



# La visión de los actores del sistema fluvio – marítimo regional

SITUACIÓN A ABRIL 2015



**CAMARA DE ACTIVIDADES  
PORTUARIAS Y MARITIMAS**

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

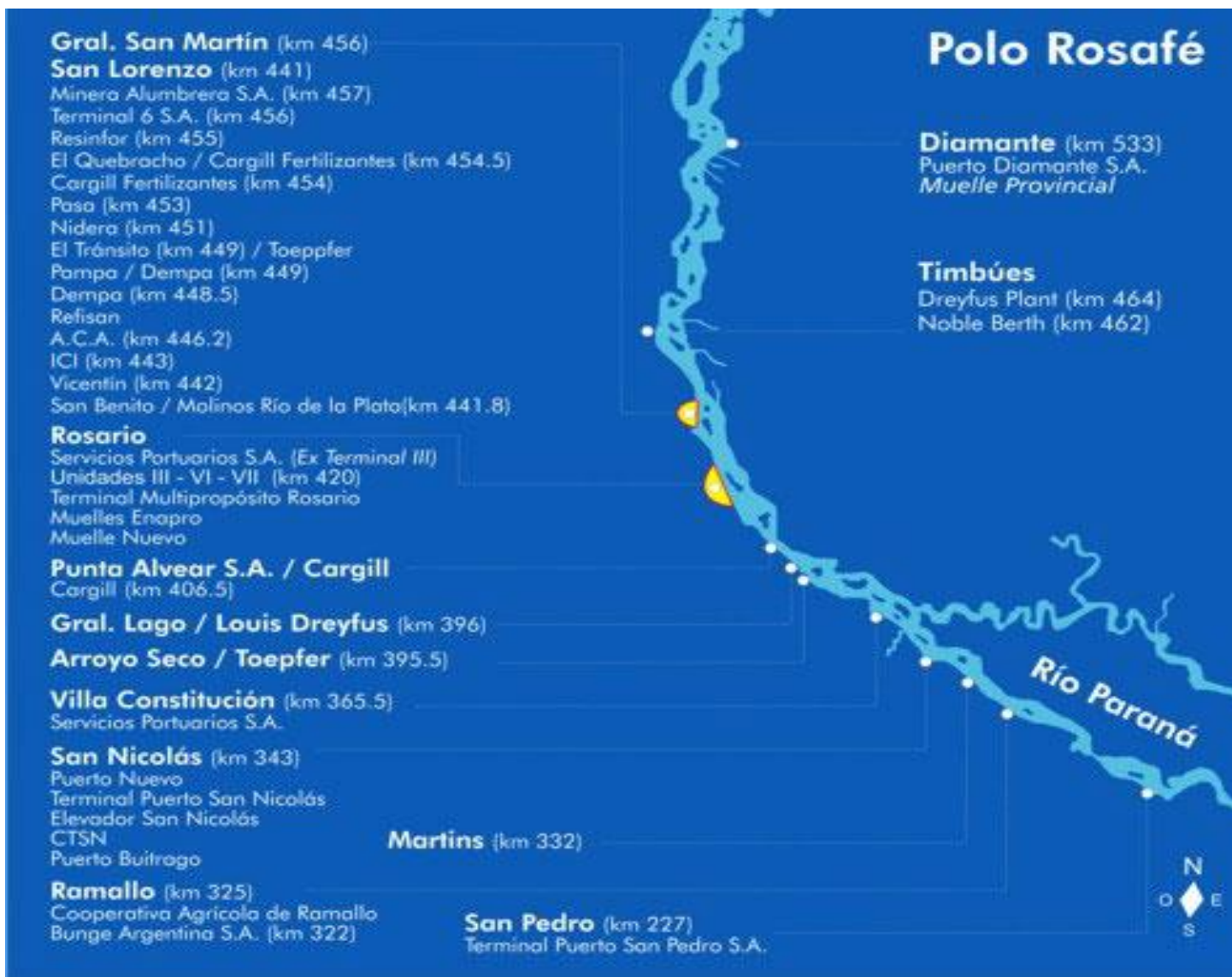
**CAMARA DE ACTIVIDADES PORTUARIAS Y MARITIMAS**

# Puntos a desarrollar

---

- 1 Panorama del sector**
- 2 El plan estratégico alimentario**
- 3 Problemáticas y propuestas**
- 4 Congestionamientos, propuestas y algunos trabajos presentados por CAPYM**

# Puertos de la región



# Establecimiento de terminales Up-River

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 (Gov. Galvez)	2006
Dreyfus (Timbúes)	2007
Renova( Vicentin/Molinos/Glencore) Timbues	2012
Profertil (Timbúes)	2013

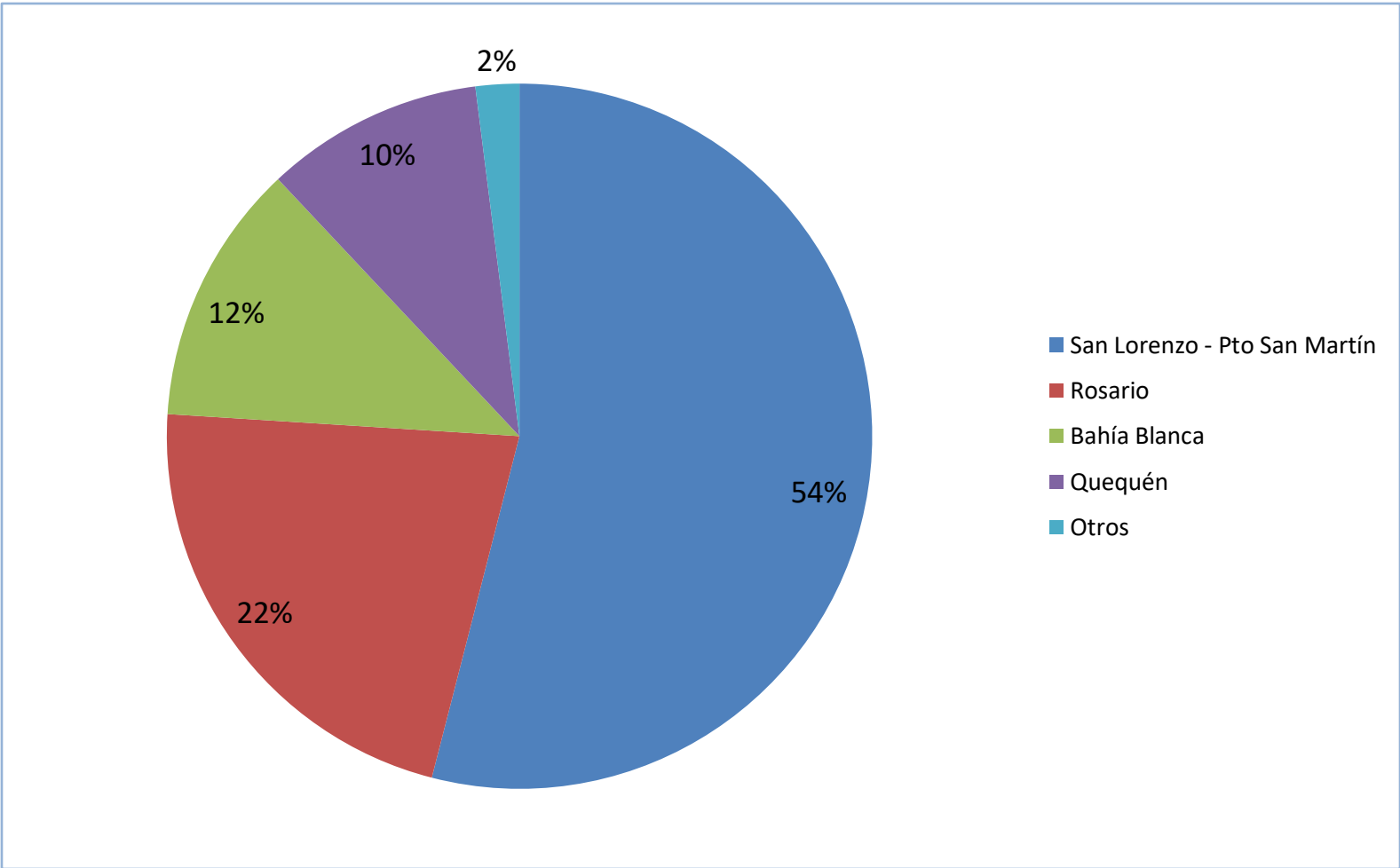
# Establecimiento de terminales Up-River

---



# Embarques agropecuarios por región (2014)

Del total de los embarques de productos agropecuarios de 2014, el 78% fue por puertos fluviales.



# Evolución de la vía navegable desde 1995

---

- Pasamos de navegación diurna a navegar 24 hrs.
- De 24' de calado máximo a 28-22; 32-22 y 34-25' (PGSM/SF) todo el año ... 15/18.000 t +.
- De deficientes ayudas a la navegación a 788 señales.
- De 6 días Océano/Rosario/Océano a 3 días.
- De 160 m eslora por el Paraná de Las Palmas a 230 m (hay estudios para llevar a 245 m).
- Relevamientos batimétricos trimestrales (troncal) y anuales (costa a costa).
- Monitoreo de calidad del agua y calidad de los sedimentos.
- El plazo de la concesión rige hasta el 2021.

# Competitividad 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.



# Plan Estratégico Alimentario

---

## ***PLAN ESTRATEGICO ALIMENTARIO:***

- El Plan Estratégico Alimentario indica que es posible llegar a una producción en el año 2020 de 160 millones de tons.

## ***NUEVOS DESAFIOS:***

- 2020 PEA: 160 millones de tons.
- Creciente aumento de costos de producción.
- Buques de mayor porte.

## ***NECESIDAD:***

- Acciones conjuntas entre el Estado y las empresas para mantener la competitividad del sector.

# Problemáticas y propuestas

## PROBLEMÁTICA 1.-:

- Escasez de radas disponibles en relación a la terminales instaladas en S.Lorenzo - Pto.S.Martin - Timbues-

NOMBRE	UBICACIÓN	MUELLES BUQUES	RADAS	OBSERVACIONES
TERMOELÉCTRICA J. SAN MARTÍN	KM 5 RÍO CORONDA	1		LOA MÁX 226 M.
<b>CENTRAL TÉRMICA V.DE OBLIGADO</b>	<b>KM 5 RÍO CORONDA</b>	<b>1</b>		<b>En construcción</b>
<b>RENOVA</b>	<b>KM 3,8 RÍO CORONDA</b>	<b>1</b>		
LOUIS DREYFUS	KM 2,1 RÍO CORONDA	1		LOA MÁX 270 M.
NOBLE	KM 1,3 RÍO CORONDA	1		LOA MÁX 275 M.
ZONA ALIJE NORTE SL	KM 459-460		1	1 Buque en lastre 180 m loa + Alianza G1
FONDEADERO PRINCIPAL NORTE SL	KM 458-459		2	Uno + chico o bien a 360m de la proa de Alianza
<b>PROFERTIL</b>	<b>KM 458</b>	<b>1</b>		<b>Ya operativo-</b>
<b>ALIANZA G2</b>	<b>KM 459,1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>Lo están habilitando para atracar buques en espera</b>
MINERA ALUMBRERA	KM 456,8	1		LOA MÁX 250 M. <b>Usa muy poco la rada.</b>
<b>TERMINAL 6 - ML</b>	<b>KM 456,5</b>	<b>1</b>		<b>En proceso de autorizacion</b>
TERMINAL 6 NORTE	KM 456	1		LOA MÁX 250 M.
TERMINAL 6 SUR	KM 456	1		Apto para Cape Sizes.
ALTO PARANÁ	KM 454,4	1		LOA MÁX 240 M.
CARGILL (Quebracho)	KM 454	1		LOA MÁX 270 M.
MOSAIC	KM 452,8	1		LOA MÁX 270 M. Para descarga fertilizantes
FONDEADERO PRINCIPAL CENTRO SL	KM 452-455,6		6	
PETROBRAS	KM 451,5	1		LOA MÁX 185 M
ZONA ALIJE SUR SL	KM 451-452		1	1 bunkers o 1 buque en lastre
<b>NIDERA</b>	<b>KM 451</b>	<b>2</b>		<b>LOA MÁX 250 M-1 sólidos y líquidos-1 fertil sin habilitar</b>
FONDEADERO AUXILIAR SL	KM 450,4-451,4		2	2 de Cabotajes (110-120 m LOA)
TOEPFER (El Tránsito)	KM 449,3	1		LOA MÁX 250 M
BUNGE PAMPA	KM 449	1		LOA MÁX 270 M
BUNGE DEMP	KM 448,2	1		LOA MÁX 250 M
YPF (CHACABUCO)	KM 447,9	1		LOA MÁX 220 M
AXION ENERGY	KM 447,3	1		LOA MÁX 162 M
OIL	KM 446,8-447,0 y 447,3	3		LOA MÁX de Norte a Sur: 230, 90 y 230 M.
ACA	KM 446,5	2		LOA MÁX 275 M
AKZO NOBEL	KM 443	1		LOA MÁX 210 M
VICENTÍN	KM 442	1		LOA MÁX 275 M. interior apto para descarga de barcasas.
MOLINOS RÍO DE LA PLATA	KM 441,8	1		LOA MÁX 275 M.
FONDEADERO PRINCIPAL SUR SL	KM 441-445,6		7	los extremos con buques livianos
<b>TOTALES</b>		<b>30</b>	<b>20</b>	<b>-10</b>

# Problemáticas y propuestas

## PROPUESTAS:

➤ Considerar una sola área de radas San Pedro- Timbúes para todas las terminales

NOMBRE	UBICACIÓN	MUELLES BUQUES	RADAS	OBSERVACIONES
TERMOELÉCTRICA J. DE SAN MARTÍN	KM 5 RÍO CORONDA	1		LOA MÁX 226 M.
CENTRAL TÉRMICA V. DE OBLIGADO	KM 5 RÍO CORONDA	1		En construcción
RENOVA	KM 3,8 RÍO CORONDA	1		En diciembre 2012 estarán dragando la zona para luego habilitarlo
LOUIS DREYFUS	KM 2,1 RÍO CORONDA	1		LOA MÁX 270 M.
NOBLE	KM 1,3 RÍO CORONDA	1		LOA MÁX 275 M.
ZONA ALIJE NORTE SL	KM 459-460		1	1 Buque en lastre 180 m loa + Alianza G1
FONDEADERO PRINCIPAL NORTE SL	KM 458-459		2	Uno + chico o bien posicionar 2 cables 360m de la proa de la Alianza
PROFERTIL	KM 458	1		En construcción
ALIANZA G2	KM 459,1	1	1	Lo están habilitando para atracar buques en espera
MINERA ALUMBRERA	KM 456,8	1		LOA MÁX 250 M.
TERMINAL 6 - EVONIK	KM 456,5	1		<b>Recién estará operativo 2do semestre 2013</b>
TERMINAL 6 NORTE	KM 456	1		LOA MÁX 250 M.
TERMINAL 6 SUR	KM 456	1		Apto para Cape Sizes.
ALTO PARANÁ	KM 454,4	1		LOA MÁX 240 M.
CARGILL (Quebracho)	KM 454	1		LOA MÁX 270 M.
MOSAIC	KM 452,8	1		LOA MÁX 270 M. Para descarga fertilizantes
FONDEADERO PRINCIPAL CENTRO SL	KM 452-455,6		6	
PETROBRAS	KM 451,5	1		LOA MÁX 185 M
ZONA ALIJE SUR SL	KM 451-452		1	1 bunkers o 1 buque en lastre
NIDERA	KM 451	2		LOA MÁX 250 M para carga graneles sólidos y líquidos. 1 descarga fertilizantes sin habilitar
FONDEADERO AUXILIAR SL	KM 450,4-451,4		2	2 de Cabotajes (110-120 m LOA)
SIARCOM (ex UXVII JNG)	KM 450	0		Muelle destruido
UNIDAD XVI	KM 450	0		Muelle destruido
TOEPFER (El Tránsito)	KM 449,3	1		LOA MÁX 250 M
BUNGE PAMPA	KM 449	1		LOA MÁX 270 M
BUNGE DEMP	KM 448,2	1		LOA MÁX 250 M
YPF (CHACABUCO)	KM 447,9	1		LOA MÁX 220 M
AXION ENERGY	KM 447,3	1		LOA MÁX 162 M
OIL	KM 446,8-447,0 y 447,3	3		LOA MÁX de Norte a Sur: 230, 90 y 230 M.
ACA	KM 446,5	2		LOA MÁX 275 M
AKZO NOBEL	KM 443	1		LOA MÁX 210 M
VICENTÍN	KM 442	1		LOA MÁX 275 M.. Sector interno apto para descarga de barcasas.
MOLINOS RÍO DE LA PLATA	KM 441,8	1		LOA MÁX 275 M.
FONDEADERO PRINCIPAL SUR SL	KM 441-445,6		7	los extremos con buques livianos
RADA DE RESERVA ROS	KM 426-428 (Frente Usina Sorrento)		1	Se achicó al 427 X puente. 1 lugar de emergencia para 1 buque en lastre x un imprevisto
RADA AUXILIAR ROS	KM 424-425 (Frente a Central)		1	
SECUNDARIA ROS	KM 419,5-421,5: KM 419 Monumento p/ España)		4	Bunkers

# Problemáticas y propuestas

## PROPUUESTAS:

➤ Considerar una sola área de radas San Pedro- Timbúes.

NOMBRE	UBICACIÓN	MUELLES BUQUES	RADAS	OBSERVACIONES
ZONA FRANCA PARAGUAY	KM 416,5	0		En estado de abandono
TERMINAL PUERTO ROSARIO	KM 415	3		Muelle abierto de 570 m longitud
UNIDAD 6 - Seport	KM 415	1		LOA MÁX 250 M.
UNIDAD 7 - Seport	KM 415	1		LOA MÁX 250 M.
PRINCIPAL ROS	KM 410-412,5 A. Saladillo/Pta Guereño		3	(U6/7-PA/VGG-TPR)
CARGILL VGG	KM 408,3	1		
CARGILL PUNTA ALVEAR	KM 406,5	1		Apto para Cape Sizes (282 loa x 48 beam)
RADA ALVEAR	KM 406		1	
LOUIS DREYFUS	KM 396	1		
TOEPFER	KM 395,5	1		
RADA LAGOS	KM 394,7-398,3		6	
SERVICIOS PORTUARIOS VC	KM 365	2		Muelle Unidad 1 de 150 m y muelle Unidad 2 de 165 m (en dársena interna)
ZONA FRANCA VC	KM 364,5	0		En aguardo autorización Estado Nacional.
OUERTO ACEVEDO	KM 364,4	2		Muelle ACINDAR (Comercial de 110 m y muelle Minerales 160 m)
RADA VC	KM 361,5-363,5		3	
RADA NORTE SNIC	KM 348-351		3	
RADA SUR SNIC	KM 343-345		2	
MUELLE NUEVO SAN NICOLAS	KM 352	1		LOA MÁX 250 M.
MUELLE ELEVADOR SAN NICOLÁS	KM 350,5	1		LOA MÁX 230 M.
CENTRAL TÉRMICA SAN NICOLÁS	KM 347,5	1		LOA MÁX 250 M.
PUERTO ING. BUITRAGO	KM 344,5/347	2		Siderar (muelle Comercial y muelle Mineralero con LOA MÁX 250 M C/U.)
XSTORAGE	KM 329,4	1		
RADA AUXILIAR RAMALLO	KM 329-329,7		1	
RADA PRINCIPAL RAMALLO	KM 324,9-326		2	
BUNGE RAMALLO	KM 320,8	2		LOA MÁX 270 M para sólidos. Tiene otro para aceiteros.
BUNGE SAN PEDRO	KM 277	2		1 de 85 m carga gral (frutas) y el d TPSP para graneles sólidos apto para máx 225 m LOA
RADA AUXILIAR SAN PEDRO	KM 277		1	
RADA PRINCIPAL SAN PEDRO	KM 274-276		2	
<b>TOTALES</b>		<b>57</b>	<b>54</b>	<b>-3</b>

# Problemáticas y propuestas

---

## **PROBLEMÁTICA 2.-:**

- Necesidad de un protocolo de autorización de subidas a los buques.

## **PROPUESTAS:**

- Fondear en Zona Común los buques destinados a puertos del litoral.
- 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.

# Problemáticas y propuestas

---

## **PROBLEMÁTICA 3.-:**

- Interrupción y demoras en los elevadores por retraso en los despacho de buques a espera de determinantes .

## **CONTEXTO:**

- Actualmente se calcula el tiempo que le demandará al buque realizar las maniobras de zarpe y las hs de navegación requeridas para franquear los pasos críticos (el de menor profundidad). Dichos pasos son los que determinan el calado máximo al que el buque puede ser cargado..
- La PNA informa todos los días la nueva determinante aprox. a las 10:00hs. 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 aprox. 2 pies de margen por si hay variaciones importantes.
- En ocasiones el buque debe dejar de recibir carga a la medianoche y esperar al día siguiente a las 10:00hs.

# Problemáticas y propuestas

---

## **PROBLEMÁTICA 3.- (cont.):**

### **OTRAS CONSECUENCIAS:**

- Interrupción de operatoria de elevadores.
- Restricciones en descarga de camiones por espera de espacio en terminal.
- Demora de buques esperando en rada y en zona común.
- Salida de varios buques en un corto período de tiempo.
- Congestión de buques en vía fluvial.

### **PROPUESTAS:**

- BUQUE DESPACHADO-> BUQUE ZARPADO.
- Ajustar determinante de la mañana con altura del río en un instante determinado. Esta práctica es común en lugares afectados por régimen de marea.
- Permitir el zarpado de buques sin esperar la nueva determinante.

# Problemáticas y propuestas

---

## ***PROBLEMÁTICA 4.-:***

- **Habilitaciones de los muelles: hoy gran parte de los muelles no cuentan con habilitación definitiva y deben renovarla cada 30, 60, 90 días.**

## ***PROPUESTA:***

- **La SSPYVN debería otorgar habilitaciones definitivas a los muelles.**



# Problemáticas y propuestas

---

## ***PROBLEMÁTICA 5.-:***

- **Habilitaciones públicas: Senasa y Aduanas otorgan habilitaciones en horarios restringidos.**

## ***PROPUESTA:***

- **Las administraciones públicas Senasa y Aduanas deberían automatizar más sus procesos para que las terminales puedan recibir habilitaciones durante las 24hs los 365 días del año.**
- **Una automatización de procesos permitiría una mejor organización logística tanto de las terminales como del sistema fluvial en su conjunto**

# Problemáticas y propuestas

---

## **PROBLEMÁTICA 6.-:**

- La obtención de las declaratorias de dragado requieren de mucho tiempo y un exceso de presentaciones de papeles.

## **CONTEXTO:**

- **HIPERFORMALIDAD** (toda la documentación certificada por escribano y colegiada, en original y 3 copias).
- **¿Quién lo solicita?**
  - **ESTATUTOS SOCIETARIOS**
  - **ACTAS DE ASAMBLEA Y DIRECTORIO DESIGNACIÓN DE AUTORIDADES**
  - **PODERES**
- **¿Con qué derecho lo solicita?**
  - **TÍTULO DE PROPIEDAD O CONTRATO DE CONCESIÓN**
  - **CERTIFICADO DE DOMINIO**
  - **PLANO CATASTRAL**

# Problemáticas y propuestas

---

## **PROBLEMÁTICA 6 (cont.):**

### **CONTEXTO:**

- **¿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)**
  - **DEFINICIÓN DE LÍNEA DE RIBERA Y DE PUNTOS FIJOS EN LAS OBRAS CONTIGUAS**
  - **RELEVAMIENTOS BATIMÉTRICOS ACTUALIZADOS, OBRAS DE MARGEN EXISTENTES, PERFILES TRANSVERSALES, CONDICIONES TÉCNICAS DE LA PRESENTACIÓN.**
  - **CÓMPUTO MÉTRICO**
  - **PRESUPUESTO DETALLADO**

# Problemáticas y propuestas

---

## **PROBLEMÁTICA 6 (cont.):**

### **CONTEXTO:**

- **¿Quién lo hace?**
  - **DESCRIPCIÓN DE LA DRAGA QUE SE PROPONE PARA REALIZAR LA OBRA, NÚMERO DE MATRICULA, CAPACIDAD DE DRAGADO**
  - **ANTECEDENTES EN LA ZONA.**
  - **CERTIFICADO DE MATRÍCULA NACIONAL VIGENTE**
  - **CERTIFICADO NACIONAL DE ARQUEO**
  - **TÍTULO DE PROPIEDAD**
  - **PROFESIONAL RESPONSABLE REGISTRADO EN LA DNVN.**
  - **PROBADA RELACIÓN CONTRACTUAL ENTRE LAS PARTES**

# Problemáticas y propuestas

---

## **PROBLEMÁTICA 6 (cont.):**

### **CONTEXTO:**

- **FLUJO DEL TRAMITE**
  - 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)
  - Observaciones
  - Satisfacción de las observaciones
  - No objeción Técnica

# Problemáticas y propuestas

---

## **PROBLEMÁTICA 6 (cont.):**

### **CONTEXTO:**

- **FLUJO DEL TRAMITE**
  - 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
  
- **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

# Problemáticas y propuestas

---

***PROBLEMÁTICA 6 (cont.):***

***PROPUESTA:***

- Para fomentar el sistema fluvial, se requiere más rapidez a la hora de conseguir las declaratorias de dragado. La agilidad de este proceso permitiría a las terminales cargar más sus buques, ergo, menos buques navegando en el sistema.

# Congestion

---





# Congestiones

---



# Congestiones

---



# Congestion

---



# Necesidad de obras fluviales

---

- **Profundizar la red troncal. Pasar de 34' a 36' y luego 38' fw + altura agua.**
- **Analizar comportamiento de las corrientes y sedimentación en el Río de la Plata vs mayor profundización.**
- **Replantear ancho de solera de la red troncal debido al aumento del tamaño de los buques.**
- **Aumentar zonas de cruce.**
- **Profundizar y mantener las radas y zonas de maniobra existentes.**
- **Entrega de batimetrías en Autocad en vez de de PDF.**
- **Asignar “zonas de fondeo para espera “ sin remolcadores para buques en lastre . Presentamos un estudio de 20 Cape Sizes que oscilaban entre 6,10 m (20'01”) y 7,80 m (25'07”) al cero.**

# Algunos de los trabajos presentados por CAPYM

---

➤ Presentamos ante Polinave un estudio para crear un fondeadero entre el Km 171 y 177 del río Paraná para fondear 11 cape sizes.

Estos buques estarán a aprox. 16 hrs de navegación de SL, lo que permitirá una más rápida reposición. Estamos a la espera del resultado.

➤ Existen dos métodos para otorgar autorización para que los buques continúen aguas arriba:

1. El buque arriba al Pontón Estacionario Recalada y el Contrase Buenos Aires dispone de una comunicación (Mensaje Oficial Interno) de la Dependencia del puerto de destino autorizándolo a continuar navegación (viaje directo sin fondera en rada la Plata).
2. El buque arriba a Recalada y no hay Mensaje Oficial Interno de la Dependencia del puerto de destino autorizándolo a continuar navegación, pero si disponen de una Nota de la Terminal ó Autoridad Portuaria, en la cual se menciona la fecha que tiene previsto operar en el muelle asignado. Si la misma no excede el plazo de los 05 días a contar de la fecha de arribo a Recalada se autoriza al buque a fondear en Zona Común. “Polinave nos autorizó 06 nuevos espacios en Zona Común para los buques destinados a los puertos del litoral”. En época de cosecha gruesa, se contaría con los buques más cerca y no mar adentro por congestionarse Zona Común y Recalada, ahorrando las 8 hrs de navegación Rec/ZC + las potenciales demoras x los 2 embarques diarios de Prácticos desde Montevideo.



**MUCHAS GRACIAS**

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