

PRIMER ENCUENTRO INTERNACIONAL SOBRE GESTIÓN de HIDROVÍAS y PUERTOS

Con fecha 2 de Junio de 2017 se desarrolló el Primer Encuentro Internacional Sobre Gestión de Hidrovías y Puertos en las instalaciones del Hotel Howard Jhonson Marinas & Resorts en la Ciudad de San Pedro, organizado por la Provincia de Buenos Aires. El Consejo Profesional de Ingeniería Naval fue representado en esta oportunidad por el Ingeniero Miguel Enriquez.

El acto de apertura estuvo a cargo del Ministro de la Producción de la Prov. Bs. As. Javier Tizado y el Subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación Jorge Metz.

El Subsecretario de Puertos y Vías Navegables destacó que la Infraestructura de los Puertos (Camión, Ferrocarril, Navegación Fluvial) responden a un modelo del siglo IXX, el objetivo del Estado Nacional es dejar un sistema actualizado al Siglo XXI. Internamente Argentina debe reformular las Vías de Acceso a los Puertos como así también los Ferrocarriles y con los 5 países de la Hidrovía Paraguay-Paraná establecer cumplimiento de los compromisos asumidos. Indicó que el clima de las reuniones es muy bueno entre los países miembros, esperando llegar a los acuerdos finales manifestando que es un camino largo dado las distintas leyes y regulaciones que rigen en cada uno de los países.

El Ministro de la Producción de la Provincia de Buenos Aires manifestó que en el tema Hidrovía se comienza a trabajar en forma conjunta con Nación en Productividad y Competividad de los Puertos y de las Vías Navegables teniendo en cuenta que la provincia cuenta con 20 puertos entre Públicos y Privados.

El Subsecretario de Actividades Portuarias de la Provincia de Buenos Aires Marcelo Lobbosco manifestó la decisión del Gobierno Provincial de incorporar a Buenos Aires como parte de las Provincias de la Hidrovía Paraná-Paraguay con la argumentación siguiente:

- 1) Puertos de la Hidrovía en territorio bonaerense San Nicolás, Ramallo, San Pedro, Zarate, Campana, Escobar, con una extensión de 300 km (10% de la Hidrovía).
- 2) El Río de la Plata como vía de entrada y salida de productos de la Hidrovía Paraná – Paraguay.
- 3) La Prov. de Bs. As. realiza 1/3 de las Exportaciones del país; 40% Contenedores; 60 % Pesca; Refinerías de Combustible Campana, Dock Sud y la Plata; y el 80 % de la Industria Naval de la Argentina.

Se consideró en el Encuentro que la incorporación en forma activa de la Provincia de Buenos Aires será muy beneficioso para la Hidrovía Paraná-Paraguay dado el peso propio del nuevo actor en el negocio Hidroviario. Luego expusieron los Representantes de países Sudamericanos sobre sus realidades nacionales:

Paraguay: su intervención en la Hidrovía es la más exitosa (son la 3° Flota mundial) y piensan seguir por ese camino, solicitando a los demás países miembros más acción y menos discursos y congresos. Internamente tienen un gran déficit de Rutas y Ferrocarriles para completar un Sistema Integrado.

Uruguay: proyectan extender la Hidrovía hasta Paso de los Libres y en una segunda etapa hasta San Borja (Brasil). Se está trabajando un Proyecto con Argentina para realizar un Puerto Binacional Concordia-Salto conectado a un Aeropuerto común. Las relaciones entre ambos países mejoraron mucho y son optimistas en concretar obras de infraestructura para la región.

Argentina: se pretende hacer un contrato con Hidrovía de Santa Fé al Norte hasta Confluencia resolviendo el tema de los nuevos peajes con audiencias públicas. Los buques que tienen 15 pies o menos de calado no pagan peaje por Dragado, solamente pagan por Balizamiento. Se pretende lograr para que sea rentable el sistema la Navegación las 24 horas los 365 días del año, (sistema adoptado en las hidrovías de países desarrollados). El mayor problema técnico está de Confluencia al Norte donde se trabaja con Paraguay para efectuar la apertura de los 13 pasos (roca) limitantes con baja del río para los convoyes y los remolcadores.

Brasil: su representante informó que cuentan con 8 Hidrovías para transportar mercaderías en todo el país, 5 son internas del Brasil (Amazonas con 4 afluentes navegables), la 6° hidrovía es la de Paraná-Paraguay compartida con 5 países; la 7° es la Hidrovía del Río Uruguay compartida con Argentina y el Uruguay; y la 8° es paralela al mar entre el Estado de Río Grande do Sul y el Uruguay en Lagoas dos Patos. El plan de puertos autorizados entre 2013 y 2017 es de 70 Puertos. El actual modelo de la Hidrovía Paraná-Paraguay no despierta mucho entusiasmo en Brasil, según ellos debe pensarse en otra propuesta.

Colombia: se trata de la Hidrovía del Río Magdalena que para su país es crucial ya que por esa hidrovía se atraviesa el país de Norte a Sur comercialmente, tiene una longitud de 1300 km de los cuales 800 km son navegables, el gran problema que están teniendo es que el río se está quedando sin agua, piensan hacer obras de infraestructuras en un Plan 2015 al 2035 por 40 Billones de Dólares.

Europa: la exposición consistió en explicar el negocio del Turismo en las Hidrovías Europeas y lo mucho que falta hacer en Latinoamérica. Este sector

genera empleo directo a 15000 personas y en forma indirecta a otras 12000, con un movimiento de U\$S 1.330.000.000 en el año 2015 previendo para el 2018 U\$S 1.600.000.000. Hay demanda de alquileres para lanchas chicas, medianas, yates y cruceros de placer fluviales con manga restringida a 12 metros por las esclusas y esloras de hasta 110 metros con capacidad de 140 personas, esto se debe al mercado que exige poca gente con paseos familiares para personas que superan los 50 años, la nueva tendencia es hacer buques para gente joven orientados hacia la diversión y Buques Hoteles tipo Boutique donde invierten las Compañías de los grandes Cruceros Marítimos. Los buques se renovaron en el período 2012 al 2017 y con la apertura de nuevos canales se puede unir un Puerto en el Mar del Norte con el Mar Caspio. Sostienen que el éxito se debió a simplificación en las Aduanas dentro de la Comunidad Europea, disminuir temas burocráticos de las Prefecturas Nacionales, Obras de Infraestructuras y tener Buques Nuevos Modernos. Este aspecto del negocio Turístico sería un complemento en Latinoamérica de la explotación comercial que puede realizarse en las Hidrovías.

Financiamiento Hidrovías Latinoamericanas: las Herramientas Bancarias existen y están otorgando créditos, existen tratativas con la Provincia de Buenos Aires bastante avanzadas. Los bancos con Divisiones especializadas en Hidrovías son el Grupo Fonplata con créditos por 3.500.000 millones de dólares orientados a Proyectos entre U\$S 30.000.000 hasta Proyectos de U\$S 316.000.000 cada uno, distribuidos entre Argentina, Bolivia, Paraguay, Brasil y Uruguay.

La otra fuente de financiación es el Grupo del Banco de Desarrollo de América Latina se manejan por acuerdos Bilaterales; efectuaron la financiación en el Paraguay por 2 Remolcadores y 12 Barcasas, el Fideicomiso para el puerto de Bahía Blanca en Argentina, el financiamiento del Dragado Punta Sayago-Regasificadora en el Uruguay, están en la última etapa de la Prefinanciación de los Accesos al Puerto de Barranqueras en Chaco Argentina. Tienen en cartera 77 Proyectos para Latinoamérica con un volumen de U\$S 3.000.000.000, se instalan en Buenos Aires para manejar los negocios de la región; dieron las pautas como deben presentarse los proyectos y los requisitos que se solicitan para ser aprobados en el orden de prioridades. Este encuentro organizado por la Provincia de Buenos Aires tuvo la virtud de salir de los clásicos Congresos con enfoque únicamente en la Hidrovía Paraná-Paraguay dando un panorama amplio de cómo está la situación de América Latina con dos anuncios fundamentales: 1º) Incorporación formal de la Provincia a la problemática de la Hidrovía. 2º) Conseguir fuentes de Financiamiento con mayores posibilidades que las otras Provincias.

Expositores Varios: además hicieron las clásicas exposiciones la PNA, Cámara Argentina de la Industria Naval, la CARU (Uruguay-Argentina), Sindicato Capitanes Fluviales, Consultora Privada con un Plan de Dragado Nacional, y Servicio de Hidrografía Naval.