

PROBLEMÁTICA PORTUARIA UP RIVER

SITUACIÓN A SEPTIEMBRE 2013

**CÁMARA DE ACTIVIDADES
PORTUARIAS Y MARÍTIMAS**

POTENCIAL DE LA REGIÓN

- Proximidad respecto al área de producción.
- Grandes inversiones: ingresos divisas país/desarrollo zona
- Apertura de nuevos mercados.
- Hoy es el mayor polo aceitero del mundo.
- Infraestructura empresas permitió crecimiento cosechas.
- Eficiencia y ágil manejo de grandes volúmenes.
- Baja de costos trasladados en la cadena productiva.
- Empresas de servicios radicadas en la zona.
- Mano de obra especializada.
- Capacitación bajo programas de RSE.

POTENCIAL DE LA REGIÓN

Gral. San Martín (km 456)

San Lorenzo (km 441)

Minera Alumbreira S.A. (km 457)

Terminal 6 S.A. (km 456)

Resinfar (km 455)

El Quebracho / Cargill Fertilizantes (km 454.5)

Cargill Fertilizantes (km 454)

Paso (km 453)

Nidera (km 451)

El Tránsito (km 449) / Toepfer

Pampa / Dempa (km 449)

Dempa (km 448.5)

Refisan

A.C.A. (km 446.2)

ICI (km 443)

Vicentin (km 442)

San Benito / Molinos Río de la Plata (km 441.8)

Rosario

Servicios Portuarios S.A. (Ex Terminal III)

Unidades III - VI - VII (km 420)

Terminal Multipropósito Rosario

Muelles Enapro

Muelle Nuevo

Punta Alvear S.A. / Cargill

Cargill (km 406.5)

Gral. Lago / Louis Dreyfus (km 396)

Arroyo Seco / Toepfer (km 395.5)

Villa Constitución (km 365.5)

Servicios Portuarios S.A.

San Nicolás (km 343)

Puerto Nuevo

Terminal Puerto San Nicolás

Elevador San Nicolás

CTSN

Puerto Bufrago

Ramallo (km 325)

Cooperativa Agrícola de Ramallo

Bunge Argentina S.A. (km 322)

Martins (km 332)

San Pedro (km 227)

Terminal Puerto San Pedro S.A.

Polo Rosafé

Diamante (km 533)

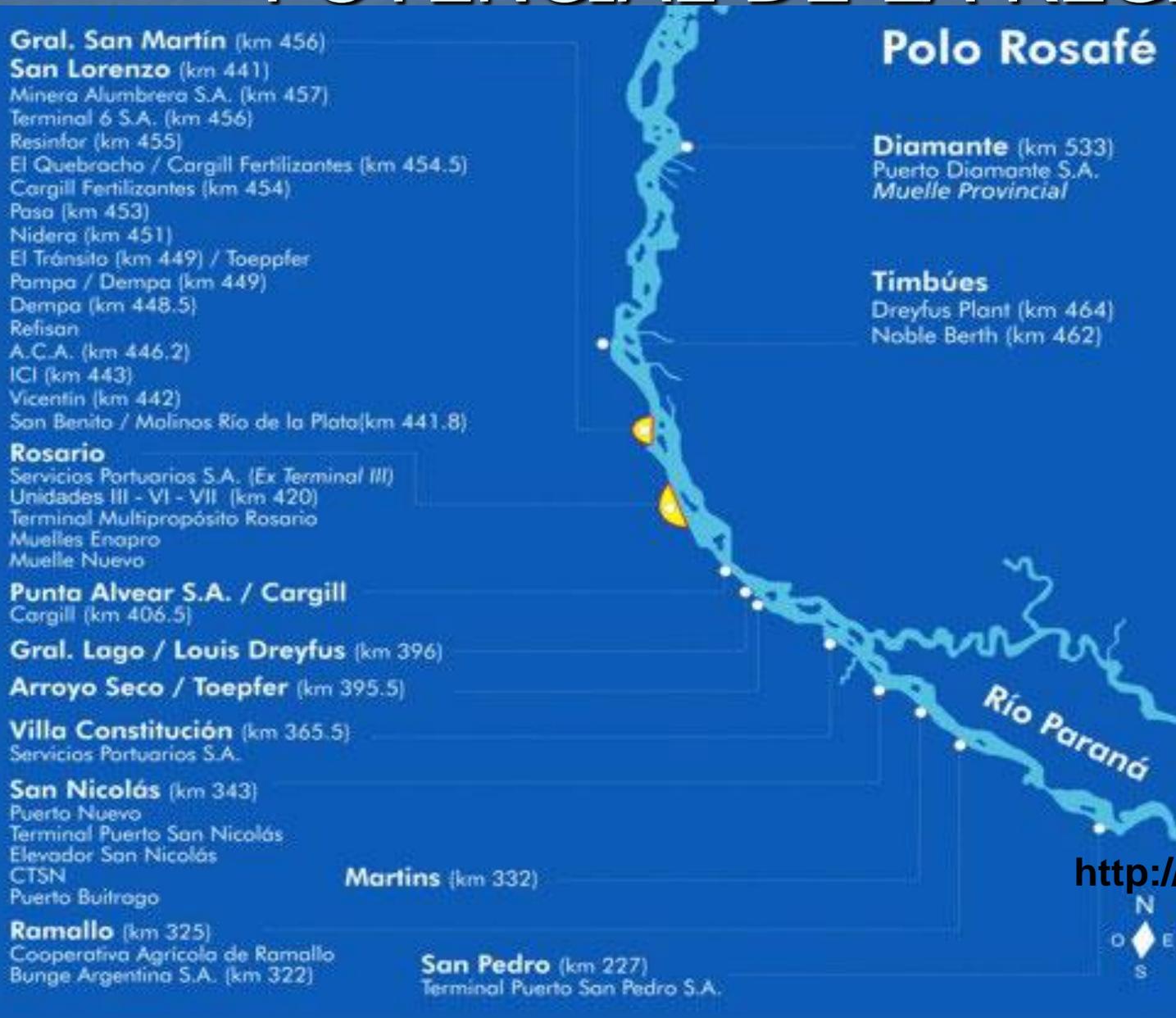
Puerto Diamante S.A.

Muelle Provincial

Timbúes

Dreyfus Plant (km 464)

Noble Berth (km 462)



Mapa interactivo:
<http://goo.gl/maps/vx0uZ>

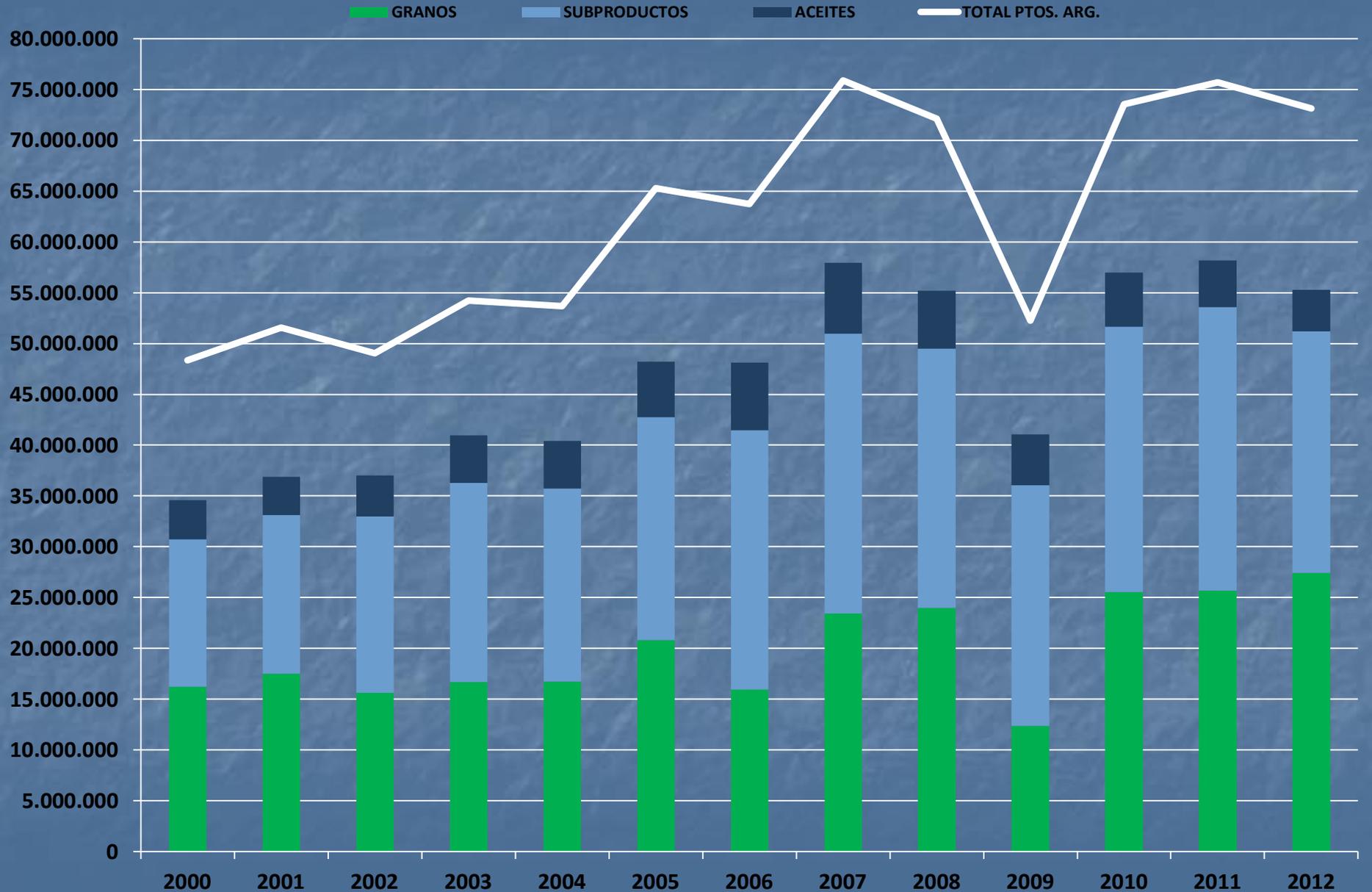
ALGUNAS INVERSIONES POR AÑO EN PUERTOS UPRIVER

La Plata Cereal, DEMPA (Hoy Bunge PGSM)	1951
Bunge y Born - El Tránsito (hoy Toepfer PGSM)	1968
Cargill Quebracho (PGSM)	1981
Nidera (PGSM)	1982
Punta Alvear (Prods. Sudamericanos/Emiliana hoy Cargill)	1983
Cargill Planta Quebracho	1984
ACA SL - Ex Unid. VIII SL	1985
Terminal 6 (PGSM)	1985
Vicentín (SL)	1987
Dreyfus – (Gral. Lagos)	1992
Servicios Portuarios (compra es Unid. III JNG Rosario)	1993
Terminal Pto. San Pedro (compra ex JNG)	1993
Terminal 6 (muelle alquilado a Minera Alumbreira)	1996
Tradigrain - Arroyo Seco (Hoy Toepfer)	2000
Terminal Puerto Rosario (Concesión ENAPRO por 30 años)	2002
Molinos ríos de la Plata - San Benito (SL)	2003
Noble (Timbúes)	2006
Cargill (Gob. Galvez)	2006
Dreyfus (Timbúes)	2007
Renova(Vicentin/Molinos/Glencore) Timbues	2012
Profertil (Timbúes)	2013

VOLUMEN POR LOS PUERTOS FLUVIALES

- De los 73.121 M de tons de los embarques de Granos, Harinas y aceites por Puertos en 2012, el 77 % salió por los puertos fluviales.

EMBARQUES TERMINALES ARROYO SECO a TIMBUES

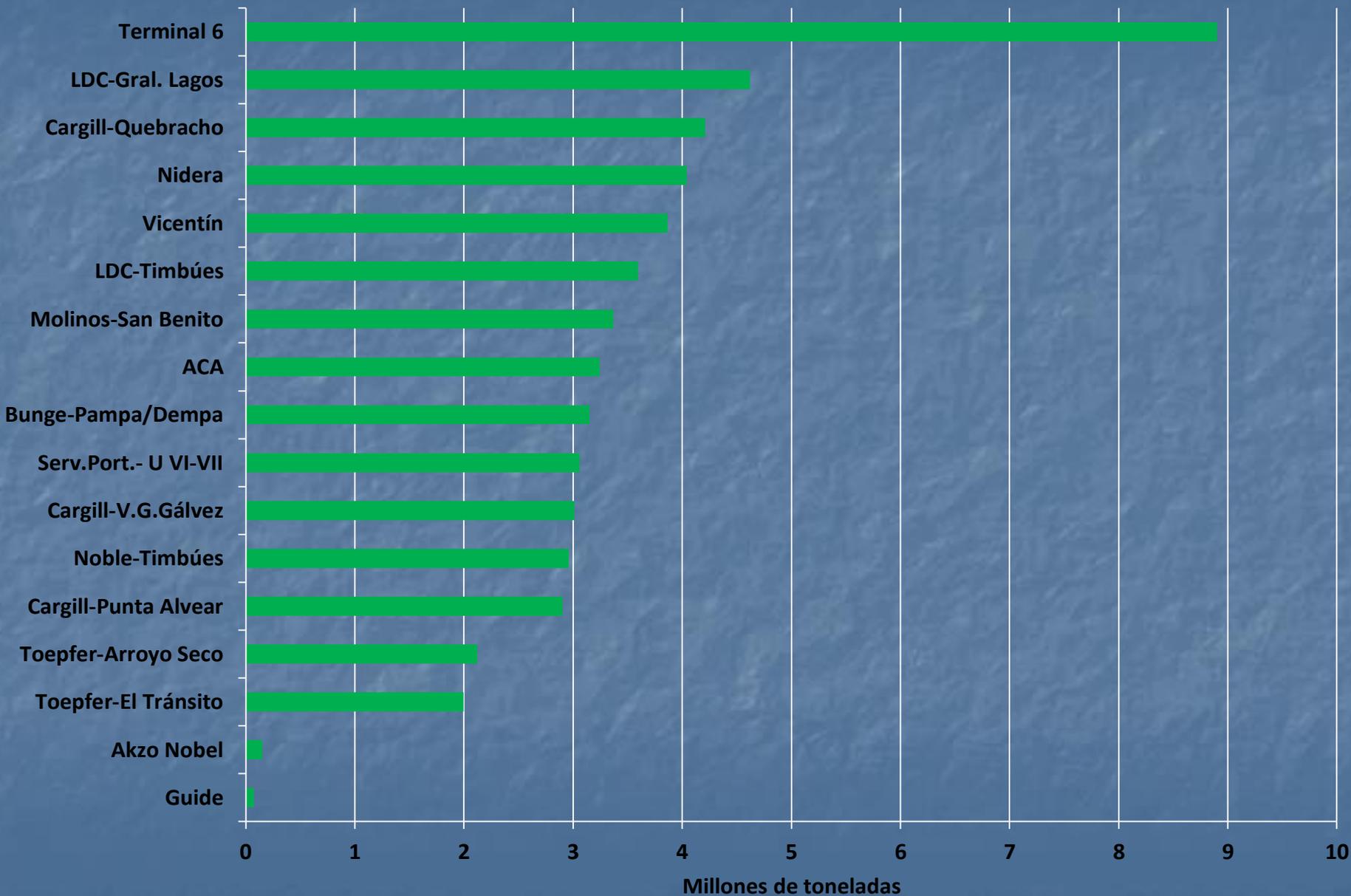


EXPORTACIONES DEL COMPLEJO SOJERO

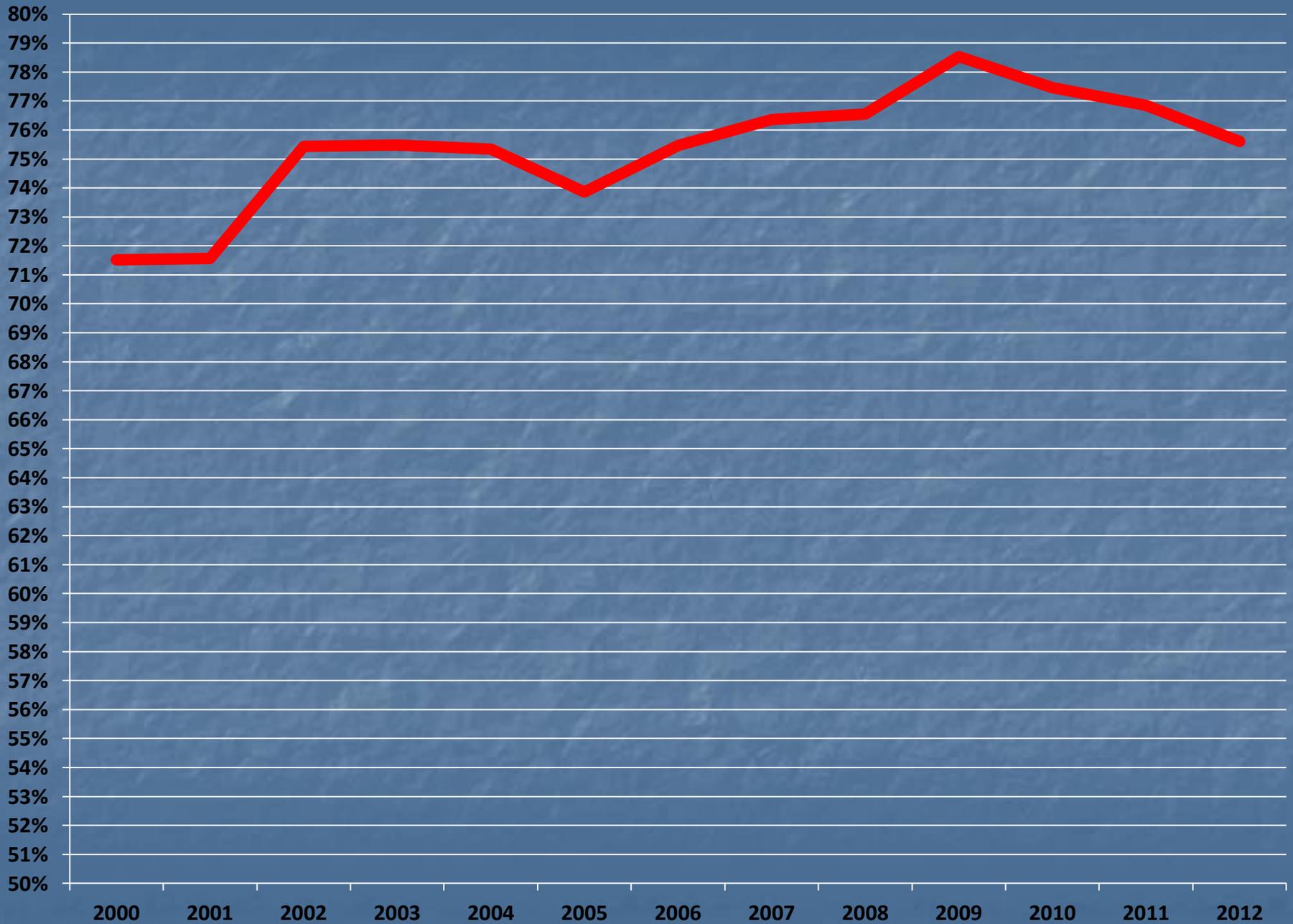
- El 66% de los granos, 90% de los subproductos y 81% de los aceites se despachan por los puertos situados al norte y sur de la ciudad de Rosario.

EMBARQUES POR TERMINAL - ARROYO SECO a TIMBUES

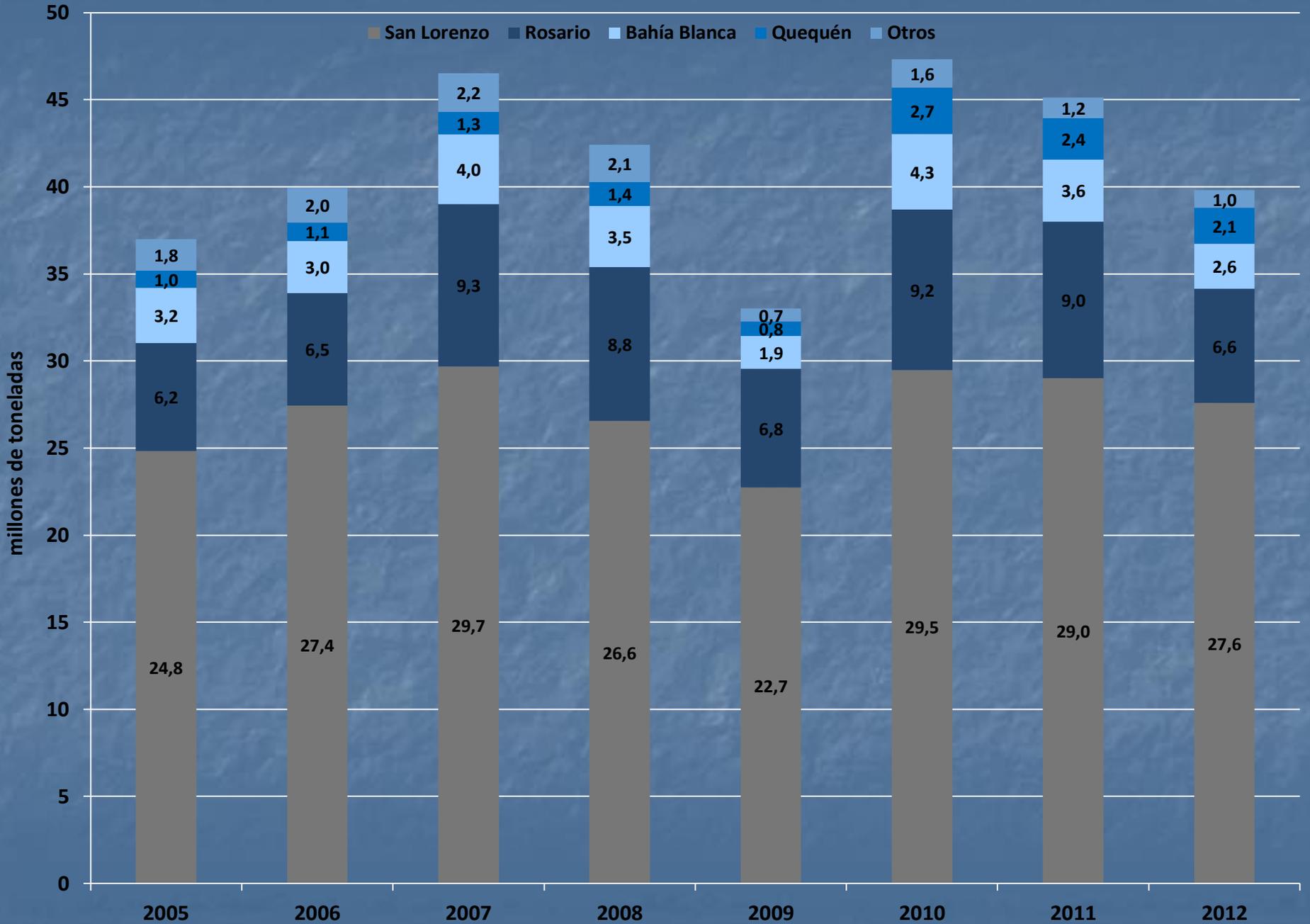
Año 2012



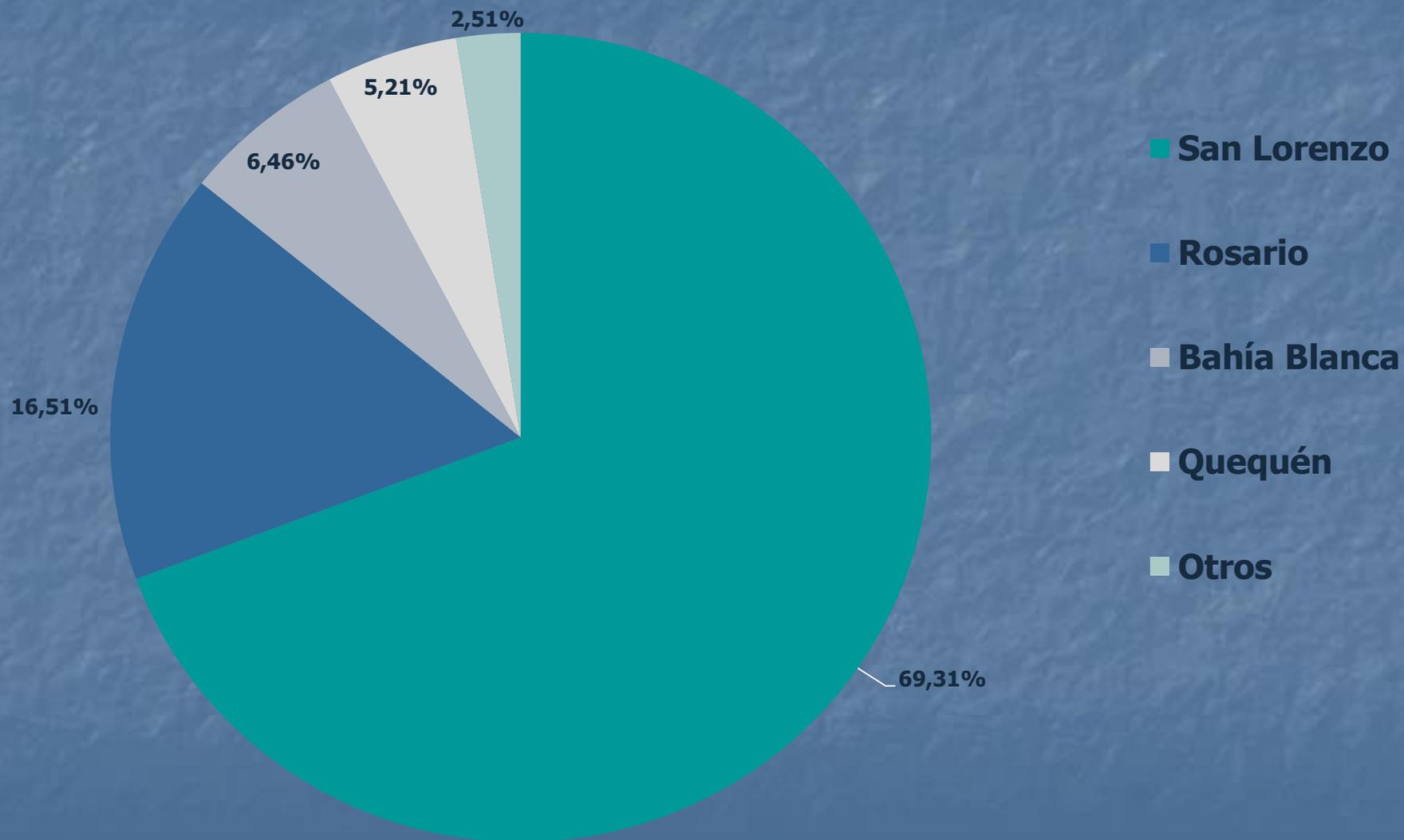
% AGROINDUSTRIAL EXPORTADO PUERTOS UPRIVER VERSUS PAIS



EMBARQUES COMPLEJO SOJERO



EXPORTACIONES COMPLEJO SOJERO 2012



Hoy la producción de granos y oleaginosas supera las 100 M tons.

El Plan Estratégico Agroalimentario indica que es posible llegar a una producción en el 2020 de 160 M tons.

CUÁNTO SE HA RECAUDADO EN LOS ÚLTIMOS 5 AÑOS ENTRE TODOS LOS PRODUCTOS AGRÍCOLAS SALIDOS POR LOS PUERTOS ARGENTINOS?

- Año 2012 aprox USD 27.500 M de exportaciones que pagaron aprox. USD 10.500 M de retenciones.
- 2011 aprox USD 28.300 M vs USD 12.000 M
- 2010 aprox. USD 28.400 M vs USD 8.800 M
- 2009 aprox. USD 17.700 M vs USD 5.300 M
- 2008 aprox. USD 29.000 M vs USD 8.500 M.

CUÁNTO VALIÓ LO QUE PASÓ POR ESTOS PUERTOS EN EL 2011?

- Estimación de exportación de solo de soja arg + pgy cosecha 2011 Argentina.....15 M tons.
- Valor FOB promedio de soja.....USD 450/tonelada.
- Valor de la exportación de soja.....USD 6.750 M.
- Retenciones al Poroto de soja.....35 %
- Retenciones a la soja aprox.....USD 2.362 M.
- Participación Fondo Sojero SF (abt. 9%) USD 212 M.

CUÁNTO VALIÓ LO QUE PASÓ POR ESTOS PUERTOS EN EL 2012?

- Estimación de exportación solo de soja arg + pgy cosecha 2012 Argentina.....06 M tons.
- Valor FOB promedio de soja....USD 560/tonelada.
- Valor de la exportación de soja.....USD 3.360,-.
- Retenciones al Poroto de soja.....35 %
- Retenciones a la soja aprox.....USD 1.176 M.
- Participación Fondo Sojero SF +ó-9%...USD 106M.

NUEVOS DESAFÍOS

- 2020 PEA: 160 M DE TONS.
- CRECIENTE AUMENTO COSTOS DE PRODUCCIÓN.
- BUQUES DE MAYOR PORTE.

NECESIDAD

ACCIONES CONJUNTAS ENTRE ESTADO Y EMPRESAS PARA MANTENER LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR.

NECESITAMOS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA FLUVIALES

- Profundización de la red troncal. Pasar de 34' a 36' fw y luego 38' fw+ altura agua.
- Analizar comportamiento de las corrientes y sedimentación en el Río de la Plata vs mayor profundización.
- Obras complementarias (cruces, anchos solera por aumento de tamaño de los buques, radas).

NECESITAMOS UN PROTOCOLO AUTORIZACIÓN SUBIDAS A LOS BUQUES

SOLUCIÓN:

- Sistematización de asignación de radas.
- Autorización electrónica.
- Giro verificable.
- Sanciones a quienes falseen información.
- Plazos máximos de permanencia en rada.
- Evitar retornar buques a Zona Común.

NECESITAMOS UN PROTOCOLO ANTE ACAECIMIENTOS A LA NAVEGACIÓN

SOLUCIÓN

- Que POLINAVE procedimente (tiempo para liberar la vía navegable por sus propios medios; imponga remolcadores y características; establezca alijes; etc.).
- Derechos y obligaciones para quienes obstruyan la vía navegable.

NECESITAMOS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA RED TRONCAL

SOLUCIÓN

- Se replantee el ancho de solera de la red troncal debido al aumento del tamaño de los buques.
- Más zonas de cruce.
- Profundizar y mantener las radas existentes.
- Disponer de batimetrías de las zonas de fondeo.
- Batimetría de todo el ancho del río desde Timbúes hasta Arroyo Seco para detectar posibles nuevos fondeaderos.

NECESITAMOS UN ANÁLISIS MARCO LEGAL

SOLUCIÓN

- Que las autoridades nacionales (Aduana, Prefectura, Migraciones, SENASA) permitiesen fondear en distintas radas a lo largo del río Paraná, independientemente del puerto de carga.
- Estudiar restricciones de los prácticos de río (navegación propiamente dicha) y prácticos de puerto (para maniobras de atraque/zarpe). Habría que ver si hay restricciones o límites de distancias a las que se les permitiría moverse.

MARCO LEGAL

SOLUCIÓN

- Permitir diferentes fondeaderos a lo largo del río Paraná, para tenerlos más cerca de los puertos de carga. Ej. Up-River en Km 177 al que se le deberían agregar servicios (traslado de prácticos, etc.).
- Los que van a Bs As o La Plata podrían seguir en Zona Común (previo paso x Recalada).
- En época de alta tendríamos los buques + cerca y no mar adentro por congestionarse Zona Común y Recalada.
- Reduciría los tiempos de reposición de buques.

ANÁLISIS MARCO LEGAL

- Análisis de los contratos marítimos vigentes (BIMCO) y otros afectados (GAFTA, FOSFA, etc.).
- Estudiar cómo se deberían adaptar y cómo lograr el reconocimiento de la situación propuesta en esos contratos?
- Gestiones ante organismos internacionales (ej. OMI)

NECESITAMOS SE AGILICE OBTENCIÓN DECLARATORIA DRAGADO

CONTEXTO

- Gestión legal del año 1909.
- Disposición 162/2008.

DISPOSICION 162/2008

- HIPERFORMALIDAD (toda la documentación certificada por escribano y colegiada), original y 3 copias
- ¿Quién solicita dragado?
 - ESTATUTOS SOCIETARIOS
 - ACTAS DE ASAMBLEA Y DIRECTORIO
DESIGNACION DE AUTORIDADES
 - PODERES

DISPOSICION 162/2008

- ¿Con qué derecho lo solicita?
 - TITULO DE PROPIEDAD O CONTRATO DE CONCESION
 - CERTIFICADO DE DOMINIO
 - PLANO CATASTRAL

DISPOSICION 162/2008

- ¿Dónde se draga y qué se draga?
 - PLANO DE UBICACIÓN (CARTAS DEL IGM, SHN,DNVN)
 - PLANOS GENERALES Y DE DETALLE (todo el área desde vía principal a muelle)
 - DEFINICION DE LINEA DE RIBERA Y DE PUNTOS FIJOS EN LAS OBRAS CONTIGUAS.
 - RELEVAMIENTOS BATIMETRICOS ACTUALIZADOS, OBRAS DE MARGEN EXISTENTES, PERFILES TRANSVERSALES, CONDICIONES TECNICAS DE LA PRESENTACION.
 - COMPUTO METRICO
 - PRESUPUESTO DETALLADO

DISPOSICION 162/2008

■ ¿Quién lo hace?

- DESCRIPCION DE LA DRAGA QUE SE PROPONE PARA REALIZAR LA OBRA, NUMERO DE MATRICULA, CAPACIDAD DE DRAGADO
- ANTECEDENTES EN LA ZONA.
- CERTIFICADO DE MATRICULA NACIONAL VIGENTE
- CERTIFICADO NACIONAL DE ARQUEO
- TITULO DE PROPIEDAD
- PROFESIONAL RESPONSABLE REGISTRADO EN LA DNVN.
- PROBADA RELACION CONTRACTUAL ENTRE LAS PARTES

FLUJO DE TRÁMITE

- Mesa de entradas
- Director Nacional de Vías Navegables (cargo político)
- Estudios y proyectos (estructura de carrera, tendencia a convertirlo en cargos políticos)
 - Análisis técnico
 - Pre análisis jurídico
 - informe delegación (nuevos jefes cargo político).
 - Informe del INA
 - Aptitud ambiental (estudio semestral del Paraná con extracción de muestras)

FLUJO DE TRÁMITE

- Observaciones
- Satisfacción de las observaciones
- No objeción Técnica
- Servicio Jurídico Ministerio del interior. (Plazos fuera de control, motivos)
 - Exigen cumplimiento riguroso de la disposición, presentación muchos más exigente
 - MECON providencias, MININTERIOR dictamen jurídico (mucho más exhaustivo), análisis
 - y tiempo de elaboración
 - Menos discrecionalidad (ejemplo INA)
 - Estructura, cantidad de abogados
 - Problemas típicos, titularidad de dominio del frentista, de la draga, vinculación
 - Comitente contratista

NECESITAMOS MAYOR AGILIDAD

- Plazos típicos: depende de cada empresa
 - Obtención documentación: 30/90 días
 - Proceso de elaboración: 15 días
 - Presentación inicio del tratamiento: 7/30 días
 - Estudio presentación: 60 días
 - Satisfacción observaciones: 30/180 días
 - Dictamen jurídico: 90/180 días
 - Firma de la declaratoria: 7/30 días

NECESITAMOS BUQUE DESPACHADO/BUQUE ZARPADO

- Hoy se calcula el tiempo que le demandará al buque las maniobras de zarpe y las horas de navegación requeridas para franquear los pasos críticos (el de menor profundidad).
- Los pasos críticos son los que determinan el calado máximo al que el buque puede ser cargado con el correspondiente margen de seguridad debajo de la quilla que dispone la PNA.

BUQUE DESPACHADO/BUQUE ZARPADO

- La PNA establece para los buques que asuman navegar con un calado superior a 10,36 m y hasta 10,57 m, un margen de seguridad bajo la quilla de 0,60 m acorde lo normado por la Ordenanza nr. 04/00 (DPSN), más un centímetro adicional equivalente a la cantidad de centímetros en que excedan los 10,36 m. Para los buques que asuman navegar con un calado superior a 10,67 m, el margen de seguridad mínimo bajo la quilla será de 0,91 m.

BUQUE DESPACHADO/BUQUE ZARPADO

- La PNA informa todos los días la nueva determinante aproximadamente a las 10:00 am.
- Las determinantes son publicadas diariamente por la SSPYVN.
- Si los agentes calculan que el buque no va a llegar a franquear ese paso crítico antes de que sea informada la nueva determinante, deben detener la carga del buque con aproximadamente 2 pies de margen por si hay variaciones importantes.

BUQUE DESPACHADO/BUQUE ZARPADO

- En más de una ocasión el buque debe dejar de recibir carga a la medianoche y esperar al día siguiente a las 10:00.

SOLUCIÓN:

- Esto se resuelve ajustando la determinante de la mañana con la altura del Rio en un instante determinado. Esta práctica es común en todos los lugares que están afectados por régimen de marea.

BUQUE DESPACHADO/BUQUE ZARPADO

- **Se sugiere permitir el zarpe de buques sin esperar la nueva determinante.**
- Un buque que está listo a las 0300 hs, por ejemplo, debiera consultar la altura del río un par de horas antes de finalizar para calcular su máximo calado de acuerdo a las determinantes y su margen de seguridad. Habría que evaluar cuánto cuesta cada centímetro de calado (aprox. 50 tm) comparado con los 1000 dólares que cuesta cada hora del buque.

EJ.: TRÁNSITO DEL BUQUE DESDE PUERTOS FLUVIALES HASTA RECALADA

- Demoras en la zarpada a la espera de determinantes diarias (10:00 horas). Estimado 6/8 horas por buque a razón de usd 1.000.- por hora = usd 6.000.- / usd 8.000.- por buque.

- Demoras por fondeo en zona de Escobar previo al tránsito por el Canal Emilio Mitre.

Costo por 24 horas: usd 24.000.- (espera marea tabulada)

Costo por 48 horas: usd 48.000.- (viento norte)

- Demoras en Km. 99 del Río de la Plata previo al tránsito por el Canal Punta Indio (si no llega con la marea x demoras en el zarpe x congestión en Escobar/Campana)

Se registraron demoras entre 6 y 10 horas

Costo: u\$s 6.000.- / u\$s 10.000.-

Conclusión: suponiendo un buque que esperó 6 horas en puerto, más 24 horas en Escobar, más 6 horas en el Km. 99, la pérdida asciende hasta u\$ 36.000.- por buque.

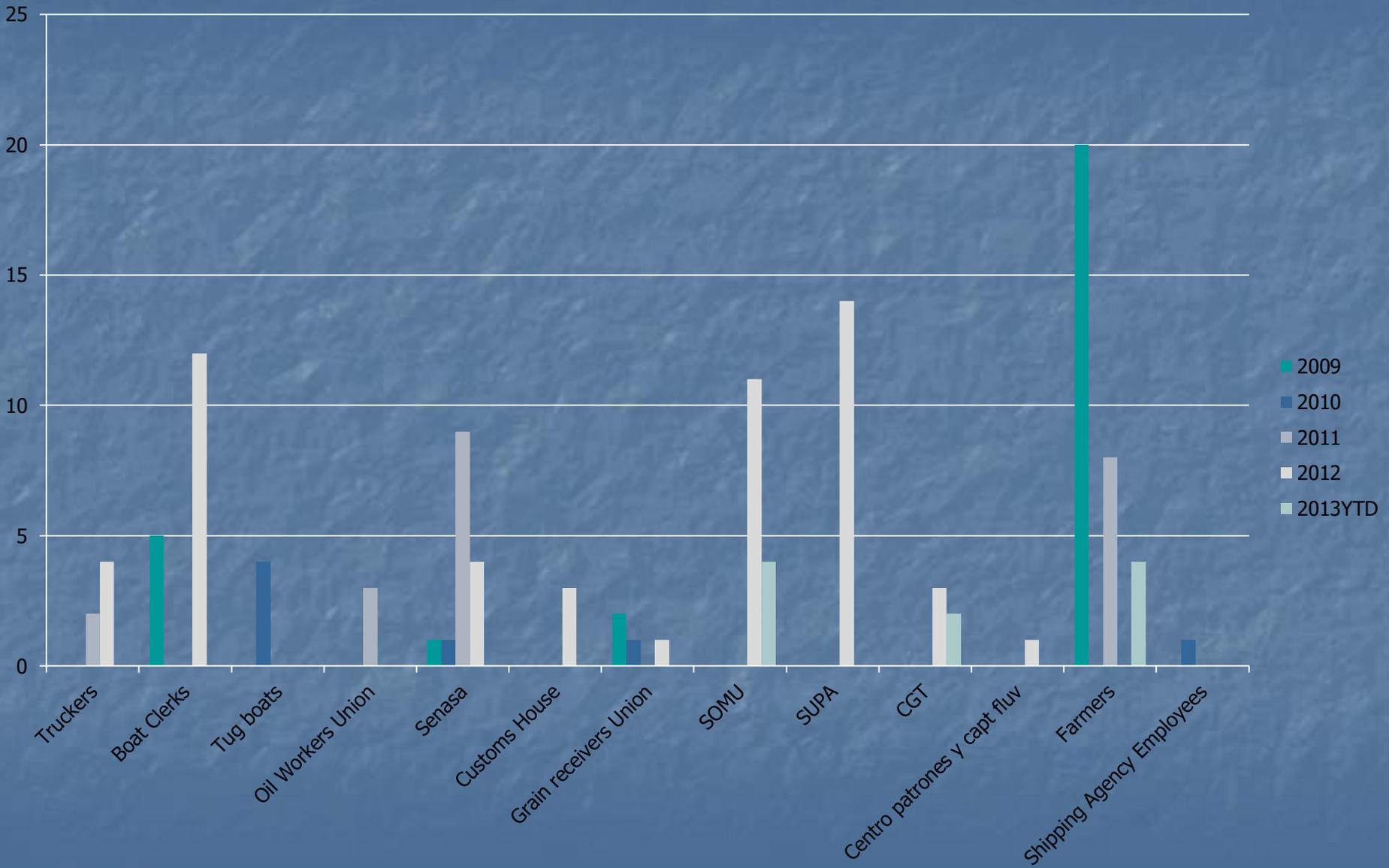
- OTRAS CONSECUENCIAS...
 - INTERRUPCIÓN EN LA OPERATORIA DE LOS ELEVADORES.
 - RESTRICCIONES EN LA DESCARGA DE CAMIONES POR ESPERA DE ESPACIO EN LA TERMINAL
 - DEMORA DE LOS BUQUES ESPERANDO EN RADA
 - DEMORA DE LOS BUQUES AGUARDANDO EN ZONA COMÚN
 - DESPACHO DE SALIDA DE VARIOS BUQUES EN CORTO PERÍODO DE TIEMPO. AUTORIDADES PARA EL DESPACHO.
 - CONGESTIÓN DE BUQUES EN LA VÍA FLUVIAL.

PAROS Y VARADURAS

Días perdidos por paros

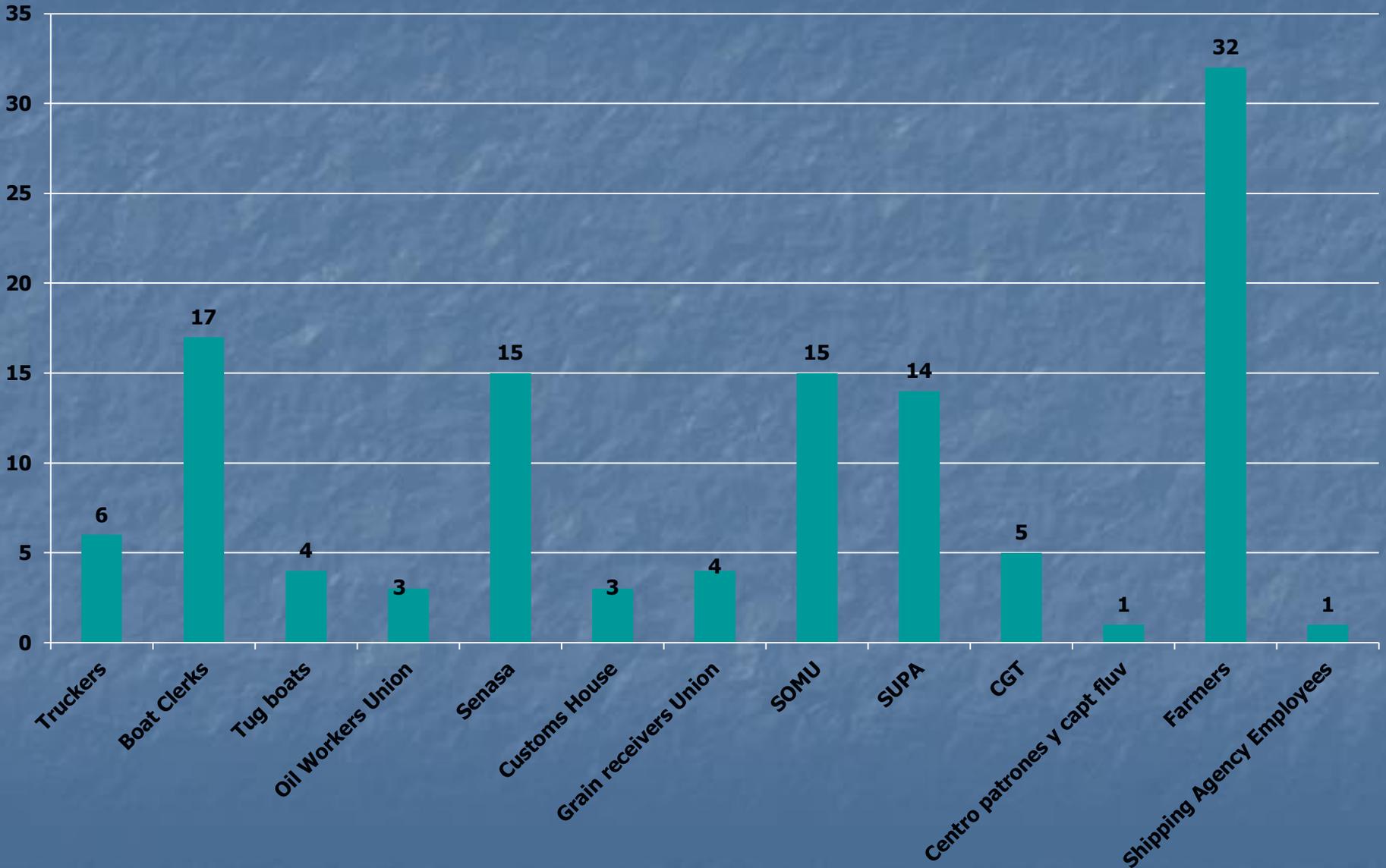


PAROS Y VARADURAS



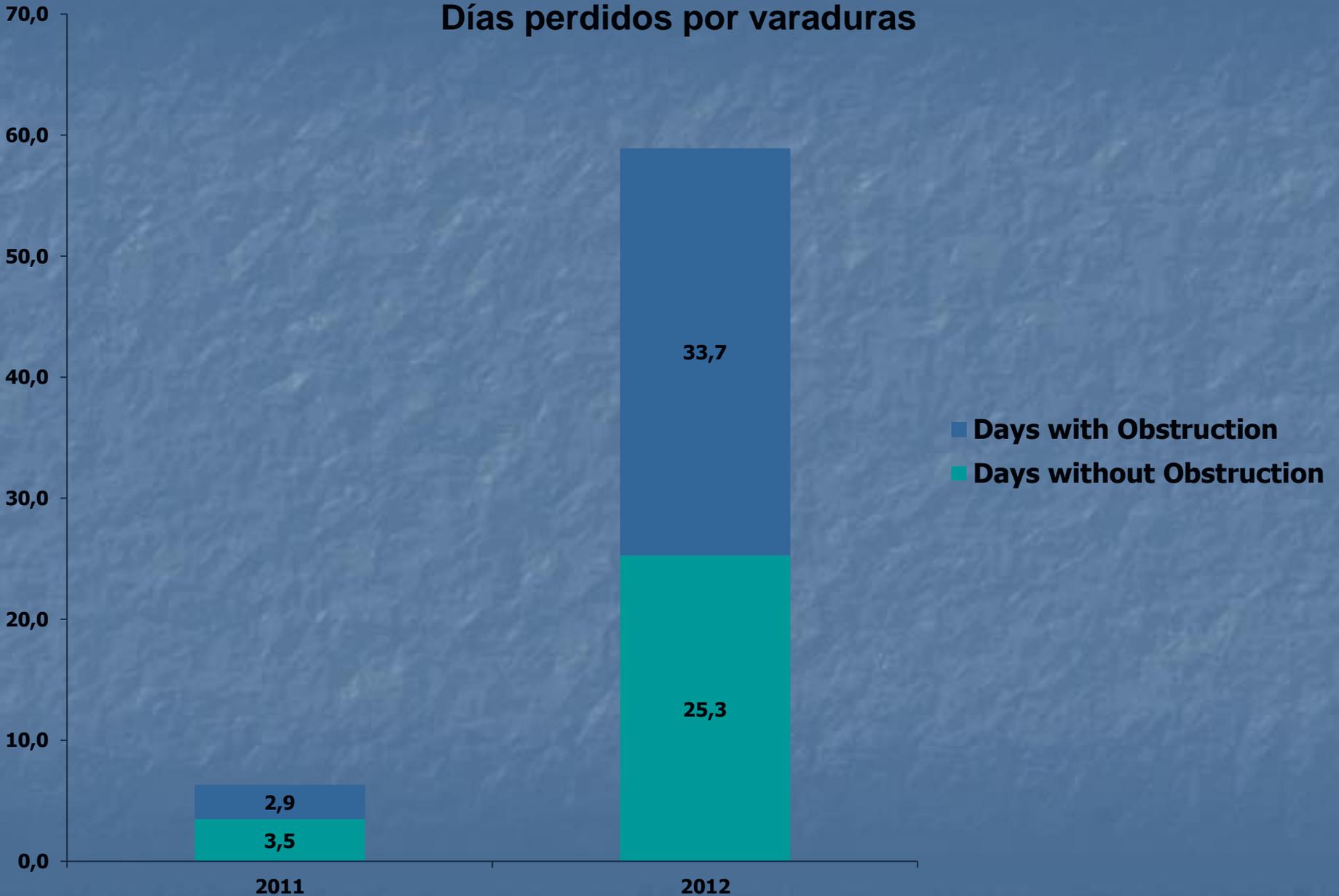
PAROS Y VARADURAS

Paros por gremio (2009-2013)



PAROS Y VARADURAS

Días perdidos por varaduras



CONGESTIONES



CONGESTIONES



Sistema de Radas

Ver archivo radas

EMPRESAS ASOCIADAS A LA CAPYM

- ACEITERA GENERAL DEHEZA S.A., AKZO NOBEL ARGENTINA S.A., ALFRED C. TOEPFER I. S.A., ALTO PARANA S.A., ASOCIACION DE COOPERATIVAS ARGENTINAS, BUNGE ARGENTINA S.A., CARGILL S.A.C.I., CLEAN SEA S.A., COMPAÑÍA ARGENTINA DE SERVICIOS PORTUARIOS S.A., COOPERATIVA DE TRABAJOS PORTUARIOS LTDA. PGSM, ENTE ADMINISTRADOR PUERTO DE SANTA FE, G.P. MARITIME SERVICES S.A., AMARRES CORAL, B.G.PUERTO DE CABOTAJE, GUALTIERI E HIJOS S.R.L., MARITIME SHIPPING AGENCY S.R.L., MAS SHIPPING SERVICES S.R.L., MILISENDA SERV.PORTUARIOS S.A., MINERA ALUMBRERA S.A., MOLINOS RIO DE LA PLATA S.A., MOSAIC ARGENTINA S.A., MOVIPORT S.A., NEQUEN S.A., NIDERA S.A., NOBLE ARGENTINA S.A., OPERACIONES AGROPORTUARIAS S.R.L., PLUS ULTRA AMARRES S.A., PROFERTIL S.A., RENOVA S.A., SEAWORLD S.A., SERVI RIO S.A., SERVICIOS INTEGRALES PORTUARIOS S.R.L., TERMINAL 6 S.A., TERMINAL PUERTO ROSARIO, UABL S.A. Y VICENTIN S.A.I.C.

Desde 1954
acompañando
la actividad portuaria



CAMARA DE ACTIVIDADES
PORTUARIAS Y MARITIMAS

RIOJA 1021 PISO 3° OF B TEL +54 0341 4483556
S2000AYM ROSARIO, ARGENTINA
gerencia.capym@gmail.com