Boletín informativo. Primera edición

Comité Técnico Consultivo (CTC) sobre hidrovías, puertos interiores y de cruceros

Año 2023

CIP Comisión Interamericana de Puertos

OEA Más derechos para más gente

Administración General de Puertos

Ministerio de Transporte Argentina

Índice

Editorial 03

Administración General de Puertos
Vía Navegable Troncal: El Éxito de la Gestión Pública en Argentina 04

Ricardo Sánchez
Uruguay-Brasil: Una Nueva Hidrovía para la Integración en América Del Sur 05

Administración General de Puertos
Cruceros: El Desafío de la Post-Pandemia 06

Sociedad Latinoamericana de Operadores de Terminales Marítimo Petroleros y Monoboyas (SLOM)
La Importancia de Incorporar Mayores Estándares de Seguridad en las Hidrovías De América Latina 07

Autoridad Marítima Portuaria de El Salvador
Iniciativas y Experiencias sobre Regulación de Navegación en Hidrovías y Puertos Interiores 08

Rodrigo M. Díaz
La Tecnología ha llegado para quedarse y crecer: El SWS es una enorme oportunidad para el desarrollo sostenible del tráfico fluvial 09

Indra Sistemas S.A.
Biometría, Blockchain e IA Aplicada a La Digitalización Del Flujos De Pasajeros En Las Terminales Marítimas 10

Superintendencia de Transporte de Colombia
Prácticas exitosas de la Superintendencia De Transporte en Puertos Interiores de Colombia: iniciativas y lineamientos estratégicos 11

Centro de Navegación del Uruguay (CENNAVE)
La Asociatividad como estrategia de articulación para el desarrollo del sector 12

Editorial

El 2022 ha sido un año fundamental para la actividad portuaria argentina. Desde la Administración General de Puertos (AGP) hemos consolidado nuestro rol a cargo de la gestión de la Vía Navegable Troncal y reactivamos la industria de cruceros luego de los años de confinamiento causados por la pandemia del COVID-19.

En la Vía Navegable, dejamos atrás una gran cantidad de prejuicios y demostramos que la gestión del estado puede alcanzar niveles muy altos de eficiencia. No sólo mantuvimos los estándares de calidad con los que se venía trabajando, sino también incorporamos valor agregado a la vía en lo referido a las obras necesarias para su expansión, correcciones de traza y la aplicación de tecnología de vanguardia para el recabo de información.

Los datos recolectados son útiles para traer transparencia a la gestión de la vía navegable de nuestro país. A partir de los mismos, todos los meses pudimos realizar informes en los cuales se detallaron las cifras referidas a la facturación, el dragado, el balizamiento, el tráfico de buques, el control hidrométrico y todos lo que refiere a la vida de la vía y su función productiva.

Por su parte, en el año 2022 se logró reactivar la industria luego de la interrupción de la actividad causada por la pandemia, incluso con la satisfacción de haber alcanzado números que superan a las temporadas de cruceros previas al confinamiento.

José Beni
Interventor de la Administración General de Puertos (AGP) de Argentina
Presidente del Comité Técnico Consultivo sobre Hidrovías, Puertos interiores y de Cruceros

Administración General de Puertos (AGP) de Argentina

Vía Navegable Troncal: el éxito de la gestión pública en Argentina

En septiembre del año 2021, la Administración General de Puertos (AGP) de la República Argentina encaró el desafío de gestionar la Vía Navegable Troncal después de más de 25 años de administración privada. Esta vía de navegación es la principal ruta fluvio marítima de la producción nacional, ya que cerca del 80% del comercio exterior argentino –complejo agroexportador, industria automotriz, economías regionales, entre otros– transita por la VNT.

Para llevar adelante este desafío, AGP generó mesas de diálogo con todos los sectores protagonistas de la vida de la vía, y a partir de ese intercambio generó soluciones efectivas que permitieron llevar adelante la gestión. En su primer año, la administración portuaria argentina no sólo mantuvo los estándares de calidad con los que se venía trabajando en la vía, sino que mejoró su infraestructura y aportó tecnología de vanguardia.

Durante el primer año de gestión a cargo de la Administración General de Puertos transitaron 4.523 buques y más de 20.000 barcazas por la VNT, de diferentes tamaños y con distintos tipos de carga. Con un promedio de 12 buques por día, la vía navegable evidenció un gran nivel de actividad. En cuanto al tipo, las estadísticas confirman que el principal buque que navega las aguas de la VNT es el granelero, que representa el 53,64% del total –y un 61% de la facturación–, con una cifra de 2.426 buques en el año.

A su vez, AGP inauguró el Sistema de Monitoreo y Gestión de la Vía Navegable Troncal (SiMon). Con una fuerte reinversión de la ganancia obtenida en la gestión de la VNT, la tecnología permitirá un manejo más eficiente del sistema, así como la generación de datos estadísticos confiables y permanentes, y optimizar los controles inherentes a la actividad.

El SiMon implicó la implementación de soportes tecnológicos –"puntos remotos de monitoreo"– en distintos pasos de la vía y la creación de un Centro de Monitoreo –pronto se construirán otros dos– para integrar el procesamiento de los datos; que colabore a la agilización del tráfico, el fortalecimiento de las condiciones de seguridad de la vía y el cuidado de las condiciones ambientales, e incorpore más datos y estadísticas.

Los mismos están equipados con sistemas de identificación automática (AIS) propio de AGP, para conocer la identificación, rumbo, velocidad (entre otros datos) de los buques que se detectan a lo largo del canal; radares; cámaras de doble espectro; y estaciones meteorológicas y boyas multiparamétricas destinadas al cuidado ambiental de la vía.

En este sentido, también se avanzó con el primer Plan Nacional de Emergencias en caso de contaminación por hidrocarburos y otras sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de la Vía Navegable Troncal. El mismo consiste en disponer de un protocolo de acción y rápida respuesta ante cualquier eventualidad, garantizando los equipos técnicos y físicos necesarios para poder afrontar la situación.

Más allá de las cuestiones que hacen al día a día de la gestión de la VNT, La gestión de la Administración General de Puertos comprendió desde el inicio la relevancia de divulgar datos acerca de la vida de la vía navegable. De esta manera, se dispuso a generar estadísticas referidas al tráfico, como una manera de aportar transparencia y agregar valor al trabajo realizado para entender el comportamiento de la carga que circula por la vía.

Ricardo Sánchez
Codirector Silla Kühne de Logística, Universidad de los Andes, Colombia

Uruguay-Brasil: una nueva hidrovía para la integración en América del Sur

La hidrovía Uruguay Brasil es un proyecto estratégico para avanzar en la integración regional en el Cono Sur, ya que es una conexión física directa entre ambos países, con beneficios de red por sus conexiones nuevas y eficientes, que incluyen también a Argentina, Paraguay y Bolivia.

El proyecto consiste en la regularización de la conexión acuática entre las lagunas de Merín y Los Patos, y la expansión de la infraestructura asociada, en un área en la que actualmente es escasa.

Apela a condiciones valiosas e importantes en términos de eficiencia social y económica, toda vez que: a) es un proyecto de desarrollo estratégico descentralizado, que mejora las condiciones para la inversión y la accesibilidad a regiones interiores menos favorecidas; b) evoluciona hacia una modalidad de transporte mucho más ecológica y eficiente que la actual; c) impulsa la expansión de la producción y del turismo, con la capacidad de obtener un positivo y alto impacto social, al lograr el perfeccionamiento de las conexiones sostenibles de logística y movilidad; d) abre una gran vía para el turismo regional, dando cobertura a zonas de alto impacto turístico, nacional e internacional.

El beneficio directo potencial del proyecto involucra a los tres departamentos linderos a la laguna Merín (Rocha, Treinta y Tres y Cerro Largo), pero también a otros departamentos cuando se concrete el proyecto de mejora de la conexión vial transversal central del país, así como también al estado de Rio Grande do Sul, e indirectamente al resto del Uruguay, otros estados del sur de Brasil y al resto de los países del cono sur, debido a las mejoras de la capacidad de logística y movilidad, con nuevas conexiones que perfeccionan la accesibilidad interior. Tales beneficios abarcan a una población superior a los 10 millones de habitantes en forma directa.

Los estudios realizados hasta el momento desde CEPAL permiten concluir en la conveniencia de dar continuidad al proyecto, avanzando a la siguiente fase. Se ha encontrado que es esperable: una importante reducción de los costos operativos del transporte y de sus emisiones de gases contaminantes; el incremento de la superficie productiva; y que es efectivo el apoyo al desarrollo de un polo turístico innovador, para un mercado potencial superior a 14 millones de personas. Al mismo tiempo es preciso resaltar la importancia de que, tal como ocurre en la infraestructura logística en general, el proyecto involucre también una revisión y actualización de las medidas concretas de facilitación de comercio, en particular la integración aduanera (ACIs) y puertos secos.

Se ha podido determinar que el proyecto de la Hidrovía Uruguay-Brasil es consistente con los altos objetivos de sostenibilidad de los países beneficiarios y que las mejoras de accesibilidad impulsarán un cambio positivo en las condiciones de vida y de la producción de las áreas involucradas.

El proyecto pone en valor la rica experiencia histórica de América del Sur en transporte acuático interior, por la gran dotación fluvial y lacustre con la que cuenta, así como también su capacidad productiva (alimentos, turismo, y otros bienes), y el intercambio entre países vecinos.

Un nuevo proyecto hidroviario aparece en el horizonte regional, un nuevo impulso a la integración.

Administración General de Puertos (AGP) de Argentina

Cruceros: el desafío de la post-pandemia

Toda la industria del turismo fue uno de los sectores más atacados por la pandemia del COVID-19. En lo que refiere al ámbito portuario, la actividad de cruceros sufrió una interrupción de casi dos temporadas que implicó el desafío de mantenerse vigente más allá de las complicaciones.

Luego de una temporada con un tráfico nulo de cruceros en el Puerto Buenos Aires, correspondiente al 2020/21, y otra con únicamente 11 recaladas en 2021/22, la Administración General de Puertos (AGP) encaró el desafío de reactivar el sector. De esta manera, culminó la temporada 2022/23 con 127 recaladas, 36 buques y más de 400.000 pasajeros, superando incluso a las últimas temporadas previas a la pandemia.

Para ello, fue necesario un trabajo realizado desde AGP en el cual se definieron bonificaciones para los cruceros que hicieron al Puerto Buenos Aires y a la Argentina un destino atractivo para la industria. Se otorgó un beneficio del 100% a todos los cruceros en Tasa General por uso de Puerto, Tasa a los Pasajeros, Uso de Scanner y Cargo por Seguridad, un 99.5% en la tasa de Vía Navegable Troncal para los cruceros que arriben al país, y un 25% a todos los cruceros en Tasa General por Uso de Puerto.

A nivel nacional, se estima que en Argentina habrá más de 700 recaladas de cruceros, sumando los números de los puertos de Ushuaia y Madryn, y un flujo de 725.000 pasajeros. El Puerto Buenos Aires funciona como hub de ingreso al país, desde donde los cruceros trazan distintas rutas. Hacía el norte, los cruceros realizan itinerarios en las playas de Uruguay y Brasil, mientras que, hacia el sur, visitan el puerto de Madryn, el de Ushuaia, el territorio Antártico, y algunos siguen su camino hacia la costa chilena.

Durante la temporada 2022/23, ocho nuevos cruceros visitaron el Puerto Buenos Aires. Cuatro de ellos viajarán hacia el sur de la Argentina para visitar la ciudad de Ushuaia y luego conocer la Antártida Argentina. Ellos son los buques National Geographic Endurance, Oosterdam, Sapphire Princess y Fridtjof Nansen. Por su parte, los otros cuatro buques que arribarán a Buenos Aires, como son el MSC Seaview, MSC Preziosa, Silver Moon y Seabourn Ventura, realizarán la ruta que conecta las costas de Brasil, Uruguay y Argentina.

Además, luego de la temporada AGP participó con un stand en Seatrade, la feria de cruceros más grande del mundo, celebrada en Miami, donde presentó un stand y mantuvo reuniones con sus pares de la región y con empresas del sector interesadas en el trabajo realizado.

La actividad de cruceros en Argentina es muy importante ya que se estima que los cruceristas gastan un aproximado de 100 U$D por día, por lo tanto, representan un ingreso muy importante para el turismo. Con su trabajo, la Administración General de Puertos ratifica su compromiso por el desarrollo del país y el impulso al crecimiento de las economías regionales.

Sociedad Latinoamericana de Operadores de Terminales Marítimo Petroleros y Monoboyas (SLOM)

La importancia de incorporar mayores estándares de seguridad en las hidrovías de América Latina

Las hidrovías de américa latina

América Latina cuenta con dos de las diez hidrovías más grandes del mundo, que se encuentran en las cuencas Amazónica y del Plata; destacándose a su vez las cuencas del Orinocco, el Río Magdalena, San Francisco y el Río Tocantins; constituyendo más de 100.000 km aptos para el transporte fluvial.

Estas vías que, en muchos casos, son utilizadas por múltiples países y regiones mediterráneas, brindan una salida al mar y han potenciado las capacidades de desarrollo a través del comercio exterior. Sin embargo, también presentan desafíos administrativos debido a los diferentes intereses que surgen entre los estados, que derivan en la falta de acuerdos y consecuentemente la postergación de algunas necesidades del sector.

La industria energética y las hidrovías

La salida al mar que ofrecen las hidrovías permite el desarrollo de proyectos de producción de petróleo, tales como los de Bretaña Norte en la amazonia peruana que se transporta en barcazas hasta puertos marítimos del Brasil, o la faja petrolífera del Orinoco en Venezuela y del Magdalena Medio en Colombia. El crecimiento de los países y las regiones genera, a su vez, una mayor demanda de transporte de productos energéticos (nafta, gasoil, gases licuados, etc.). Este incremento exponencial en los volúmenes transportados y la falta de actualización normativa ha creado una brecha entre los lineamientos de los estándares ambientales y de seguridad aplicados entre el sector marítimo y los aplicados en el sector fluvial.

Los riesgos y los estándares de seguridad en la industria fluvial

Desde una perspectiva del riesgo, las operaciones fluviales tienen un altísimo potencial debido a que se realizan en cercanías de costas y en cursos de agua socioambientalmente muy sensibles. Es importante tener en cuenta los impactos evidenciados en diferentes eventos con resultados catastróficos por haber causado daños a costas, zonas turísticas, zonas de pesca, ciudades y los propios canales de navegación.

Por otra parte, sigue siendo muy común ver barcazas operando hidrocarburos de todo tipo que contienen gases tóxicos e inflamables - tales como benceno, sulfhídricos y componentes orgánicos –en condición abierta, con las bocas de ingreso a tanque abiertas venteando en cubierta estos gases y exponiendo la salud de los tripulantes y las personas en cercanías y contaminando el medioambiente.

Sin embargo, desde organizaciones como SLOM (Sociedad Latinoamericana de Operadores de Terminales Marítimo Petroleros y Monoboyas), OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) y CIP-OEA se están liderando e impulsando, iniciativas conjuntas para el desarrollo y aplicación de las mejores prácticas de la industria; a través de la creación de guías y actividades de promoción que mejoren el entendimiento de los diferentes actores, para una gestión de riesgos más efectiva y enfocada.

La colaboración, es un factor clave para el éxito. Por ello, el trabajo conjunto entre las organizaciones del sector, las autoridades, compañías de energía, navieras y otras partes interesadas es fundamental para lograr impulsar cambios que puedan ser transitados de forma armónica, promoviendo operaciones más seguras, limpias y eficientes.

Autoridad Marítima Portuaria de El Salvador

Iniciativas y experiencias sobre regulación de navegación en hidrovías y puertos interiores

La Autoridad Marítima Portuaria (AMP) de El Salvador como ente regulador del subsector marítimo portuario tiene el honor de compartir prácticas exitosas para la Primera Edición del Boletín Informativo del Comité Técnico Consultivo (CTC) de Hidrovías, Puertos Interiores y de Cruceros.

Patrullajes acuáticos en aguas interiores

La AMP en el marco de su visión estratégica de fomentar un país con cultura marítima, inició en el año 2022 un proyecto de adquisición y puesta en operación de 3 unidades marítimas con motores fuera de borda y casco de fibra de vidrio. Este proyecto permitió, entre otros:

- Fortalecer las capacidades de supervisión de la navegación en los espacios acuáticos, principalmente, canales;
- Actuar en situaciones de rescate por emergencia; e
- Investigación de sucesos y prevenir incidentes.

En el año 2023, la AMP continuará con la ampliación de su flota y adquirirá se 3 embarcaciones que serán desplegadas a nivel nacional.

Modernización del marco normativo para regular la navegación

La AMP ha incluido en su agenda de mejora regulatoria para el año 2023 un proyecto de revisión transversal del marco normativo que regula la navegación (buques y gente de mar). Ahora, se pretenden incorporar regulaciones que permitirán a los usuarios regulados someterse de una manera más ágil y desde la comodidad de sus casas por medio de dispositivos electrónicos como celulares. Esta nueva normativa facilitará el acceso a la regulación y transformará marcos regulatorios anticuados y burocráticos en instrumentos modernos con un enfoque a los usuarios y la seguridad de la navegación, las personas y las embarcaciones como primordial eje de funcionamiento.

Reglamentos a modificar:
Marco normativo que regula la navegación.

Rodrigo M. Díaz
Consultor internacional en Ciberseguridad, Talasonómica S.A., Panamá

La tecnología ha llegado para quedarse y crecer: el SWS es una enorme oportunidad para el desarrollo sostenible del tráfico fluvial

Se entiende por Smart Waterway System (SWS), a un sistema compuesto por el aporte de datos provenientes de las ecosondas colocadas en los barcos que navegan por el río, boyas de balizamiento con tecnología topográfica y transmisión de datos, y toda la información referente a la navegabilidad que no requiere intervención ni dependencia de un proceso manual, adicionando las herramientas informáticas adecuadas para su procesamiento, con el propósito de entregar previsiones reales de navegabilidad. Esto incluye, por ejemplo, realizar el pronóstico de aguas bajas o reconstruir una topografía morfológica del lecho de la vía navegable. La vía del Danubio, el Canal Alberto y el acceso al Puerto de Posorja, son algunos ejemplos exitosos de SWS.

Las tecnologías de automatización involucradas en el SWS para apoyar la toma de decisión de los capitanes, como por ejemplo los ECDIS (Electronic Chart Display and System) que son sistemas electrónicos de visualización e información, logran que la navegación se torne cada vez más segura y predecible, observándose consecuentemente, un crecimiento del flujo logístico en esta modalidad. Es esperable que pequeñas evoluciones en el terreno de la navegación asistida por Sistemas de Identificación Automática (AIS), puedan tener grandes impactos en la actividad del transporte acuático. Por ejemplo, la tecnología basada en AIS AtoN (Aids to Navigation) para determinar la navegabilidad y controlar el tráfico fluvial, presenta ahorros de costos de inversión inicial y de mantenimiento, sumando la posibilidad de crear elementos virtuales a demanda en el balizamiento, según sucedan eventos o incidentes temporales, reduciendo la complejidad de la gestión y mejorando la seguridad de las vías navegables. A través de las características mencionadas, los SWS aportan eficiencia, seguridad, control y asistencia de parte de la autoridad portuaria, basándose en el diseño e implementación de herramientas TIC´s, aumentando la gobernanza del sistema, factor decisivo para la mejora continua del desempeño logístico.

La navegación comercial autónoma en los canales interiores será un hecho creciente en los próximos años, según un informe del Grupo de trabajo 210 de PIANC, lo cual supone la implementación previa de los SWS. Por consiguiente, aquellos canales que no cuenten con estos sistemas encontrarán una barrera de entrada a un mercado donde los altos niveles de automatización generan oportunidades más eficientes y reducen el riesgo de errores humanos, elevando en consecuencia, la operatividad y sustentabilidad de la navegación comercial.

Si, además, el SWS se integra con un Sistema de Comunidad Portuaria (PCS) en una plataforma donde converjan los servicios necesarios para la administración y la ejecución del comercio y la navegación fluvial, se mejoran los tiempos de gestión y se aumenta la satisfacción de los usuarios del sistema, facilitando la voluntad de nuevas oportunidades para la exportación, importación y la navegación en general. Contar con las definiciones contractuales en el PCS, y las variables de la navegación en el SWS, podría representar una herramienta para la ejecución de contratos inteligentes, sobre una base objetiva y basada en el preacuerdo de todos los intervinientes. Sin embargo, ¡siempre es imprescindible tomar precauciones de ciberseguridad!

La implementación de estas tecnologías, combinadas con procesos de control adecuados para medir la emisión de gases y partículas contaminantes en el tráfico fluvial, deberían ser de interés para la internalización de los costos por contaminación, que hoy son asumidos por el conjunto de la sociedad, bajo el concepto del <quien contamina paga> y un sistema de premios por elección del modo fluvial como alternativa a los modos terrestres que generan grandes congestiones, que funcione como una herramienta de regulación a favor de la sustentabilidad del comercio exterior de la región.

La navegación comercial, eficiente y sostenible, tiene en la tecnología un aliado insustituible para crecer y ocupar el lugar que merece en el mundo de la logística y la movilidad segura de personas por vía acuática.

Indra Sistemas S.A.

Biometría, blockchain e ia aplicada a la digitalización del flujo de pasajeros en las terminales marítimas

Contexto de la iniciativa

En los últimos años se ha incrementado el tráfico regular y el número de pasajeros que hacen escala en aguas de América Latina, por lo que es necesario disponer de herramientas para tener información fiable sobre las personas que utilizan este medio de transporte, especialmente, para controlar su entrada y salida. Se ha verificado en el ámbito de la seguridad portuaria y algún proceso administrativo que la información no es buena y tampoco está disponible con la suficiente antelación.

La tecnología sirve de soporte para facilitar el proceso de embarque, acelerando la digitalización del transporte marítimo de pasajeros a través de la verificación de viajeros. De esta forma, se reduce la interacción física del pasajero y se mejora su comodidad y su experiencia en el proceso de embarque. Asimismo, facilita una fluidez en el tráfico de pasajeros, mejorando la gestión de la demanda de llegada de pasajeros, ayudando a agilizar las operaciones.

Las fuerzas de seguridad de los países tendrán mayor trazabilidad de los movimientos de personas e información anticipada sobre pasajeros.

Además, debido a la cuestión del COVID, el mercado está solicitando soluciones de control de pasajeros no invasivas, en puertos y terminales de pasajeros.

La solución consiste en el seguimiento del proceso completo del pasajero desde el inicio de la compra del billete a través de los diferentes canales disponibles (portal on-line Naviera, Agencia de Viaje, …) hasta el desembarque en el puerto de destino.

Propuesta

El flujo comienza con la compra del billete en cualquiera de sus posibilidades, web o ventanilla. Se comienza a generar la primera lista de Billetes Vendidos (Pasajeros Potenciales) que se registra en la Red de Blockchain y estará disponible automáticamente para aquellos agentes involucrados con permisos para su lectura, pudiendo leer la información asociada de forma completa (fuerzas y cuerpos de seguridad del gobierno) o parcial y/o anonimizada (Autoridades/Administraciones Portuarias).

Tras el registro de la compra se pondrá a disponibilidad del pasajero la posibilidad de llevar a cabo el registro biométrico que le permitirá el acceso de una forma más segura y cómoda, sin necesidad de tocar ningún elemento ni mostrar documentos de transporte respectivamente. Sobre cada registro biométrico que se procese se generará una huella virtual que a su vez quedará registrada en la red de Blockchain para dotar de mayor seguridad al proceso dando inmutabilidad a cada huella virtual generada.

La Lista de Billetes Vendidos y la Lista de Pasajeros Embarcados, serán cerradas una vez que el buque salga del puerto. Envío a las autoridades competentes los listados correspondientes de forma automática y a la salida del barco.

Indra Sistemas

Contamos con experiencia en la gestión de pasajeros en terminales donde los procesos de migración y operación son idénticos en el ámbito marítimo y aéreo.

Tenemos desarrollo de tecnología propia para Kioskos de enrolamiento, pasos biométricos, y elementos de control de embarque entre otros, además de soluciones para la gestión de infraestructuras que permiten optimizar y simplificar los gastos de operación y mantenimiento.

Superintendencia de Transporte de Colombia

Prácticas exitosas de la Superintendencia de Transporte en puertos interiores de colombia: iniciativas y lineamientos estratégicos

La Superintendencia de Transporte (ST) adscrita al Ministerio de Transporte de Colombia, es la entidad encargada de vigilar, inspeccionar y controlar, de forma permanente, eficiente y segura la prestación del servicio de transporte y la actividad portuaria en Colombia.

Así, con el fin de velar por el libre acceso, seguridad y legalidad en la prestación de los servicios portuarios del país y contribuir a una logística eficiente del sector, la Delegatura de Puertos de la ST ha adelantado las siguientes iniciativas y estrategias:

Implementar acciones para mejorar la calidad de los productos generados por la Entidad, con lo que se logró obtener las Certificaciones de sello de excelencia en Gobierno Digital de Colombia categoría Gobierno Abierto - Datos Abiertos nivel 3 cumpliendo con los requisitos de calidad en las estadísticas de Tráfico Portuario Marítimo en Colombia y nivel 2 de calidad en las estadísticas de Número De Contenedores Según Tráfico Portuario Por Zonas Portuarias De Colombia, otorgadas por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones de Colombia.

La entidad se encuentra implementado los lineamientos para obtener el certificado de calidad estadística del Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE , en las dos (2) categorías antes mencionadas, estas pueden ser consultadas en el siguiente enlace:

https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-puertos/estadisticas-trafico-portuario-en-colombia/.

Por otra parte, se realizó la georreferenciación y descripción de ochenta (80) puertos concesionados en estado operativo, con la identificación del tipo de servicio, y carga, el número del contrato, fecha de inicio y finalización del mismo, esta información puede ser consultado en el enlace:

Visor del Mapa de Infraestructura No Concesionada - Superintendencia de Transporte (supertransporte.gov.co)

Finalmente, la Delegatura de Puertos, desde el año 2020 lleva a cabo la estrategia de Actividades Permanentes en instalaciones portuarias, misma que consiste en realizar visitas de supervisión a las zonas portuarias del país, con la finalidad de promover mayor competitividad y eficiencia a partir de la medición de aspectos propios de dichas operaciones. En el último año, se realizaron más de ochocientas (800) visitas de inspección.

Centro de Navegación del Uruguay (CENNAVE)

La asociatividad como estrategia de articulación para el desarrollo del sector

Como Cámara Empresarial del sector marítimo y portuario del Uruguay estamos convencidos, y así lo hacemos saber siempre que podemos que la mejor estrategia de articulación para el desarrollo del sector es la asociatividad.

Entendemos que el tema es parte de un lineamiento estratégico que debe formar parte del esfuerzo mancomunado de todos los actores en cualquier tema para el que se pretenda promover su desarrollo.

De esa manera es que nuestra Institución aborda los temas, cumpliendo con un rol preponderante dentro de las estrategias de articulación para las actividades del quehacer marítimo-logístico y portuario del Uruguay.

Es así que hemos desarrollado un capital social y humano que muchas veces lo visualizamos de manera naturalizada en nuestro País, sin embargo, es parte un gran diferencial que contribuye con el relacionamiento con las autoridades competentes sobre cada tema.

Sin dejar de lado las particularidades e intereses de cada una de las partes esta asociatividad se efectiviza a través de la generación y participación periódica en diferentes ámbitos con las autoridades e instituciones públicas y privadas del país.

A su vez, estamos en contacto permanente con cámaras e instituciones relacionadas con la actividad, tanto a nivel local, como regional e internacional, siendo miembros de CIP OEA, CIANAM y de FONASBA.

Un ejemplo claro es el Instituto Nacional de Logística donde todos nos sentamos alrededor de una mesa (instituciones públicas y privadas del sector logístico) y trabajamos en todo aquello en lo que coincidimos, dejando las disidencias para otros ámbitos.

Es por ello que consideramos que es a través del esfuerzo mancomunado de las empresas e instituciones de los sectores públicos y privados que, fortalecemos al desarrollo de cualquier unidad de negocios, las que exigen calidad de servicios y ágiles soluciones frente a cualquier imprevisto, con la mano tendida de las autoridades para encontrar las soluciones y para que las actividades transcurran de la mejor manera posible.

Como antecedente más cercano, debemos decir que fue así que se logró volver a materializar una exitosa temporada de cruceros luego de dos años muy difíciles en que este negocio fue casi nulo.

Fue un gran esfuerzo de todos los sectores y actores que trabajan en el sector, desde armadores, agentes marítimos, operadores portuarios y autoridades nacionales que se pusieron como objetivo facilitar las operativas y dar a los cruceristas el mejor servicio.

Sabemos que, tal vez, esta asociatividad no sea lo más común en los países pero bregamos y fomentamos por profundizarla en nuestro país y poder dar el mejor ejemplo para el resto, ya que sólo se puede tener éxito cuando todos tenemos el mismo horizonte.

CIP Comisión Interamericana de Puertos

OEA Más derechos para más gente

Administración General de Puertos

Ministerio de Transporte Argentina