

# **RESUMEN DE APORTES DE ANTONIO ZUIDWIJK PARA EL GRUPO DE TRABAJO DE LA SEGUNDA ETAPA DEL “PLAN MAESTRO Y DIRECTOR DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN TRONCAL”**

Fecha 14 de Diciembre 2010.

Por email:

A: Raúl Fiorano, cc J Valladares.

De acuerdo a tu pedido te hago llegar a continuación un “resumen” de mis aportes para esta segunda etapa preparatoria del Plan Maestro, esperando que responda al espíritu de la invitación con que me has honrado en mayo. Mucho de esto ya ha sido incluido en la recapitulación realizada por Javier Valladares el 14 de Octubre 2010. Sin embargo, para reflejar correctamente mis opiniones específicas sobre algunos puntos, es necesario que se haga algunas aclaraciones en aquellos textos, para concordar con mi relato.

1. Al principio de las reuniones di mi opinión que lo publicado en el libro *PLAN MAESTRO Y DIRECTOR DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN TRONCAL DEL 2008, Visión Estratégica y Bases para su formulación en el Río Paraná* es un excelente trabajo preparatorio de investigación y una muy adecuada base para la formulación del PLAN MAESTRO. Pero aquella etapa abarcó solamente una parte del sistema de navegación y puertos, mientras que el PLAN MAESTRO FINAL deberá incluir forzosamente todo el sistema, desde Barranqueras (o tal vez Formosa) hasta el Océano, tanto por el Canal Emilio Mitre, como por el Canal Martín García. Al respecto me he referido en varias oportunidades a notas y dichos en las reuniones preparatorias de 2007 y 2008, que voy a juntar después para que formen parte de este resumen.
2. Creo que estamos de acuerdo que el trabajo de esta segunda etapa todavía es preparatorio y una lógica continuación del trabajo de 2007/2008, pero a mi modo de ver, debemos tratar de ofrecer ya algunos aportes concretos. Por eso propongo que analicemos si en las recapitulaciones hechas hasta ahora por Sergio Borelli/Javier Valladares, se ha dado suficiente respuesta a los repetidos reclamos que desde el 2006 han formulado públicamente los prácticos sobre la falta de zonas de cruce, de radas de emergencia y otras radas. (Dicho en un idioma menos técnico: cuando hablamos de profundizar y ampliar canales de navegación, se deben hacer las mismas consideraciones que se hacen para la construcción de una autopista. Ésta no solo tiene que tener suficiente ancho, pero debe responder a varios criterios de seguridad, de las cuales una es que la autopista debe tener banquetas adecuadas). Con el calado permitido actualmente de 34 pies, ya se presentan problemas y a mi mejor saber todavía no se conoce cómo se va a solucionar esta grave cuestión cuando pronto se llevará el calado permitido a 36 pies.
3. Un punto que merece especial atención en el estudio de cómo se podrán crear los sistemas más seguros de navegación, es la inclusión del brazo del Paraná Guazú/Bravo y la salida por el Canal Martín García para los buques que bajan cargados de la zona Santa Fé-Rosario. Desde que se supo que estudios hechos por la empresa Concesionaria del Canal Martín García, Riovía S.A., demostraron que es posible hacer con costos razonables un “by-pass” para evitar los fondos duros que existen en el canal, esta solución ha sido reclamado por la Bolsa de Comercio de Rosario y cuenta cada vez más con una adhesión general. (En el CD que irá adjunto a este

resumen, hay un planito con el nuevo trazado propuesto entre km y km, lo que posibilita dragar él CMG hasta la misma profundidad del CEM con dragas comunes en vez del uso de explosivos que se requiere en el trazado actual. La salida principal del río es por el Pasaje Talavera, Paraná Guazú y Paraná Bravo, y que este brazo por naturaleza es más ancho, más profundo y menos sinuoso que el Paraná de las Palmas. Pero al no ser incluido en el programa de dragado, tiene quiebres, como los que tenía antes el Paraná de las Palmas, pero que oportunamente fueron eliminados con dragado. Una de las explicaciones porqué el Canal Mitre Entre recibió la preferencia, es la existencia de un tramo de fondo duro en el Canal Martín García, pero se podría agregar también que cuando se inauguró, fue bautizado en la jerga portuaria como el Canal Esso. Para eliminar el problema que presenta el fondo duro en el actual trazado del CMG, existe un proyecto de Riovia SA de dragar un nuevo tramo, que elimina una curva y además va por fondos blandos del mismo tipo que tiene el Canal Emilio Mitre. **Mapa adjunto** Opino que aquí debe ponerse el siguiente texto de Pag. 55, con una mejor redacción: *El Paraná Bravo, Guazú y Pasaje Talavera no tienen el mismo tratamiento que la Vía Troncal de Navegación en cuanto al mantenimiento de las profundidades, dragado y adecuación de la señalización. Esa parte del río se caracteriza por el mantenimiento casi natural de las profundidades y durante el tiempo no se han registrado grandes cambios.* Para el año próximo, si bien no existen demasiados datos disponibles, sería de suma importancia evaluar el impacto de la anunciada implementación de una estación de transferencia de LNG (Gas Natural Licuado) en la zona de Escobar; esta posibilidad, de concretarse, podría tener efectos restrictivos en la vía del Canal Mitre, en el período de tiempo (meses de invierno) en el que arribarán los buques proveedores (metaneros) para alimentar la estación.

4. En varias oportunidades se ha mencionado que es importante reflejar en esta etapa, que el PLAN MAESTRO DEFINITIVO debe ser muy ambicioso y tal como expresó el Ministro De Vido en la presentación del libro en diciembre de 2008 en el Ministerio de Economía, debe ser parte del primer PLAN INTEGRAL que el país debe formular para establecer un eficiente sistema de Transporte y Puertos. No cabe duda que en la fuerte competencia de un mundo globalizado, nuestro Comercio Exterior debe disponer en el futuro de un sistema más eficiente y más competitivo.
5. Como bien se ha descrito en el *PLAN MAESTRO Y DIRECTOR DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN TRONCAL DEL 2008, Visión Estratégica y Bases para su formulación en el Río Paraná*, se trata del sub-sistema más importante de nuestra economía y es de suma importancia que éste podrá ofrecer condiciones competitivas para nuestros productos en los mercados mundiales. Por eso es importante mencionar, que antes de poder elevar sus conclusiones para esta etapa, este grupo de trabajo debería tener todavía una oportunidad para hacer entrevistas con los principales interesados, para conocer sus proyectos y sus visiones de los requerimientos que van a plantear en el futuro sobre el sistema. Estas entrevistas no se han podido realizar todavía.
6. El Plan Maestro debe tener en cuenta las presentes y futuras exigencias que nuestro Comercio Exterior va a plantear a nuestro sistema del transporte fluvio-marítimo y de puertos. En este estudio se debe tomar en cuenta dos factores importantes: el impacto que tendrán las nuevas esclusas de 55 m de ancho del Canal de Panamá que se abrirán en el 2014/15 y los nuevos mercados asiáticos, que están a mayores distancias que nuestros mercados habituales, donde se podrán bajar los costos de transporte, aplicando la economía de escala. Los buques graneleros se construyen en gran parte con un ancho que permite pasar por el Canal de Panamá y por eso se les llama buques "Panamax". Ahora éste clase de buque responde a la presente restricción de la manga del buque a 32,2 m,

pero con la construcción de nuevas esclusas con 55 m, se va a permitir en el futuro la navegación de buques de 49 mts de manga, lo que cambiará drásticamente las características de la construcción de graneleros. Se van a construir cada vez menos buques de 32,2 m de manga y los buques de 40m de manga ó más, van a ser lo normal en lugar de la excepción, como es ahora en nuestro sistema. Ya se están construyendo más buques del tipo Capesize que del tipo Panamax de 32,2 m, lo que significa que en el futuro necesitaremos canales de navegación no solamente más profundos, pero también más anchos. En otras palabras, el sistema de navegación y puertos deberá poder satisfacer en el futuro crecientes demandas en las cadenas de productos agrícolas y agroindustriales y poder absorber una mayor cantidad de buques con crecientes tamaños, para el transporte de granos y subproductos en buques graneleros, aceites vegetales en buques tanque y de diversos productos en contenedores.

7. Esto nos lleva a la consideración del buque de diseño que usa Hidrovía S.A. para la construcción de los canales. Desde el comienzo de la concesión en 1995, se ha mantenido sin cambios el buque de diseño usado hasta ahora, que es un buque tipo Panamax con una eslora de 230 m entre perpendiculares y de 242 m eslora total y una manga de 32,2 .Los cambios que hemos mencionados requiere un nuevo buques de diseño y canales aptas para las nuevas dimensiones de buques, con sus zonas de espera, de cruce y de fondeo según estándares internacionales.
8. El Plan Maestro debe prever también las mejoras de infraestructura de transporte terrestre y como ya dijimos, considerar por un lado, los productos y los volúmenes que se proyectan en el mediano y largo plazo y por otro lado, tomar en cuenta a los mercados existentes y a aquellos a los que deberá poder acceder nuestro Comercio Exterior en el futuro, en condiciones competitivas.

Agregaré a este resumen un CD con algunos trabajos que he presentado en las reuniones, por ejemplo el de un estudiante de Delft, que tiene buenas ideas de cómo se puede hacer una simulación para estimar la capacidad de los canales del Río de la Plata y trabajos de prácticos (pilotos) y autoridades del puerto de Amberes con referencia al dragado y la tecnificación de la navegación del río Escalda, presentados en la última reunión de PIANC.

Tesis estudiante Delft/Holanda: Estudio Capacidad Rio de la Plata

<http://www.tudelft.nl/live/binaries/4de0d195-5207-4e67-84bb-55c5403ae47/doc/2004Frima.pdf>

Amberes. **PIANC MMX Congress Liverpool UK 2010**

**SYNERGY BETWEEN THEORY AND PRACTICE FOR ULTRA LARGE CONTAINER SHIPS** by K. Eloit<sup>1</sup>, J. Verwilligen<sup>2</sup> and M. Vantorre<sup>3</sup>

Estas acciones permitieron que ahora los buques de hasta 13.950 TEU pueden llegar al puerto de Amberes. En el CD también estará mi presentación PPT sobre las necesidades de productos en contenedores (que en gran parte ya fue volcado por Javier en la versión del 14 Octubre 2014). Para reflejar las necesidades del transporte de granos y subproductos en buques graneleros y aceites vegetales en buques tanque en el Plan Maestro, se requieren informaciones de los técnicos en la materia, que deben ser analizadas en las entrevistas. Pero a esta altura ya se pueden mencionar algunos puntos, como por ejemplo la importancia del dragado que se ha efectuado a partir de la concesión del mismo desde Santa Fe al Océano en 1994, que responde al mercado avance mundial en el uso de buques de mayor porte, tanto de los graneleros como de porta-contenedores. Como un muy buen ejemplo de la atención que el tema merece en otros países,

podemos mencionar estudios hechos por Universidades de los estados del “Centro Oeste” de los Estados Unidos, que han seguido desde 1998 con mucha atención los avances del dragado y señalización del Río Paraná. Ellos han notado que sus productores en el pasado han podido equilibrar con cadenas logísticas más eficientes, la mejor eficiencia de los agricultores argentinos en la explotación del agro. ( Gracias a las mejoras cadenas logísticas de los EEUU, sus productores pudieron mantener su liderazgo en los mercados mundiales). Pero estas Universidades han advertido, que posiblemente los productores norteamericanos no podrán contar en el futuro con tantas ventajas logísticas y que tal vez deberán competir **con un sistema agrícola argentino más eficiente, que dispondrá también de un sistema logística más eficiente que en el pasado.** Las universidades estadounidenses notaron que históricamente nuestro sistema de transporte fue ineficiente y que la brecha fue muy grande en los años ochenta y principio del noventa, cuando nuestro sistema tenía grandes deficiencias de dragado y de tecnificación. Pero advirtieron que esta brecha se ha reducido significativamente después de 1998, cuando se produjeron las mejoras del dragado del Río Paraná, unido al desarrollo del avanzado complejo agroindustrial portuario ubicado sobre su litoral fluvial. Esto, es sin duda, una clara demostración de que en el Plan Maestro debemos seguir avanzando intensamente con esas mejoras.

De un estudio encarado por la Universidad de Iowa en el año 2000 (Midwest Agribusiness Trade Research and information Center) titulado “A comparative Analisis of Agricultural Transportation and Logistics Systems in the Unidted States and Argentina”, quiero destacar el siguiente párrafo *“The rate of change in the Argentine logistics environment is anticipated to remain high well into the foreseeable future. Among the most significant changes is the controversial development of the riversystems in Argentina and neighboring Mercosur nations. The hidrovía (“water highway”) projects promise to improve the access of large vessel to inland ports of signficance, dramatically enhancing the economics of scale achieved by shippers trying to reach export markets. It must be noted that the impact of these developments on the delicate environment of the region is a topic of great debate. Recent judicial actions indicate that dredging efforts will remain closely scrutinized, though not to the extent desired by many North American action groups.)* (Ver CD)

Todo esto contiene una clara prueba que gran parte de nuestro atraso se debe a las limitaciones de profundidad de nuestros ríos y puertos y aunque los progresos después de 1995 han sido grandes, el ritmo de avance ha sido y sigue estando muy por debajo de las expectativas y de las posibilidades técnicas. Muchos opinarán que se ha hecho todo lo factible, pero en realidad nunca se llegó en nuestro país a formular un verdadero Plan Maestro de Puertos y Vías Navegables, como el que ha comenzado la S.S. de P. y V.N. a partir de 2007 y que debe ser completado lo más pronto posible. Este Plan debe contar con un gran esfuerzo colectivo, con una buena coordinación de todas las partes involucradas y con la debida información a la opinión pública sobre la importancia que tiene para todos los habitantes del país. Es absolutamente necesario que todos entiendan que la vía navegable es la pieza de infraestructura de mayor valor estratégico económico de la Argentina, ya que canaliza la casi totalidad de nuestro comercio exterior y que todos debemos trabajar mancomunadamente para llegar a las mejores soluciones para nuestro país, sin defender intereses sectoriales de menor importancia que el interés general.

Ya hace más de siete años un grupo de prácticos visitó países europeos, especialmente Holanda, comprobando los avances tecnológicos implementados en las ayudas a la navegación en ríos y puertos y comenzaron a impulsar su implementación en nuestro país. Si bien se avanzó mucho

en los últimos años, la actualización tecnológica debe ser una constante, en aras de la seguridad de la navegación.

Bajo esa premisa, La Prefectura Naval Argentina ha hecho importantes avances, entre los que se destaca el perfeccionamiento y ampliación del alcance del Sistema de Control de Tráfico y Seguridad –Contrase, la utilización del Sistema de Identificación Automática (SIA) de buques y la puesta en funcionamiento de un simulador de maniobras emplazado en su Instituto de Capacitación de Olivos. Pero **aún no se han alcanzado los niveles de tecnificación de los V.T.M.I.S./Vessel Traffic Management and Information Systems”, sistemas de gerenciamiento del tránsito e información que permitieron a los puertos de Amberes y Hamburgo que buques de 13.950 TEU lleguen a esos puertos, lo que se consideraba hace pocos años como imposible** y que mencionamos en la segunda parte del resumen.

#### PERSPECTIVAS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE LA REGIÓN Y SU IMPACTO EN LA CADENA LOGÍSTICA DE LAS CARGAS GENERALES EN CONTENEDORES

Desde hace unos años, Brasil ha tomado conciencia de las ventajas que la economía de escala puede tener para su Economía y ha comenzado su planificación desde el más alto nivel de Gobierno para obtener los mejores resultados posibles en toda la cadena de transporte.

Por ello esta planificación abarca un sistema que tiene como objetivo hacer todas las cadenas logísticas más eficientes y en esto colaboran estrechamente varios ministerios: el Ministerio de Desarrollo de Industria y Comercio Exterior, el Ministerio de Transporte y finalmente el Ministerio de Puertos, que tiene diariamente contacto con el poder ejecutivo ya que es un claro ejemplo de la importancia que se le da a este tipo de infraestructura en el desarrollo de la economía.

Dentro de esta planificación, Brasil quiere superar el atraso que tiene en materia de puertos y ha comenzado de esta manera a preparar su sistema portuario para poder recibir dentro de unos años buques de hasta 10.000 TEU a plena carga, lo cual requiere calados de 15 m / 15,5 m. Consecuentemente, están dragando todos los puertos y el de Santos llevará la profundidad actual de 12/13 metros a 15 metros (49 pies) en la primera fase y en enero de este año se anunció que una vez obtenido los 15 m, se continuará sin interrupción en una segunda fase para alcanzar los 17 metros (55 pies).

Poco después de este anuncio, un grupo de armadores asiáticos informó a la prensa que en el momento que el puerto de Santos pueda recibir buques con 49 pies de calado, comenzarán a usar buques de 10.000 TEU en sus tráficos con la Costa Este de Sudamérica.

Además del enorme programa de dragados, hay 3 importantes proyectos de grandes terminales de contenedores: Uno es la terminal de Hamburg Sud en la Bahía de San Francisco do Sul, Itapoá, en avanzada construcción que se espera comience a operar en el 2011, con 15 m de profundidad natural, y hay dos en el puerto de Santos, Terminal Portuario Brasil y Ilha Barnabé-Bagres, que entrarán a operar en el 2013/2014. Con estas dos nuevas terminales y la ampliación de otras existentes, Santos va a duplicar su capacidad operativa de 2,6 millones de TEU a 5 millones por año.

Estos proyectos todavía encuentran mucha resistencia de los operadores de las terminales existentes, que recelan de tanta competencia, pero la decisión ha sido tomada en el más alto nivel

del gobierno brasileño, en su búsqueda de un país competitivo para su Comercio Exterior. Prueba de esto, es el hecho de que se está trabajando sobre toda la cadena de transporte y los proyectos de Santos incluyen grandes obras de accesos terrestres: amplias carreteras y ferrocarriles que llegan al interior de Brasil para conectar el puerto con su hinterland.

Por ello, no cabe duda de que Brasil está en el umbral de grandes cambios y que los mismos van a ser muy profundos. Pronto comenzará el arribo de buques de gran porte en la región y como consecuencia de ello se modificará el sistema portuario y se podrán formar diferentes cadenas logísticas dentro de las cuales los cargadores tendrán una muy rica variedad de opciones. Ningún puerto podrá mantener un área de influencia cautiva y todos deberán competir por la carga con otros puertos; tendremos que estar atentos a la evolución del nuevo sistema y de que manera el mismo podrá influir en la región y consecuentemente en nuestro país.

Los buques de mayor porte que arriban actualmente a Buenos Aires tienen más o menos 6.000 TEU y debemos considerar que en este año (2010) el armador Hamburg Sud comenzaría a recibir buques nuevos de 7000 TEU, que muy probablemente los va a destinar a la región del Río de la Plata en 2011.

Adicionalmente, todo indica que dentro de pocos años otros armadores comenzarán a usar buques de 8000 TEU o más en esta región; ello nos induciría a pensar qué razón pueden tener los armadores para usar buques más grandes, si todavía no hemos superado totalmente la fuerte crisis del 2009. La explicación se debe buscar en lo que está sucediendo en las líneas marítimas de mayor volumen de carga del mundo, las de “Este-Oeste” que operan entre Europa - Lejano Oriente y Estados Unidos – Lejano Oriente. En la segunda mitad del 2008, ya había más de 200 buques de 8000 TEU en esas líneas y más de 300 buques muy grandes bajo orden de construcción, algunos entre 11.000 TEU y 15.000 TEU, todos para entrega antes del 2011. Ya antes de la crisis que comenzó en la segunda mitad del 2008, se sabía que pronto habría sobre-capacidad de buques porta-contenedores por la excesiva cantidad de grandes buques que se encontraban en las gradas de los astilleros. Muchos monstruos de 14.000 TEU comenzaron a entrar en servicio al principio del 2009, justo en el momento que habían colapsado todos los mercados. Varios buques nuevos de 8.000 TEU fueron del astillero a un lugar de amarre (lay-up) y debían esperar casi un año que la situación mejorara, antes de poder entrar en servicio. Aunque se aceleró el programa para desguazar buques (algunos no tan viejos), al fin del 2009 había muchos más buques que los que son necesarios y el 11 % de la capacidad mundial de buques porta-contenedores estaba inactiva, fondeados en todas partes del mundo, esperando nuevos incrementos del volumen de carga para transportar. Paulatinamente esto fue mejorando y además se comenzó a disminuir la sobre-capacidad, navegando con muy reducida velocidad. Buques construidos para navegar a 24 millas por hora, lo hacen a 17 y aún menos, así se hacen necesarios muchos más buques para los servicios y además se ahorra mucho combustible. Aún así, todavía (Junio 2010) el 3,5 % de la flota de buques-porta-contenedores está “amarrado” y muchos pronostican que después del periodo de pico en los tráficos de Asia, que va de Julio a Noviembre, esto va a volver al 6%.

En efecto, ya antes del comienzo de la crisis en la segunda mitad del 2008, se había pronosticado que en el 2010 iban a producir un exceso de buques de gran porte que habían sido ordenados para las líneas de “este a oeste”, y que estos deberían ser reubicados en otras regiones, pensando especialmente en la Costa Este de Sudamérica.

¿Cómo va a afectar entonces el uso de buques de mayor tamaño al sistema de la Región?

La mayoría de los armadores participan en Servicios Conjuntos y hay ejemplos en los que un mismo operador participa en 2 servicios a Europa y 2 servicios a Estados Unidos. Cada uno de ellos es semanal y tiene 6 buques, de modo que en total hay 24 unidades cubriendo los 4 servicios. Todos empiezan su descarga en Río de Janeiro o Santos, donde dejan gran parte de sus cargas y después de la descarga todos siguen al sur, para dar vuelta en Buenos Aires o Montevideo, generalmente con menos de 40% / 50% de su capacidad ocupada, lo que resulta anti-económico.

El tiempo entre la salida de Santos hacia el sur, hasta que el buque vuelve nuevamente a Santos para cargar, es generalmente entre 8 y 10 días en un viaje redondo de 42 días, lo que significa que el tramo “poco económico” es relativamente largo. Por ello, otros servicios conjuntos decidieron en el 2003 ir a Río Grande y hacer allí el trasbordo entre buques de diferentes líneas, siguiendo sólo con una menor parte a Buenos Aires o Montevideo. Nos podríamos preguntar porqué los servicios de nuestro ejemplo no hacen lo mismo en Santos. La respuesta es simple: antes de la crisis Santos no podía dar un servicio eficiente a sus propias cargas de importación y exportación y por eso desalentaba los trasbordos, con tarifas exorbitantes. Pero hay indicadores que nos inducen a pensar que esto va a cambiar muy pronto: hemos visto que Brasil tiene grandes proyectos en ejecución y que pronto podrá dar servicio a los enormes buques que llamarán a sus remozados puertos, con ello, se gestará un nuevo sistema en la región.

La experiencia en todos los tráficos del mundo demuestra, que en épocas normales de oferta y demanda, los buques grandes usan pocos puertos. En cada región eligen algunos puertos muy importantes, que van a ser sus puertos primarios, desde donde se distribuyen las cargas de importación a otros puertos secundarios, y viceversa en exportación. (Los famosos “hubs” y “feeder-ports”). Según datos de las Naciones Unidas/UNCTAD, de todos los contenedores que se transportan en el mundo, solamente el 17% va directamente entre dos puertos, el 62% tiene un trasbordo y el 21% restante más de un transbordo.

Pero el sistema funciona solamente si hay hub-ports que respondan a una serie de requerimientos: Suficiente profundidad, confiabilidad, buena infraestructura, equipamiento adecuado con sofisticados sistemas de cómputos y personal capacitado para garantizar rapidez de las operaciones, bajas tarifas para trasbordos etc. En nuestra región, deben contar además, con grandes instalaciones para poder mantener las cadenas de frío de muy grandes cantidades de contenedores refrigerados. Brasil pronto va a cumplir estas exigencias y sin duda Santos y la terminal Itapoa de Hamburg Sud van a ser los principales hubs de la Costa Este de Sudamérica. Dando vuelta en Santos con los buques muy grandes, se ahorran más días que dando vuelta en Río Grande do Sul o Montevideo. Dentro de este sistema de transporte marítimo de la región, que sin duda se va a desarrollar entre el 2011 y 2014, los cargadores deben buscar las cadenas logísticas más eficientes y de menor costo posible de origen/destino.

Nos referiremos ahora a lo concerniente a Argentina y la necesidad de implementar verdaderas “Políticas de Transporte Intermodal y Puertos”. Argentina es un país con grandes distancias: Del Puerto de Buenos Aires a Córdoba son 700 km, a Mendoza 1000 km, al NEA 1200 km y al NOA 1600 km. En el presente, casi todos los contenedores llegan al Puerto de Buenos Aires por transporte carretero, con los consecuentes altos costos: cuesta dos veces más el transporte por camión de un contenedor de Salta a Buenos Aires que el flete marítimo de Buenos Aires a

Rotterdam con el resultado de un gran derroche de combustible. Países con distancias mucho menores han hecho estudios e implementaron políticas de transporte Intermodal que no existen en nuestro país. En los completos estudios que estos países llevan a cabo se han considerado todos los componentes de la estructura de costos estimando el costo que produce cada modo para toda la comunidad. Se debe tomar en cuenta que no todos pagan por lo que usan y no todos usan por lo que pagan.

El transporte carretero no paga todos los costos que produce y tiene ventajas en la competencia con el ferrocarril y el transporte por agua dado la gran cantidad de costos ocultos como lo son el deterioro de la infraestructura vial y el impacto sobre el medio ambiente y si dentro de un sistema hay ineficiencias, los costos son siempre absorbidos finalmente por toda la comunidad. Los vehículos que se usan para transportar productos básicos, tienen generalmente antigüedades de 17 años o más, van generalmente sobre-cargados, muchos no cumplen con las reglas de peso/potencia y así causan roturas de carreteras y accidentes. Aquellos países que trabajan con seriedad y en base a un detallado planeamiento sin duda estiman los costos de la construcción de carreteras, vías férreas, elementos de tracción y vagones, canales, barcazas, terminales e interfases, estimando costos de mantenimiento y vida útil de cada elemento y calculando los costos de una operación completa: personal, manipuleos totales en la cadena etc., incluyendo también los costos de las “externalidades” de cada modo: grado de congestión, accidentes, efecto que causa al medio-ambiente, y con estos datos, determinan las bases para desarrollar una políticas de transporte moderna y eficiente.

En referencia a esto es que comprobamos que la Argentina es un país que carece casi totalmente de estadísticas en la materia. Si apuntáramos a la eficiencia, debiéramos comenzar determinando datos de flujos de cargas, y comprobar frente a los mapas de rutas, ferrocarriles y el extraordinario sistema fluvial con que cuenta nuestra geografía a los efectos de formar las cadenas logísticas mas eficientes con los menores costos de origen a destino. Y LOS MENORES COSTOS POSIBLES SE OBTIENEN generalmente con el MEJOR USO POSIBLE del Transporte por Agua y por Ferrocarril. Es bien sabido que intrínsecamente el transporte por agua es el de menor costo, seguido por el ferrocarril y que estos dos modos usan mucho menos combustible que el transporte carretero. Por eso el objetivo debiera ser que los buques operen lo más cerca posible al origen o destino de las cargas y además lo más cerca posible de las rutas troncales y de los ferrocarriles de carga.

Los dadores de cargas y los operadores logísticos deben percatarse que en el mundo moderno no se debe mirar solamente al sector público para planificar el futuro, si no que esto es en gran parte su propia responsabilidad. Es deber de los mismos estudiar las posibles cadenas logísticas que van a ofrecer los nuevos sistemas de un mundo cambiante, tratar de evitar los costos innecesarios y procurar la mayor eficiencia del conjunto de la cadena. De esta manera, procurar mostrar que el país ofrece condiciones satisfactorias para que los armadores sigan planeando los tráficos del Río de la Plata con servicios directos que estén en la capacidad de competir con los mega-buques que, como vimos, seguramente procurarán terminar sus viajes en puertos brasileños. Con este propósito se debiera aportar los datos que se necesitan para completar con suma urgencia el plan que está desarrollando la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables desde el 2008, nos referimos al “Plan Maestro de Navegación Troncal y de Puertos”.

En esfuerzo conjunto con el Estado, se debe comenzar a trabajar en forma coordinada y con la mayor profesionalidad para el desarrollo de un sistema regional que proteja los intereses del país



y del sector privado. Es necesario prestar atención a las políticas del “Short Sea Shipping” que desarrolló primero la Unión Europea y que ahora se están extendiendo a todo el mundo. Se deben aprovechar las ventajas que brindan nuestros Ríos Paraná y Río Uruguay y hacer un adecuado uso del transporte por agua, con menos consumo de combustible, menores costos de construcción de carreteras, menos congestión y menos accidentes. Hay que tomar el ejemplo de quienes desarrollaron importantes puertos tierra adentro, como Hamburgo sobre el Río Elba y Amberes sobre el Río Escalda. Especialmente se debe ver el ejemplo del puerto de Amberes, donde las autoridades junto con un instituto hidráulico y los prácticos, tecnificaron la navegación en los ríos, con el uso de GPS, mapas electrónicos, sistemas de inmediata disponibilidad de la información formaron V.T.M.I.S. “Vessel Traffic Management and Information Systems”, sistemas de gerenciamiento del tránsito e información en el río. Si la Argentina quiere ser competitiva, va a tener que prestar atención a estos desarrollos, lo que requiere la atención de todos. Debíamos aprovechar las ventajas de los puertos sobre el Río Paraná, que están en el corazón de los grandes centros de producción y consumo, es decir, las grandes concentraciones urbanas, el cinturón industrial y la pampa húmeda.

Se debiera tomar en cuenta que en el 2003 se llevaron a cabo trabajos en uno de los mejores simuladores marinos del mundo, MARIN en Holanda, donde se demostró que ya con las condiciones del río de esa época, se puede navegar con seguridad con buques de mayor porte de los que se permiten en la actualidad. Con la reciente firma del nuevo convenio que el Estado a suscrito con la empresa concesionaria de la realización y mantenimiento de la vía navegable, se abre la posibilidad de mejorar aún más las condiciones de navegación; el organismo responsable en la materia, es decir la Prefectura Naval Argentina, debiera realizar nuevos estudios, fijando reglas que se adapten mejor a las nuevas condiciones tecnológicas de los buques y las vías navegables. Este parece ser el momento para formular verdaderas “Políticas de Puertos” y de “Transporte Intermodal”, aplicar modernas técnicas de navegación, desarrollar V.T.M.I.S y hacer uso de simulaciones para capacitación de los navegantes y controladores,

#### *3.3.4.2. El buque de diseño*

**Creo que se debe ampliar este muy importante punto, por el aumento de la manga de los graneleros y porta-contenedores que se están construyendo con 39 y 40m de manga y que ya vienen a nuestra región, tendencia que aumentará cuando funcionan las nuevas esclusas del Canal de Panamá.**

**A MI ENTENDER SE DEBE DEJAR BIEN CLARO, QUE SE NECESITA USAR UN NUEVO BUQUE DE DISEÑO PARA ADECUAR LOS CANALES A LAS FUTURAS DEMANDAS QUE IMPONEN LOS BUQUES DE MAYOR TAMAÑO, QUE VAN A JUGAR UN ROL CADA VEZ MÁS GRANDE EN LA COMPETENCIA MUNDIAL.**

**Tambien es importante agregar la eslora total (LOA) del buque de diseño, que Hidrovía S.A. usó hasta ahora, pues muchas veces la PNA menciona la eslora del buque de diseño como factor para la restricción de navegación. Caso intercambio de notas con YPF/Gasero. imagen de buque tipo Panamax**

Cabe ser agrado que para el año 2014 operarán las nuevas esclusas de 55 metros de ancho en el Canal de Panamá, permitiendo la navegación de buques tipo Postpanamax de las siguientes características: Eslora: 365 metros; Manga: 48,8 metros y Calado: 15,20 metros.

Ahora se puede leer en pagina 44:

Algunos de los tráficos que se cubren en el sistema de navegación troncal, por sus características ameritarían el diseño de buques específicos para la vía (¿dando lugar a la aparición de un buque tipo Paranax que reúna las condiciones que optimicen su uso en la vía de navegación troncal?)

¿Podemos pensar realmente que el volumen de las cargas del Río Paraná es suficiente para que algún armador construya en el futuro buques especialmente diseñados para el Paraná? ¿Se podrá suponer que en la creciente competencia mundial, tal buque especialmente construido para el Río Paraná, ofrecerá mejores resultados finales para nuestra economía?

Hay que ampliar el texto que figura ahora: Cabe ser agrado que para el año 2014 operarán las nuevas esclusas de 55 metros de ancho en el Canal de Panamá, permitiendo la navegación de buques tipo Postpanamax de las siguientes características: Eslora: 365 metros; Manga: 48,8 metros y Calado: 15,20 metros.

¿La parte resaltada que sigue, merece figurar en este capítulo . *El buque de diseño?*

En la actualidad el 75% de los buques vacíos están subiendo por Martín García y el 100% de los cargados bajan por el Paraná de las Palmas.

Sería sumamente importante coordinar un circuito coordinado entre ambos canales que permitan separar los tráficos en forma criteriosa, para aprovechar el mejor sistema de tráfico en el Río.

#### **Pag. 53 punto 3.4.3. Navegación y fondeo en el paso entre los Ríos Paraná y de la Plata**

Para navegar entre el Río de la Plata y los puertos del Río Paraná hay dos rutas posibles a saber:

- Vía Canal Martín García (CMG): Canal Martín García, Paraná Guazú, Paraná Bravo, Pasaje Talavera.
- Vía Canal Emilio Mitre (CEM): Canal de Acceso al Puerto de Buenos Aires, Canal Emilio Mitre, Paraná de las Palmas.

Opino que en este punto se debe describir mejor que