



Timón Club

Mayo 2016

CÁMARA DE ACTIVIDADES PORTUARIAS Y MARÍTIMAS
Fundada en 1954

Puntos a desarrollar

- 1 Panorama del sector**
- 2 El plan estratégico alimentario**
- 3 Problemáticas y propuestas**
- 4 Obras complementarias**

Competitividad de la región

- **Resultó más económico acercar los buques al área de producción.**
- **Grandes inversiones: ingresos divisas país/desarrollo zona.**
- **Eficiencia y ágil manejo de grandes volúmenes (fábricas dentro de los puertos).**
- **Baja de costos trasladados en la cadena productiva.**
- **Hoy es el mayor polo aceitero del mundo (tiene alguna de las plantas con mayor capacidad individual de molienda del mundo).**
- **Infraestructura empresas permitió crecimiento cosechas.**
- **Empresas de servicios radicadas en la zona.**
- **Capacitación y mano de obra especializada.**

Algunos números

- Este complejo agroindustrial participó en 2014 con el 37,5 % del total de las exportaciones del país.
- La Argentina es líder mundial en exportaciones de aceite de soja (43 % del mercado global en 2014), harinas proteicas de soja (44 %) y aceite de maní (34 %); es el segundo exportador mundial de cebada (12 %) y sorgo (18%); es el tercero de poroto de soja (6% del total), harina de maní (15%) y harina de girasol (5%); es el cuarto exportador mundial de maíz (10%) y aceite de girasol (5%); y, el décimo de trigo (1%).
- De las 35 M tons en el 2000 pasó a 60 M tons en el 2014.
- El complejo cerealero-oleaginoso ocupa a más de 250.000 empleados en forma directa e indirecta y es así uno de los sectores productivos que más dinamiza y aporta progreso al interior del país.
- Concentra el 80 % de la capacidad de molienda del país llega a más de 100 destinos. Al 2020 aún habría un 25 % de capacidad ociosa.
- Rosafe: 20 terminales despachan granos y subproductos, 5 petroleras, 2 operan fertilizantes, 1 mineral, 2 termoeléctricas y 1 multipropósito.
- 85 % de los granos arriban en camiones, 14 % en trenes y 1 % en barcazas.

Embarques del agro por puertos (2015)

San Lorenzo.....	42.695.524.....	61,25 %	} 80,93 %
Rosario.....	13.719.778....	19,68 %	
Bahía Blanca.....	6.224.37.....	8,93 %	
Quequén.....	3.728.358....	5,35 %	
Zárate.....	1.916.413.....	2,75 %	
Ramallo.....	798.490.....	1,15 %	
Villa Constitución.....	468.510.....	0,67 %	
San Nicolás.....	111.911....	0,16 %	
San Pedro.....	45.968....	0,07 %	
TOTAL.....	69.709.323...	100,00 %	

Establecimiento de terminales c/fábricas (Litoral)

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 (PRODUCTOS SUDAMERICANOS/EMILIANA hoy CARGILL)	1983
CARGILL - Quebracho	1984
ACA SL - Ex Unid. VIII SL	1985
TERMINAL 6 (PGSM)	1985
VICENTÍN (SL)	1987
LOUIS DREYFUS – (Gral. Lagos)	1992
SERVICIOS PORTUARIOS (compra es Unid. III JNG Rosario)	1993
TERMINAL PUERTO SAN PEDRO (compra ex JNG)	1993
TERMINAL 6 (muelle alquilado a MINERA ALUMBRERA - GLENCORE)	1996
TRADIGRAIN - Arroyo Seco (Hoy TOEPFER)	2000
TERMINAL PUERTO ROSARIO (Concesión ENAPRO por 30 años)	2002
MOLINOS RÍO DE LA PLATA - San Benito (SL)	2003
NOBLE - COFCO (Timbúes)	2006
CARGILL (V. Gob. Galvez)	2006
LOUIS DREYFUS (Timbúes)	2007
RENOVA(VICENTÍN/GLENCORE) Timbues	2012
PROFERTIL (Timbúes)	2013

Inversiones directas por U\$S 4,5 mil millones entre 1995-2015



Evolución en el río Paraná 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 (franquearon gaseros de 291 m loa.).
- 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.

El complejo oleaginoso argentino, constituye el sector que individualmente más exporta del país

➤ La liquidación de divisas de las empresas del sector en los últimos años fue:

Año	U\$S
2003	9.450.254.098
2004	11.062.109.135
2005	11.654.280.836
2006	12.276.089.612
2007	17.567.939.767
2008	21.919.850.891
2009	16.198.645.201
2010	22.228.931.266
2011	25.133.393.782
2012	23.069.014.717
2013	23.208.541.446
2014	24.143.756.928
2015	19.963.406.485
2016	6.835.971.593 (hasta 15/04/2016)

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:

- Adaptar la infraestructura ferro-vial (hoy 2.000.000 camiones y 2.000 trenes x año en 70 kms) para reducir el impacto ambiental (3.200 bczas) pasan por año por los puertos del up-river.
- Adaptar los canales a buques de mayor porte (2.000/2.500 buques/año)
- Reducir el creciente aumento de costos de producción.
- Aprovechar la capacidad de despacho y procesamiento a full.

NECESIDAD:

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

Problemáticas y propuestas

PROBLEMÁTICA 1:

- Demoras en la obtención de pesos por diferencia de calados (Método Draft Survey).

CONTEXTO:

- Aduana ordena contra verificaciones para determinar el peso de la mercadería utilizando un método impreciso y proclive a múltiples errores, que genera una demora promedio por buque de entre 4 a 6 horas.
- Solo en el 2013-2014 generaron 6.000 hrs. perdidas, con los consecuentes recargos en los fletes de los buques, retrasos en la rotación de los line ups, extra costos de habilitaciones, personal a la orden, improductivos en la estiba, personal de empresas de control de calidad, serenos de a bordo, sobre costos de uso de muelle, uso de lanchas, etc, que se estimaron en usd 10.000.000,-

PROPUESTAS:

- Volver a usar solo las balanzas electrónicas como único método oficial.
- Es el método probado en todo el mundo como más preciso y más veloz.
- Todas las balanzas están certificadas por el INTI y precintadas por Aduana.

Problemáticas y propuestas

PROBLEMÁTICA 2:

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

PROPUESTAS:

- Sistematización de asignación de radas.
- Autorización electrónica.
- Giro verificable.
- Sanciones a quienes falseen información.

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 se registran variaciones importantes.
- En varias 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.

Congestion



Congestion



Congestiones



Congestion



Problemáticas y propuestas

PROBLEMÁTICA 4:

- **Habilitaciones de los muelles para carga y descarga de buques acorde con la Ley 24.093 y su reglamentación.**
- **Habilitación de los amarraderos de barcazas.**
- **Habilitación de depósitos fiscales.**

PROPUESTA:

- **Aún hay terminales que no cuentan con las habilitaciones definitivas del Poder Ejecutivo Nacional y deben renovarla c/DGA c/30, 60, y hasta 90 días.**
- **Necesitan agilizar la obtención de las Declaratorias de Ocupación de Espejo de Agua y correspondiente sistemas de amarre.**
- **La demora de la Aduana en la habilitación de nuevos depósitos limita las operaciones de transbordo para almacenar la mercadería en tránsito procedente de la hidrovía Paraguay – Paraná.**

Problemáticas y propuestas

PROBLEMÁTICA 5:

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

CONTEXTO:

- El flujo del trámite lleva demasiado tiempo. Plazos típicos:
 - 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 5 (cont.):

PROPUESTA:

- Si se pudiesen agilizar el proceso para obtener las declaratorias de dragado, permitiría a las terminales cargar más sus buques, ergo, bajar los costos y tener menos buques navegando en el sistema.

Problemáticas y propuestas

PROBLEMÁTICA 6:

- **Que la Prefectura Naval Argentina realice un único despacho de entrada y salida (idem. Migraciones) en el país.**

PROPUESTA:

- **Una primer etapa regionalizando despachos. Por ejemplo para la zona ubicada entre los puertos desde Timbúes y Ramallo (donde tenemos el mayor movimiento de mercadería), aprovechando ya una estación de Control de Tráfico común.**
- **Deberíamos trabajar en el armado de un proyecto de documento público/privado, proponiendo por ej una ventanilla única de intercambio de datos 72 hrs antes del arribo de un buque. A la PNA le permitiría poner la energía en cuestiones de estado rector y a los puertos el foco en acceder mucho más rápido a las operaciones portuarias propiamente dichas.**

Necesidad de obras fluviales

- Se está estudiando la viabilidad económica para profundizar la red troncal del río Paraná. Para pasar desde PGSM al Océano de 34' a 36' fw.

- El contrato con Hidrovía SA vence en el 2021. Se debería empezar a planificar una nueva licitación contemplando:
 - La viabilidad económica para alcanzar desde el Km 465 al océano a través del Canal Emilio Mitre los 38' /40 fw contemplando las alturas de agua.
 - Replantear el ancho de solera de la red troncal de navegación en algunas curvas y las zonas de cruce.
 - Adicionar la profundización y mantenimiento de las radas y zonas de maniobra existentes.
 - Entrega a los usuarios de las batimetrías de costa a costa en Autocad.
 - Incorporar un Planificador de Calado, que es una herramienta basada en la web que permite que los operadores de los puertos que puedan tomar decisiones de navegación sobre los tránsitos planeados dentro de un horizonte de pronósticos de 5 días.

Necesidad de obras fluviales

➤ Actualmente aprox. 7 millones de toneladas son completadas en puertos brasileños (a usd 10/mt representan una pérdida de usd 70 Millones anuales).

➤ Canal Emilio Mitre:

Hidrovia S.A., (concesionario del dragado), informó que debido a la alta sedimentación por la crecida y para mantener los 34'00", ya sumó el refuerzo de dos dragas que arribaron al país, y que se van a agregar al plantel de 6 dragas (Alvar Núñez Cabeza de Vaca, la Niña, Vespucci, James Ensor, Sanderus y Capitán Núñez) que se encuentran operando en el Canal Mitre. La "Pedro Álvares Cabral" de 14 mil m³, y "Niccolo Machiavelli" una draga de corte y succión con una potencia de 25 mil KW.

Necesidad de obras fluviales

➤ **Canal Martín García:**

La situación de mayor sedimentación que se observa es más compleja de resolver a través del dragado.

Hay que tener en cuenta que allí no hay una concesión de servicios, sino que se realizó un contrato por licitación con la empresa Servimagnus.

El trabajo consiste en la extracción de aproximadamente 4 millones de m³.

"Pero el problema es que sigue cayendo material sistemáticamente, y la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) debería tomar alguna medida ya que hay 3 millones de metros cúbicos que se agregaron, y no se ha podido profundizar el Canal lo que se pretendía."

Es decir, la realidad es que hoy se duplicó prácticamente el metraje con sedimentos que vienen del Paraná.

Finalizado el trabajo se debería licitar el mantenimiento.

CONCLUSIÓN

EXISTE UN CLARO DESAFÍO PARA QUE LAS AUTORIDADES, LAS ENTIDADES INTERMEDIAS Y LOS GREMIOS TRABAJEN EN CONJUNTO PARA LOGRAR UN SISTEMA DE NAVEGACIÓN FLUVIAL EFICIENTE Y COMPETITIVO, QUE RESPETE LAS CONDICIONES DE HIGIENE Y SEGURIDAD LABORAL.



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