

Web 30 de mayo 2017

Traducción de la publicación en gCaptain Newsletter del 16 Febrero:

LA CRECIENTE PRODUCCIÓN DE GRANOS DE ARGENTINA, HACE ENCALLAR BUQUES EN EL TRÁFICO FLUVIAL.

ROSARIO (Reuters) - Cuando encalló un barco que transportaba aceite de soja destinado a la India en el río Paraná cerca de Buenos Aires a fines de enero, los barcos cargados con la mayor parte de las exportaciones argentinas de cereales fueron bloqueados durante horas. Fue el último accidente en una de las grandes "autopistas de alimentos" del mundo, que está bajo presión para transportar crecientes volúmenes de productos agrícolas argentinos, que son embarcados en la primera etapa del viaje, desde los campos de las pampas hasta los comederos de ganado vacuno, cerdos y pollos de todo el mundo. La creciente congestión del Paraná, que transporta el 80 por ciento de las exportaciones argentinas de cereales, podría obstaculizar los esfuerzos del presidente Mauricio Macri para expandir la producción agrícola y sacar al país de la recesión. Macri quiere que Argentina produzca un 25 por ciento más de granos para incrementar los ingresos rurales y ha recortado los impuestos de exportación para atraer más inversiones en el sector. Pero para transportar todo ese grano al mercado, Macri debe terminar con los atascos en el río. El gobierno está estudiando cómo acomodar a la creciente flotilla que navega por la vía navegable, sin aumentar los costos de fletes, lo que podría anular los beneficios del recorte de impuestos a la exportación para los agricultores y las empresas agrícolas. **"Todo el sistema fluvial está en su límite actual"**, dijo Koen Robijns, gerente de operaciones de Jan De Nul en Argentina, **la compañía privada que opera el Paraná** y es responsable del dragado.

La varadura en enero hizo que el comercio se detuviera, dijo Robijns en una entrevista a bordo de uno de los buques de dragado de la compañía cerca del centro principal de granos de Rosario, a unos 300 kilómetros al noroeste de Buenos Aires. "Cada nave detrás de ella, todo el camino hasta Rosario, tuvo que parar o disminuir la velocidad durante más de una hora", dijo. Sin embargo, los esfuerzos para desarrollar la vía navegable para transportar más de las florecientes exportaciones argentinas, **podrían verse retrasados por las negociaciones entre el operador de la vía navegable y los comerciantes que la usan para transportar los granos.**

Jan De Nul favorece el dragado del canal más profundo. La firma se negó a proporcionar una estimación de cuánto costaría, pero los cargadores dicen que la factura sería de miles de millones de dólares. Eso significaría probablemente un aumento en el peaje, actualmente de 3 dólares por tonelada neta, **que los cargadores pagarían, pero pagando menos a los agricultores por sus granos.** Los mayores "traders" (comerciantes) de granos del mundo, Bunge, Cargill, Louis Dreyfus Company y ADM - que juntos envían gran parte del grano exportado a través del Paraná - preferirían la opción menos costosa de ensanchar el río en puntos problemáticos, dijeron dos grupos de la industria que representan a los cargadores y "traders" que utilizan el canal. **Los grupos de la industria se negaron a dar una estimación de cuánto más barato sería ensanchar en lugar de profundizar el río.**

"En lugar de dragar más profundo, necesitamos curvas más amplias en lugares donde las embarcaciones han encallado", dijo Guillermo Wade, portavoz de la cámara marítima de Rosario.

El gobierno de Macri dice que tiene como objetivo reducir el costo de la exportación de cereales en un 30 por ciento, incluyendo la reducción de los peajes en los cursos de agua. Pero el

gobierno no ha dicho aún qué opción favorece, y es poco probable que lo haga hasta que se complete un informe sobre el proyecto.

Bunge, Cargill y Louis Dreyfus declinaron hacer comentarios. ADM, en un comunicado, dijo que "apoya la expansión del Río Paraná y del Canal Paraguay-Paraná para satisfacer las necesidades de crecimiento de toda la región". La compañía no especificó cómo se debe ampliar el río.

EMPUJANDO EL LÍMITE Argentina es el principal exportador mundial de harina de soja para animales, clave para la producción global de carne y satisfacer las necesidades de proteína de una población mundial que crece hacia 9 mil millones. El país sudamericano es también el tercer mayor proveedor mundial de maíz y soja y el séptimo mayor proveedor de trigo.

El gobierno de Macri espera que la producción agrícola será de 130 millones de toneladas esta temporada, frente a los 123 millones antes de asumir el cargo. Macri apunta a 150 millones de toneladas al final de su primer mandato a finales de 2019.

Las varaduras son cada vez más comunes, porque los exportadores, bajo presión para transportar tanto grano como sea posible, a menudo sobrecargan los buques. El año pasado vararon 15 buques en la vía navegable, en comparación con 12 en 2015 y nueve el año anterior, según datos del puerto.

El accidente de enero tuvo lugar en la sección de Mitre del Paraná, justo al norte de la capital Buenos Aires.

El mismo barco, el Teresa Success, varó cerca de Rosario varios días antes. Esa vez, los remolcadores tardaron más en sacar el buque de la varadura, pero el tráfico fue capaz de moverse porque el río era más ancho allí.

Baltzer, la agencia naviera del buque con sede en Rosario, se negó a comentar sobre las varaduras.

Otros incidentes han visto naves atascadas durante días mientras que las grúas flotantes llegan para descargar parte de la carga hasta que los buques flotaron.

PEAJES Y "TOP OFFS" (Complementar el embarque)

Jan De Nul tiene la concesión de Paraná desde 1995. El contrato termina en 2021, y la empresa quiere renovarlo. El peaje que cobra por navegar por la vía fluvial es negociado por Jan De Nul, los propietarios de las terminales portuarias y el gobierno. La vía navegable del Paraná se mantiene a 34 pies desde el océano hasta el puerto de San Martín, 35 kilómetros al norte de Rosario, dijo Pieter Jan De Nul, gerente de área de la empresa e hijo de su propietario. La empresa podría fácilmente dragar a 36 pies, dijo. Los dos pies adicionales de profundidad permitirían usar buques más grandes que podrían transportar varios miles de toneladas más de carga desde Rosario antes de salir al mar, dijo. Cargas más grandes reducirían los costos de fletes. Actualmente, los comerciantes tienen que cargar parte de su carga en Rosario y luego agregar más en los puertos del Atlántico de aguas profundas, antes de dirigirse a aguas internacionales. Esto significa costos adicionales de puerto y de embarque, así como tiempos de viaje más largos.

La Bolsa de Comercio de Rosario, de propiedad privada, favorece la profundización, porque se podrían usar barcos más grandes y, por lo tanto, se necesitarían menos barcos para transportar el creciente volumen de granos.

"Todo el mundo gana con la profundización del río Paraná", dijeron analistas del intercambio en un informe.

El subsecretario de Transportes, (lease Sub-secretario de Puerto y vías Navegables)

Jorge Metz, dijo que el servicio en el río necesita mejorar, ya que los retrasos pueden costar entre 40.000 y 50.000 dólares al día, un costo que eventualmente se transmite a los agricultores.

Décadas de subinversión en carreteras y ferrocarriles han hecho del transporte uno de los mayores costos que enfrentan los productores, dijo Martin Fraguio, director ejecutivo de la cámara Maizar. "Argentina tiene la posibilidad de aumentar enormemente su producción agrícola", dijo. "Necesitamos que el Paraná sea lo más competitivo posible, tan pronto como sea posible."

.....
Texto de la carta a Guillermo Wade en español.

Con referencia a esta publicación, decidí mandar el 28 de febrero a las 12.26 PM un email con una carta "pública" al Sr. G. Wade, Gerente General de CAPYM, la Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas de Rosario.

Lo hice, porque todos los temas que se han tratado en esta publicación, deberían formar parte de una MUY NECESARIA CONTINUACIÓN de un programa de la Sub-Secretaría de Puertos y Vías Navegables, QUE SE INICIÓ MUY BIEN EN EL 2006/2007, CON UNA IMPORTANTE COLABORACIÓN DE LA UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA NACIONAL.

Este trabajo de base se publicó en el 2008 con el título: "**PLAN MAESTRO y DIRECTOR DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN TRONCAL**". *Visión Estratégica y Bases para su Formulación en el Río Paraná.*

Lamentablemente se cambió después la política de "puertos y vías navegables", que quedaron supeditadas al conflicto con Uruguay, que ha perjudicada a toda la región. El resultado ha sido que la segunda fase del "Plan Maestro", publicada en el 2012, ha sido un total fracaso, que es mejor olvidar. SE DEBE RETOMAR EL TEMA DONDE QUEDÓ EN EL 2008 Y CON LAS NUEVAS POLÍTICAS DE COLABORACIÓN REGIONAL, HACER UN PLAN COMPLETO, COMO FUE LA CORRECTA INICIATIVA DEL 2006, QUE SIGUE TOTALMENTE VIGENTE.

El texto de la carta sigue:

Estimado Guillermo Wade,

Después de leer el día 16 de Febrero en gCaptain :**LA CRECIENTE PRODUCCIÓN DE GRANOS DE ARGENTINA, HACE ENCALLAR BUQUES EN EL TRÁFICO FLUVIAL**, he estado pensando si no debería hacer algunos comentarios y hoy he decidido hacerlo.

Extrañamente encontré más información en este artículo de gCaptain sobre los PROBLEMAS QUE EXISTEN DESDE HACE MUCHOS AÑOS en el sistema fluvial, que en un año en la "prensa especializada" local.

No podía creer que tuviera que leer en gCaptain, que un barco había estado VARADO en el Canal de Mitre en Enero y que un total de 15 VARADURAS ocurrieron durante 2016, 12 en 2015 y 9 en 2014. Este aumento gradual de las varaduras ya se esperaba en 2008 durante las renegociaciones del contrato de concesión de Hidrovía S.A. (Jan de Nul & Emepa).

Este contrato iba a expirar en 2013, pero ya en 2008 se decidió extenderlo hasta 2021. Aunque esto estaba bajo "control" de UNIREN, se dio muy poca información oficial sobre las nuevas condiciones del contrato extendido. En 2008 todo el mundo sabía que en 2014/2015 las nuevas

esclusas en el Canal de Panamá permitirían buques con una manga de 49 metros, en lugar de los 32,2m anteriores. En mayo de 2008 se realizó en la Bolsa de Comercio de Rosario un seminario especial sobre la importancia del Río Paraguay-Paraná donde hice un PPT, aconsejando que este nuevo límite del ancho del Canal de Panamá se tuviera en cuenta para un contrato que se extendería hasta 2012: **Los canales no sólo deben ser más profundos, sino también más anchos.** Esto fue lo que dijeron todas las asociaciones de prácticos en ese momento. El "buque de diseño" del contrato original de 1995 con una manga de 32,2 m, debe cambiarse por uno con una manga de al menos 40 pies. (De hecho, en 2008 ya había muchos graneleros con esa manga en uso en el Río de la Plata. Esto no estaba previsto en las nuevas condiciones propuestas del contrato "extendido").

Antes de que se pudiera prorrogar el contrato, se celebró en febrero de 2009 una Audiencia Pública, en la que repetí este punto, que aún no estaba previsto en el texto propuesto.

Extrañamente, NI la Bolsa de Comercio de Rosario ni NINGUNA OTRA ENTIDAD, apoyó esto y el contrato se extendió manteniendo el buque de diseño con una manga de 32,2 m. Ahora hay buques portacontenedores con mangas de 48 m que llegan al Río de la Plata. **Ahora todo el mundo está llorando que los canales no sólo no son lo suficientemente profundos, no son lo suficientemente anchos y plantean un mayor problema de seguridad.**

Aunque gCaptain da más información que la prensa local, la información dada en la entrevista es muy superficial. **"Todo el sistema fluvial está en su límite actual", dijo Koen Robijns, gerente de operaciones de Jan De Nul para Argentina, la compañía que opera el Paraná y es responsable del dragado.**

Aunque nadie puede criticar el excelente trabajo realizado por Jan de Nul, nadie habló aquí del hecho que ARGENTINA no usa un SISTEMA DEL RIO PARANÁ y que Jan de Nul no "opera el Paraná".

Hidrovia S.A., en la que Jan de Nul es socio, tiene una concesión de dragado que pasa por un brazo secundario del río Paraná, el Paraná de las Palmas.

La principal salida natural del río Paraná es a través de los brazos Paraná-Guazú y Paraná-Bravo, para lo cual el Canal Martín García fue ABIERTO en Enero del 2001. En el "Contrato original de Hidrovia S.A." de 1995, se incluyó una cláusula que, en caso de que se abriera otro canal, y los buques utilizaran ese CANAL COMPETIDOR, el Estado Argentino deberá indemnizar a Hidrovia SA por la totalidad de los ingresos perdidos. Este pago total de la compensación por parte del Estado argentino de todos los ingresos perdidos de los buques que utilizan el Canal MARTIN GARCIA, fue detenido en la crisis de 2001, pero hasta 2008 se hicieron ciertos pagos. No se dispone de información pública clara sobre lo que significa esta cláusula original en el contrato ampliado (2013-2021). El Canal Martín García, que fue inaugurado en 2001 como una concesión compartida entre Argentina y Uruguay, fue mantenido por Boskalis hasta enero de 2013, cuando los dos países decidieron mantener ese canal con sus dragas de empresas estatales. Esto tuvo como consecuencia que después de 2 años, el canal perdió profundidad y anchura y se hicieron contratos especiales para volver a poner el canal en condiciones originales. Primero lo hizo una empresa china, seguido por un nuevo contrato con Boskalis, que está en ejecución ahora y está muy avanzado. Pero con esa condición, este canal no sólo no es lo suficientemente profundo: para que los buques cargados de Rosario pudieran usar este canal, debería ser mucho más ancho también y para eso se debe hacer en una parte un nuevo trazado, para evitar suelos duros. Se han hecho muchas presentaciones donde se dieron argumentos bien fundados, que

buques que salen cargadas de Rosario, perderían mucho menos tiempo si pudieran salir por el Paraná Guazú y Paraná Bravo y el Canal Martín García.

En ese caso, se pueden hacer muchos más "radas de espera" para buques que tienen que interrumpir su viaje por diferentes razones, pero muy a menudo cuando hay cierres de canales.

En la nueva ruta propuesta, se pueden crear muchas radas de espera, incluso algunas en condiciones naturales del río. (Ver presentaciones en la Conferencia de Smart Rivers de Septiembre de 2015 y en los Seminarios de Puertos y Transporte Multimodal" de Armero Sisto en octubre de 2015 y 2016.)

Se habla mucho del uso de la "Hidrovia del Río Paraguay-Paraná" y durante años se han celebrado varios seminarios sobre este tema y nuevos están previstos para el futuro.

Pero mucho más de lo que todos los seminarios juntos podrían decir, se puede encontrar en un película con muy importantes y muy claras explicaciones de lo que se debe hacer. Se puede encontrar esto en un trabajo muy interesante y bien planificado que fue realizado por el Sr. Carlos Velar de "Alimentos y Regiones".

Después de haber hecho una muy buena película sobre el uso del río Paraguay-Paraná, con muchas entrevistas sobre los problemas, M.Velar fue a Europa e hizo lo mismo con las operaciones en el Rin y realizó una entrevista muy interesante con el entonces Secretario General de la Comisión Central de la Navegación del Río Rin.

Esta entrevista con el Sr. Hans van der Werf, que terminó su período como Secretario General hace unos meses, debería entrar en el centro de atención.

Es de interés para todos los países del Mercosur abrir un amplio debate sobre el uso de la HPP en beneficio de todos los países y utilizar como punto de partida la publicación de Reuters en gCaptain y lo que se dice en la película muy profesional del Sr. Entrevista de Carlos Velar con el Sr. Van der Werf. Se puede encontrar en <https://www.youtube.com/watch?v=WhO9G9TsxIQ>

Estimado Guillermo, espero recibir tu respuesta lo antes posible.

Atentamente,

Antonio