral y social.

Esta situación se complejiza con el acceso físico limitado por la profundidad del Río de La Plata y los canales navegables, incrementando los costos de mantenimiento de dragado como así también los desafíos que imponen los buques de mayor eslora y el incremento de tráfico. Las restricciones a los trasbordos y las asimetrías en la navegación fluvio-marítima terminan de cerrar un cuadro perjudicial para el desarrollo del sistema portuario argentino.

Hoy nuestro principal desafío es saber articular, a través de un mismo sistema, al ferrocarril, a la hidrovía y al camión con las terminales de carga. Es fundamental modificar la matriz de transporte de Argentina para afrontar los requerimientos logísticos que nos impone el comercio exterior.

El desempeño logístico argentino viene mostrando un deterioro progresivo. Más allá de la realidad macroeconómica nacional (cepo, deterioro del tipo de cambio, necesidad de recuperación de los

superávits fiscal y comercial), es en la falta de infraestructuras y de la planificación del transporte de cargas donde se encuentra el principal “cuello de botella”.

Si mantenemos el actual nivel de inversión en infraestructura que oscila en el 1,5% del PBI (el triple que los 90, equivalente a los 80), donde mayoritariamente la inversión se da en carreteras, el resultado que podemos esperar es mantenernos en un status quo, en el cual se daría una reducción gradual de la competitividad.

Desarrollando una inversión que duplique la actual, llevándola al 3% del PBI, optimizando los recursos, y distribuyéndolo por modos. Contando con un plan estratégico en transporte, que tenga una fuerte apuesta a la intermodalidad, buscando la jerarquización en la agenda pública de la temática y modernizando regulaciones y legislaciones imperantes. Se generará un escenario de incremento de la competitividad Argentina y sus productos. Reduciéndose los costos logísticos y dándose un incremento en la productividad de la economía.

Aunque el cambio necesario en la matriz modal Argentina que buscamos generar exige desarrollar lo anteriormente descrito optimizando la infraestructura portuaria pública del litoral con el cabotaje fluvio-marítimo, junto al transporte de cargas ferroviarias, con niveles de inversión entre un 5 - 6% del PBI, contando con los consensos y la planificación adecuada.

Por esto es necesario evitar el divorcio entre áreas de gestión pública y apuntar a un trabajo integrado y coordinado entre organismos del Estado, que en muchas ocasiones pierden eficiencia atrapados en una innecesaria competencia. Concibiendo el diseño de las políticas de infraestructura de transporte y los servicios derivados con un criterio de sustentabilidad y de eficiencia en el retorno de la inversión pública; logrando el financiamiento necesario para el desarrollo de estas y superando las limitaciones a su acceso y la escasa presencia de los mercados de capitales; podemos aspirar a superar los desafíos que nos impone la situación actual.

La inversión en infraestructura de transporte es condición necesaria pero no suficiente para impulsar el proceso de desarrollo nacional. Esta inversión debe asentarse sobre una organización y gestión que apunte a consolidar institucionalmente el proceso, promoviendo la cooperación entre actores públicos y privados.

**Es necesario un plan estratégico en transporte, que tenga una fuerte apuesta a la intermodalidad, buscando la jerarquización en la agenda pública de la temática y modernizando regulaciones y legislaciones imperantes.**



# Las mejores terminales portuarias especializadas para la exportación de agrograneles y derivados del mundo están en la hidrovía

Entrevista a Ángel Elías, presidente de ENAPRO y del Consejo Portuario Argentino.

El desafío actual, lo que seguramente destaca, es la tendencia de crecimiento de producción, el crecimiento de la frontera agrícola y por ende la demanda, de aumento geométrico, esperable.

**P: La Hidrovía Paraná-Paraguay ha sido una fuerte impulsora para los puertos fluviales argentinos. Puede relatarnos, ¿Cómo se fue dando a través de los años ese proceso virtuoso que relacionó a los puertos exportadores con el crecimiento de la producción?**

**Ángel Elías:** Los puertos fluviales argentinos se han establecido y se han desarrollado, fundamentalmente, porque así lo demandaba la producción. Pero es un proceso típico de retroalimentación y crecimiento, entre demanda (de la producción) y oferta (de servicios) que va mejorando los costos logísticos y por ende la competitividad del sector agroexportador.

Desde el siglo XIX los puertos fluviales argentinos fueron las naturales bocas de salida de la producción de la pampa húmeda argentina, pero cobra un impulso mayúsculo con la explosión de la soja en la década del '70, y en nuestra zona, particularmente, beneficiada por la apertura del Canal Emilio Mitre que permite acortar significativamente la distancia de navegación y, acercar, prácticamente, el mar cientos de kilómetros hacia tierra adentro, hacia la zona núcleo. Porque en los puertos fluviales del Gran Rosario tenemos el mismo calado que Puerto Buenos Aires. Uno de los objetivos primordiales de mejorar la logística es tratar de bajar los costos de transporte y quizás el mayor beneficio se logra acercando el buque a la producción.

Bajo ese escenario que contemplaba el Canal Emilio Mitre por un lado y la explosión de producción de soja, subproductos y aceites, por el otro, a fines de la década del '70, a todas luces eran insuficientes los elevadores de la Junta Nacional General de Granos, por lo que se flexibiliza la exportación, hasta entonces netamente estatal, y se permite la operación de los puertos privados que se comienzan a asentar en la zona del arco ribereño que tiene como epicentro a Rosario, beneficiado con una barranca ribereña, profundidades naturales y cercanía del canal troncal de navegación a la costa, condiciones ideales para la exportación de cargas masivas. Los beneficios se palpan inmediatamente, como ejemplo vale recordar que la elevación de granos que costaba 9 dólares por tonelada a



Ángel Elías, presidente de ENAPRO y del CPA

**Junto a los tradicionales productores argentinos, se instalan los grandes jugadores: las multinacionales que manejan los granos a nivel global.**

**El Puerto de Rosario, propiamente dicho, también tiene planes muy ambiciosos para reconstruir y mejorar su equipamiento e infraestructura.**



través de las instalaciones oficiales pasó a costar dos dólares con veinte centavos por tonelada cuando se instaló el primer puerto privado.

Paralelamente, la tecnología agrícola impulsa desde otra faz a este crecimiento: semillas híbridas, biotecnología, fertilizantes, control de plagas, doble cosecha anual, todo lleva a ampliar el área sembrada, mayores rindes, más producción, como decíamos anteriormente retroalimentando las demanda de servicios, en síntesis el aumento y desarrollo de las instalaciones de infraestructura portuaria, redes de transporte y de servicios.

Junto a los tradicionales productores argentinos, se instalan los grandes jugadores: las multinacionales que manejan los granos a nivel global, y como resultado tenemos algunas de las mejores terminales portuarias especializadas para la exportación de agrograneles y derivados del mundo.

Desde el siglo XIX el curso navegable de los ríos Paraná-Paraguay, y que hoy conocemos como Hidrovía, ya se utilizaba comercialmente para el transporte de mercaderías y personas desde y hacia el corazón del subcontinente. A mediados de la década del '80, para acompañar el proceso de desarrollo de los puertos fluviales descrito, comienza la profundización y señalamiento de la vía navegable a través de la concesión operativa que tiene actualmente el consorcio Hidrovía SA.

Alentado por una producción creciente, el canal troncal ha ido incrementando su calado, compensando los costos con un peaje, que se repaga con el ahorro, por parte

de los usuarios, de falsos fletes marítimos. Finalmente, Rosario que estaba lleno de elevadores de la Junta Nacional de Granos, va alentando la relocalización de las cargas agrícolas hacia la región metropolitana, asentándolas en las afueras de la ciudad y va cambiando el perfil de su propio puerto, sin descuidar el servicio de sus elevadores de granos más modernos, pero poniendo énfasis en su rol de terminal multipropósito, comprometida cada vez más con las cargas masivas no tradicionales, la carga general y los contenedores.

**P: En particular, la zona de Rosario ha recibido las mayores inversiones portuarias de Argentina como consecuencia de su ubicación de privilegio en el corazón del Mercosur. ¿Considera que este proceso de inversiones tiene todavía mucho para dar?**

**Ángel Elías:** La zona de Rosario ha recibido y seguirá recibiendo enormes inversiones en infraestructura y en equipamiento portuario. En el corto y mediano plazo tenemos un potencial enorme para el crecimiento portuario. Las empresas privadas seguirán invirtiendo en tecnología para incorporar valor agregado a la mercadería, como lo han venido haciendo hasta convertir al Gran Rosario en el actual mayor polo de crushing del mundo.

El Puerto de Rosario, propiamente dicho, también tiene planes muy ambiciosos para reconstruir y mejorar su equipamiento e infraestructura. Tiene un potencial muy grande de crecimiento en contenedores y cargas generales. Hoy tiene un uso muy limitado comparado con el potencial que tiene el puerto, no más de un 20 o 30 por

ciento de lo que podría mover el puerto.

Las inversiones van a seguir viniendo a esta zona pero también queremos que todas las instalaciones portuarias, como ya viene ocurriendo en el complejo aceitero, se conviertan en células de un proceso completo de industrialización, incorporación de valor agregado y exportación.

Por otro lado, y tanto o más importante que la inversión puertas adentro de los puertos, son las redes de transporte que los alimentan. Así falta mucho por hacer en infraestructura vial y ferroviaria (Plan Belgrano, Plan Circunvalar, parques logísticos, etc.), e incluso en la vía navegable, tanto aguas arriba como en el mismo canal principal. Seguiremos trabajando para lograr las condiciones de producción y operación que posibiliten que los buques Panamax salgan totalmente cargados de la zona del Gran Rosario.

No se vislumbra un horizonte final, ni a corto ni mediano plazo, para este proceso. Y si queremos mirar aún más allá, aunque hay hoy una limitante del frente de ribera aprovechable, de las presiones urbanas, de las posibilidades económicas de profundización del calado, a largo plazo, contamos con las islas, con asentamientos alternativos y seguramente se habrá desarrollado la tecnología para realizar puertos artificiales, para equipamiento de alto rendimiento, y otros desarrollos que hoy no podemos vislumbrar y que seguramente harán que a 100 años vista o más, todavía nuestra zona siga creciendo.

**P: Hay un proceso productivo muy interesante río arriba en la Hidrovía, tanto en Paraguay, como en Brasil y Bolivia. Esto trae oportunidades para la Argentina y sus puertos: ¿Qué tiene que hacer el país para estar a la altura de ese desafío?**

**Ángel Elías:** Es muy interesante este planteamiento de que hay un proceso, una explosión productiva, obviamente en Brasil desde hace tiempo y más reciente fundamentalmente en Paraguay, y en progreso y con buenas perspectivas también en Bolivia.

En principio es bueno recalcar que Argentina tradicionalmente ha brindado con-

cienzudamente los servicios portuarios que necesitan los exportadores de estos países hermanos para poder sacar su producción al exterior. Por lo tanto creo que los puertos de nuestra zona, incluyendo el Puerto de Rosario, están preparados, desde siempre, para recibir las cargas con origen y/o destino de estos países.

Como ejemplo basta recordar que históricamente desde Puerto Rosario se exportaban el aceite y azúcar boliviano, que llegaba por el Ferrocarril Belgrano, camiones y/o barcasas. Otro ejemplo es, en nuestros días, la importantísima operación de mineral de hierro que se trae de Brasil por trenes de barcasas, se la estiba en nuestro puerto y se la vuelve a cargar en buques oceánicos. Por otro lado, actualmente y desde hace años, el polo agroindustrial brinda los servicios de exportación a las mercaderías agrícolas paraguayas y bolivianas.

Por lo expuesto, este es un comercio y una operación portuaria que se viene realizando desde décadas. El desafío actual, lo que seguramente destaca, es la tendencia de crecimiento de producción, el crecimiento de la frontera agrícola y por ende la demanda, de aumento geométrico, esperable.

En ese caso, no me cabe duda, creo que la región va a poder estar a la altura de las necesidades, en primer lugar porque la mayoría de productos son iguales o perfectamente adaptables a la infraestructura portuaria ya erigida, y en el caso de necesidad de nuevas infraestructuras de almacenaje o equipamiento, los prestadores de servicios, se irán acomodando en función del crecimiento de las cargas y por ende de las demandas de servicios, que justifiquen las inversiones.

Argentina, sin embargo, tiene una deuda con el transporte propio e interregional, que con distintos grados de éxito se trata de solucionar. Por un lado está muy avanzado el proceso reconstructivo, por ejemplo, del Ferrocarril Belgrano. Por el otro, en cambio, todavía no hemos logrado revertir el proceso de deterioro de nuestra flota fluvial y tenemos una demanda insatisfecha que la siguen aprovechado nuestros hermanos paraguayos, y en tal sentido, debemos de canalizar nuestros esfuerzos.

**Argentina, sin embargo, tiene una deuda con el transporte propio e interregional, que con distintos grados de éxito se trata de solucionar.**



# La hidrovía y el Puerto Buenos Aires son la puerta al mundo

Entrevista a Gonzalo Mórtola - Interventor de AGPSE - Puerto Buenos Aires y Presidente del Comité Ejecutivo de la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de Estados Americanos (CIP-OEA).

Sabemos el impacto que tiene la hidrovía en las economías regionales no sólo de Argentina sino también en los países vecinos, es por eso que se tomó la decisión de profundizarla a 36 pies, en principio, lo que permitiría que los mismos barcos post panamax que llegan hoy a nuestro puerto puedan ingresar con 500 contenedores más cada uno.



**P.: El puerto Buenos Aires puede considerarse como el primero de la hidrovía Paraná Paraguay. En ese sentido ¿Cuales son las oportunidades que brinda el enclave porteño para la recalada de buques provenientes de la hidrovía, tanto de puertos nacionales como internacionales?**

**Gonzalo Mórtola:** Es relativo, de nada sirve tener una excelente ubicación geográfica si no hay una gestión que facilite el Comercio Exterior y la Logística portuaria. Puerto Buenos Aires es un claro ejemplo de esto: años de mala gestión, de falta de previsibilidad, de tarifas exorbitantes nos volvieron poco, muy poco atractivos para el mercado. De hecho, durante esos años se mantuvo gracias a la inercia propia del hinterland, pero la carga de transbordo migró a otros puertos.

Hoy tenemos un equipo que no solo acompaña sino que empuja para maximizar los beneficios que nuestro puerto federal propone a todo la Argentina, gracias a su ubicación estratégica. Con mucho trabajo, mucho esfuerzo, articulando con otros organismos del estado y habiendo mejorado las relaciones bilaterales con los países hermanos, estamos haciendo lo que hay que hacer, recuperamos el 50% de esa carga que habíamos perdido, volvimos a ser competitivos y estamos viendo los



Gonzalo Mórtola, Interventor de AGPSE - Puerto Buenos Aires

resultados.

**P.: A 25 años del inicio de su funcionamiento, la hidrovía ha probado sus efectos benéficos sobre la producción y - sobre todo - la agroindustria en el país. Dentro de poco se vence la concesión para su dragado y se realizará un nuevo llamado para su continuidad, ¿Qué nos puede decir al respecto, cuales aspectos habrá que tener en cuenta para planificar el desarrollo futuro de la hidrovía?**

**Gonzalo Mórtola:** Sí, dentro de poco vence la concesión de lo que es Hidrovía, año 2021, y se va a llamar a una licitación pública nacional e internacional como corresponde. Esto permitirá un proceso más transparente, con más oportunidades para una competencia que beneficie a nuestro país y una consecuente baja de costos.

Sabemos el impacto que tiene la hidrovía en las economías regionales no sólo de Argentina sino también en los países vecinos, es por eso que se tomó la decisión de profundizarla a 36 pies, en principio, lo que permitiría que los mismos barcos post panamax que llegan hoy a nuestro puerto puedan ingresar con 500 contenedores más cada uno. Además, se está avanzando con los estudios necesarios para dragar hasta los 38 pies permitiendo el ingreso de los buques de sexta generación con mayor calado y capacidad de carga

**P.: El puerto Buenos Aires está iniciando el proceso para su reconversión, planificando también su futuro para los próximos años. En ese sentido, ¿Qué aspectos relacionados con la hidrovía Paraná Paraguay serán tenidos en cuenta en esa planificación?**

**Gonzalo Mórtola:** Estamos trabajando en la modernización de lo que será el Puerto del futuro que debe entenderse de una manera holística, relacionándolo por ejemplo con el Plan Belgrano, con la reactivación y renovación de las líneas de ferrocarril, con las terminales portuarias interiores, integrando el Puerto a la Comunidad. Es un proyecto amplio, integral y federal que apunta a la mejora de los procesos logísticos, con costos más bajos y brindando más competitividad. Además estamos avanzando en la implementación de una zona franca para facilitar el transbordo y en una dársena exclusiva para el transbordo de la carga paraguaya que llega por la hidrovía para agilizar los tiempos de las operaciones.

En el pliego de nuestro Plan de Modernización está estipulado establecer tarifas un 30% más bajas que las actuales y, sumado a que se apunta a que los costos de Hidrovía, gracias al proceso de licitación y a que la profundización permitirá entrar buques de mayor calado, reposicione al Puerto Buenos Aires como el más competitivo.

**P.: Uno de los aspectos destacados de la hidrovía es su carácter plurinacional y los organismos de gobernanza compartidos que se han venido desarrollando y consolidando en los últimos años. ¿Cómo analiza Ud. que será el futuro de esa gobernanza conjunta, siempre tan compleja?**

**Gonzalo Mórtola:** El mapa político regional está cambiando y acompaña procesos que se generan a nivel mundial, entonces se hace necesaria una relación armónica para potenciarnos como región. Hoy, la mayoría de los países que tienen injerencia en la hidrovía tienen gobiernos más abiertos, con un fuerte interés en relacionarse unos con otros a través del comercio. Entendemos que la hidrovía y, que el Puerto Buenos Aires son la puerta al mundo y que a aquellos que nos eligen para trasbordar su carga les permitirá dar a conocer su cultura potenciando su economía. Estamos convencidos que teniendo objetivos regionales comunes y claros con un diagnóstico certero, el ponernos de acuerdo en temas comunes no debería ser un problema, por el contrario la solución a una mayor integración regional. La industria nos ve regionalmente no como puertos individualizados y debemos ir en esa línea.

Hoy, la mayoría de los países que tienen injerencia en la hidrovía tienen gobiernos más abiertos, con un fuerte interés en relacionarse unos con otros a través del comercio.

# Más de un siglo marcando el rumbo del comercio marítimo



**Centro de Navegación**  
**ARGENTINA**

Florida 537, Piso 20°, CABA

Tel. (54 11) 439 0520

[info@centrodenavegacion.org.ar](mailto:info@centrodenavegacion.org.ar)

[www.centrodenavegacion.org.ar](http://www.centrodenavegacion.org.ar)



Toda la información portuaria en un sitio global





Empresa

Productos

Puertos

Logística

Cruceros

Industria Naval

Agenda

Directorio

[www.globalports.com.ar](http://www.globalports.com.ar)



Esta es la web del Anuario Portuario y Marítimo

**UN OPERADOR  
TODAS LAS SOLUCIONES**

**OPERACIONES PORTUARIAS  
CARGA DE PROYECTOS**

**COMERCIO EXTERIOR Y  
OPERACIONES DE ALMACENAJE**



✉ [info@loginter.com.ar](mailto:info@loginter.com.ar)

☎ +54 (11) 4114-3200

📍 Avenida Ramón S. Castillo 750  
Ciudad de Bs As, Argentina



[www.loginter.com.ar](http://www.loginter.com.ar)

# **CENTRO de PATRONES y OFICIALES FLUVIALES, de PESCA y de CABOTAJE MARÍTIMO**

Alineados en una filosofía de vida acorde a la naturaleza de nuestra labor, queremos que nuestros asociados nos recomienden, nuestros profesionales nos respeten y nuestra gente se sienta orgullosa de su trabajo.



[www.patronesdecabotaje.org.ar](http://www.patronesdecabotaje.org.ar)  
[info@patronesdecabotaje.org.ar](mailto:info@patronesdecabotaje.org.ar)  
011 4307 4611 / 6111  
Gualeguay 1255. Barracas ( C.A.B.A)

La Obra Social Patrones de Cabotaje de Ríos y Puertos tiene su sede Central en la Calle Gualeguay 1255. Barracas ( C.A.B.A) El horario de atención para sus afiliados es de 10 a 17 hs tel : 4361-9891/9118/7804 mail: [ospatrones@ospatrones.com.ar](mailto:ospatrones@ospatrones.com.ar)



**Jan De Nul**  
GROUP

# INNOVACIÓN, PERICIA Y SOSTENIBILIDAD



Estos son la fuerza motriz detrás de Jan De Nul Group. Gracias a sus empleados apasionados y su flota ultramoderna, hoy día el grupo se encuentra en la cima de la industria de dragado internacional y de la construcción marítima. El grupo Jan De Nul también se destaca en cuanto a obras de ingeniería civil y medio ambiente.

[www.jandenul.com](http://www.jandenul.com)  
[argentina.office@jandenul.com](mailto:argentina.office@jandenul.com)

