

# Red Troncal de Navegación Río Paraná – Río de la Plata

## Logística, Control y Facilitación

# Guillermo Hernández

## Presidente del Centro de Navegación

# II Conferencia Hemisférica sobre Puertos Interiores, Hidrovías y Dragado

Buenos Aires 19 de Mayo de 2017



# Quiénes somos



Centro de Navegación  
ARGENTINA

- Entidad civil fundada en 1900.
- Representa los intereses del transporte marítimo en aguas y puertos argentinos buscando la eficiencia y la competitividad en beneficio de nuestro comercio exterior.
- 64 asociados vinculados al transporte marítimo, los puertos y la logística.
- Brinda formación académica de excelencia relacionada con el mundo de la navegación y el comercio internacional a través de su Centro de Estudios.
- Miembro de FONASBA (Federación de Asociaciones Nacionales de Brokers y Agentes Marítimos).
- Miembro de C.I.A.N.A.M. (Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales de Agentes Marítimos).

# El Tráfico



Granelero



Crucero



Tanque



Empuje



Navegación deportiva



Frigorífico



Portacontenedores



Metanero



Car Carrier

Una vía de transporte fluvial debe tener como meta tres condiciones fundamentales para el desarrollo económico y logístico: **a)** obtención de menores costos de transporte; **b)** tiempos de tránsito mínimos y **c)** ambientalmente sustentable.

Está definida como un medio fluvial que une al menos dos centros de distribución donde convergen los sistemas marítimos, fluviales y terrestres.

La circulación de cargas a través de una vía fluvial entre sus lugares de origen y los de destino, necesita de un sistema que facilite el normal flujo de estas y elimine las restricciones para hacerlo más ágil y más económico.

Comprende la infraestructura, los procedimientos logísticos en los puertos, los procedimientos en las aduanas, las normas y regulaciones, y la información tecnológica necesaria para conectar al transporte.

- Costos bajos y facilidades en cargas de volumen.
- Economía en el uso de los combustibles.
- Menor impacto ambiental sustentable.
- Minimizar congestión de tránsito y efectos negativos.
- Equilibrar necesidades de control / fluidez del transporte

*“Control y facilitación y no Control vs Facilitación”*

# Restricciones por la infraestructura en la vía navegable

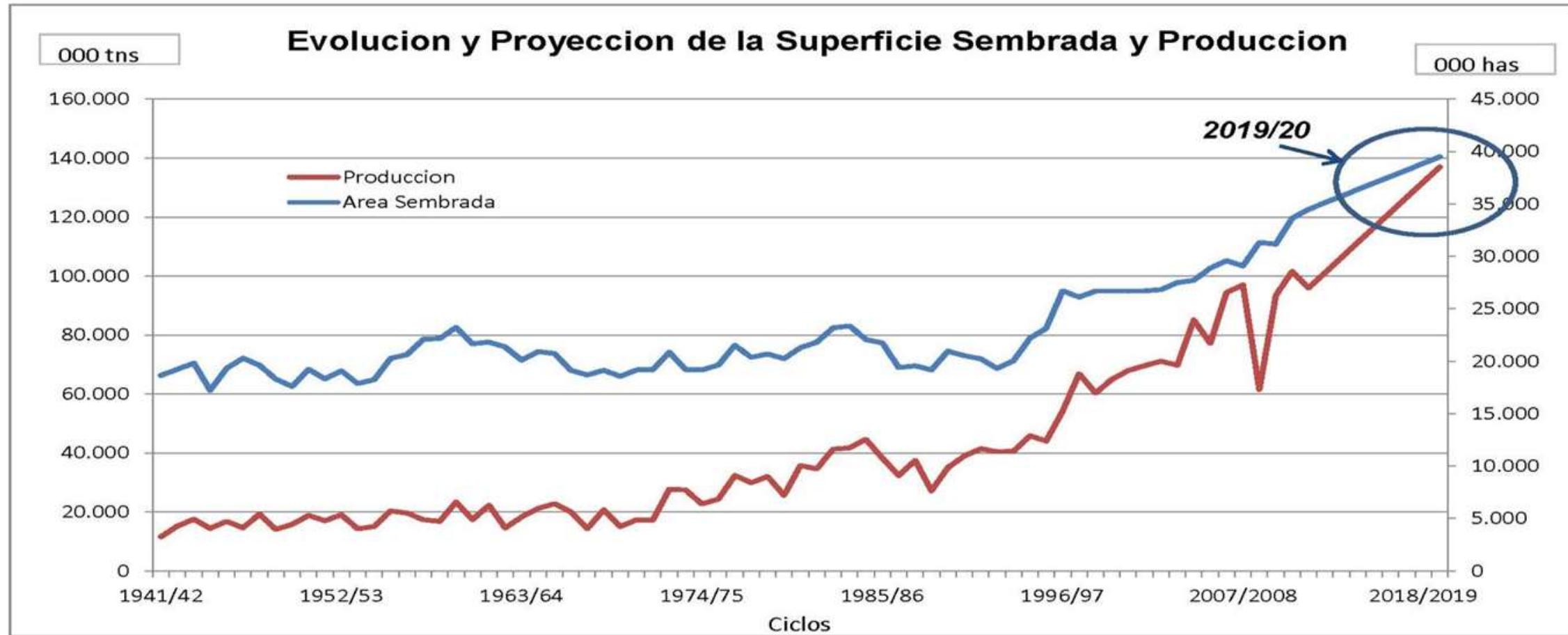
- Demoras en la navegación
- Congestión del tráfico
- Limitaciones en la Capacidad de Carga y Dimensiones de los Buques
- Diferencia de profundidad a pie de muelle, canales de acceso y la Vía Troncal
- Complejidad en la gestión del tráfico y estándares de seguridad y protección del ambiente
- Sobrecostos Asociados

# Ejemplo de Demoras de Buques en el Río de la Plata

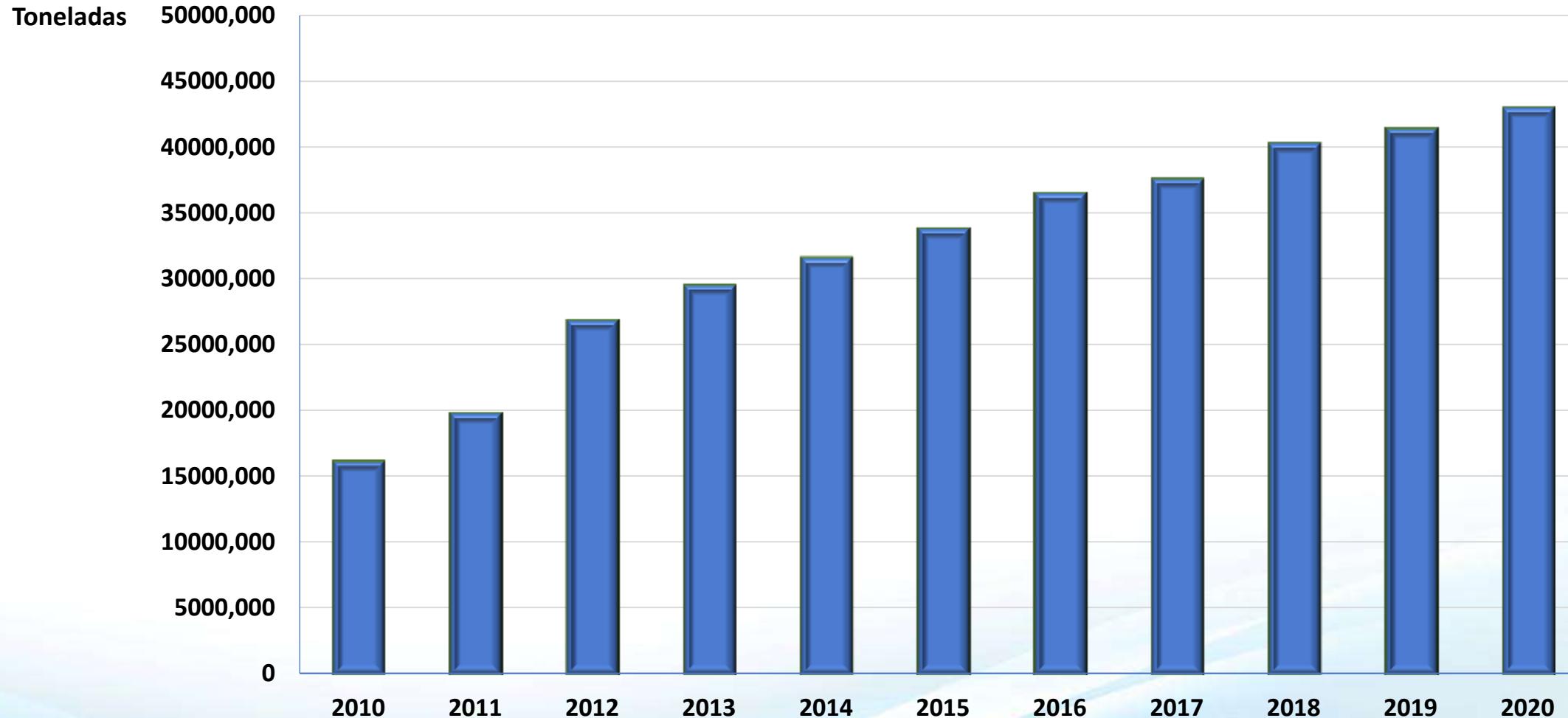
- Tipo de Buques: Portacontenedores
- Puerto de operaciones: Buenos Aires
- Periodo comprendido: Año 2016 (12 meses)
- Total de Buques demorados: 201 (De una sola Compañía)
- Sumatoria de demoras: 629:02 Horas
- Costo promedio aproximado por hora: U\$S 1.583
- Costo total de las demoras: U\$S 995.897
- Causas más comunes: Esperas de mareas, reservas de canal y regulaciones de tráfico.

# ESCENARIOS ESPERADOS

## Superficie sembrada y producción esperada 2019/20



# Proyección Cargas por la Hidrovía Paraguay - Paraná 2010 - 2020



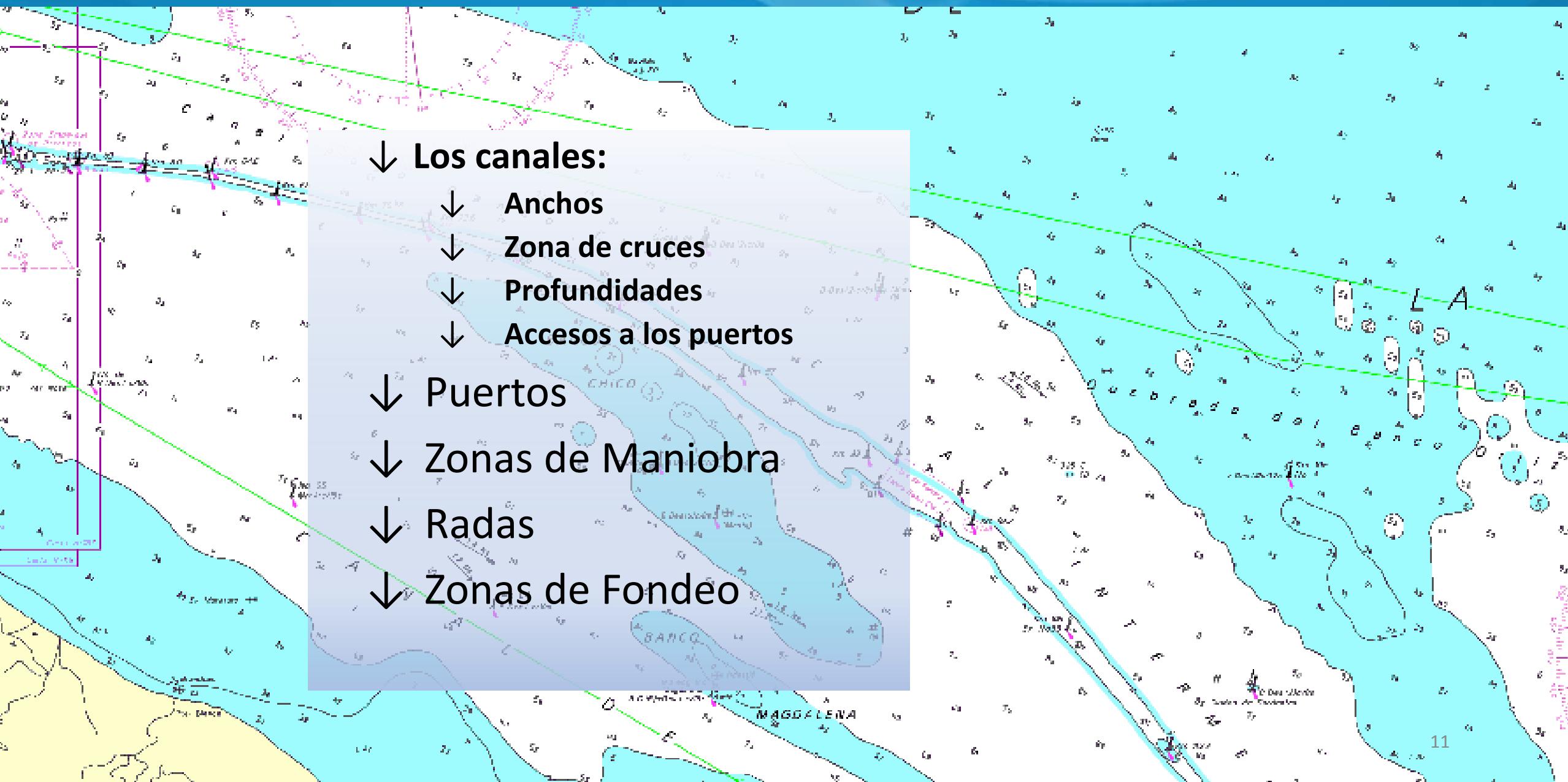
FUENTE: Proyecto BID/FOMIN – Estudio del Sistema de Transporte Fluvial en la Hidrovía Paraguay-Paraná

# Evolución del Tráfico de Ultramar en el Río Paraná

## Ingreso de buques a la zona comprendida entre Timbúes y Arroyo Seco

Año	Terminales Portuarias			Variación con relación al año previo		
	S. Lorenzo	Rosario	Totales	S. Lorenzo	Rosario	Totales
2011	1.597	823	2.420			
2012	1.497	789	2.286	- 6.3 %	- 4.1 %	- 5.5 %
2013	1.469	698	2.167	- 1.9 %	- 11.5 %	- 5.2 %
2014	1.495	589	2.084	1.8 %	- 15.5 %	- 3.8 %
2015	1.520	649	2.169	1.7 %	10.2 %	4.1 %
2016	1.667	753	2.420	9.7 %	16.0 %	11.6 %
<b>Promedio de Buques 2011-15</b>			2.225			
<b>Año 2016 vs Promedio 2011-15</b>			8.8%	FUENTE: Bolsa de Comercio de Rosario		

# Infraestructura y necesidad de mejoras



- **Simplificación:** Reducción a un mínimo absoluto del cúmulo de información requerida por las diversas autoridades. La simplificación debe ser alcanzada tanto para los procedimientos como para los documentos
- **Normalización:** Reducción de variados procedimientos, documentos y formalidades.
- **Armonización:** Armonización y dinamismo del intercambio de datos estadísticos, buscando el cambio del uso de documentos en papel a documentos transmitidos en formato electrónico.

*La facilitación del transporte y la logística solo puede ser alcanzada con la simplificación, normalización y armonización de todas las normas y regulaciones involucradas. Si no se puede lograr, afecta la eficiencia de la logística de la vía de navegación aunque se mejore la infraestructura.*

- ✓ Mejorar la infraestructura basada en una planificación integral, aplicada por etapas y de manera progresiva.
- ✓ Iniciar mejoras con obras de concreción rápida y efecto inmediato, como el desarrollo de otras zonas de cruce en el Río de la Plata.
- ✓ Estandarización de requerimientos y procedimientos de control del cumplimiento normativo.
- ✓ Implantación adecuada de normas internacionales tales como:
  - ✓ Convenio de Facilitación (FAL) de la Organización Marítima Internacional
  - ✓ Convenio de Kioto Revisado (CKR) de la Organización Mundial de Aduanas
  - ✓ Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AGC) de la Organización Mundial del Comercio
- ✓ Actualización y armonización de la normativa nacional en forma acorde
- ✓ Aplicación de criterios y sistemas de control basados en análisis de riesgo
- ✓ Aplicación de los sistemas de digitalización para la transferencia y procesos de datos

# El futuro de la navegación para la logística



Adaptarse a los cambios en el comercio marítimo

Actualizar Infraestructura Y Tecnología

Facilitar la eficiencia de la cadena logística

Desarrollo y futuro sustentable

Muchas Gracias