

Paper 12 – Propuesta Integral para el Transporte Fluvial de Cargas en el Río de la Plata

Rocca, R.J.; Bottani, M.E.

Email: marianobottani@yahoo.com.ar

La Argentina tiene la necesidad de contar con una plataforma logística integral que canalice las necesidades del transporte fluvial-marítimo del país, consolidando un puerto de escala regional en el Río de La Plata, que haga más competitiva la producción nacional.

Desde distintos ámbitos, políticos y técnicos, se ha venido sosteniendo la necesidad de impulsar un modelo de desarrollo nacional que fomente un fuerte aumento de la producción y de su valor, teniendo como principales objetivos abastecer tanto exportaciones crecientes como al consumo interno.

El potencial productivo del hinterland sudamericano tiene en el eje fluvial conformado por los ríos Paraguay – Paraná y el Río de la Plata, una de sus vías de salida y acceso a los mercados de ultramar. La Hidrovía Paraná – Paraguay es sin duda uno de los instrumentos más importantes para el desarrollo del comercio de la región.

El comercio internacional argentino a través de sus puertos se caracteriza por un sistema de nodos que permiten canalizar las necesidades de las distintas economías regionales del país.

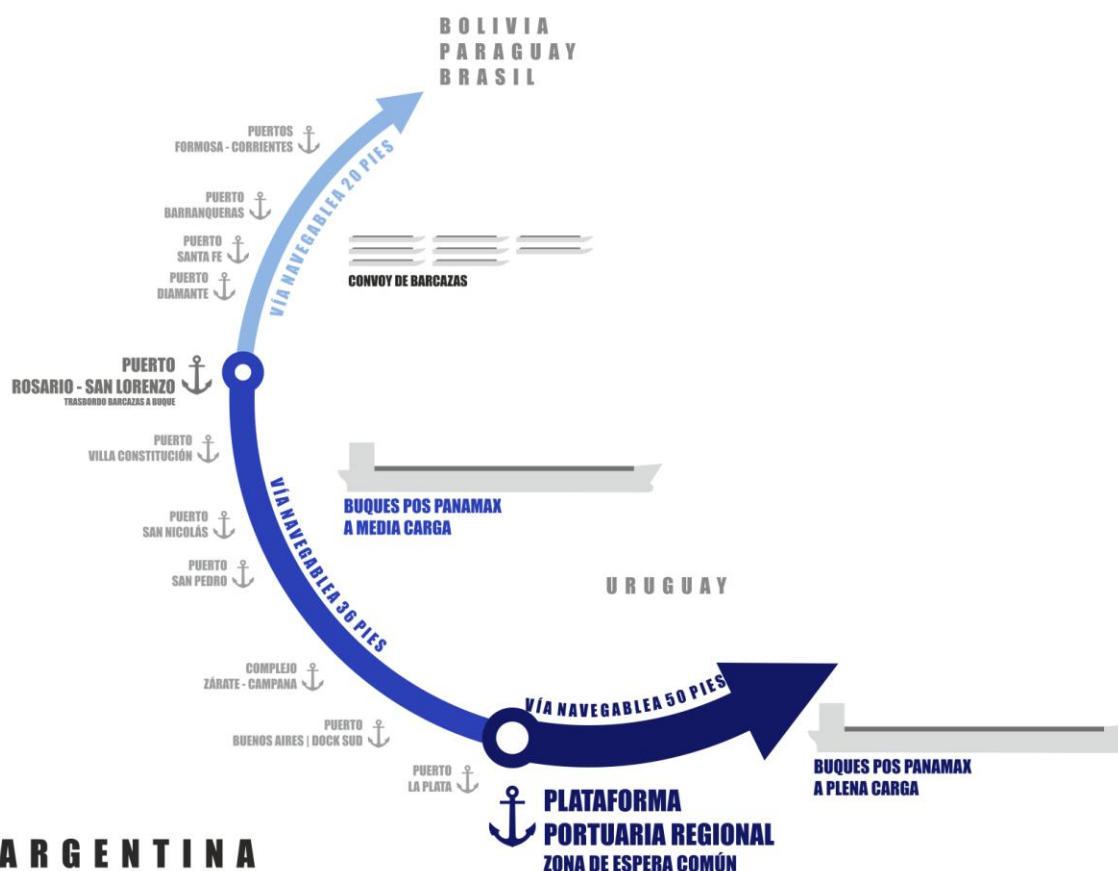
- **El Área Costera del Atlántico Sur** que canaliza todos los tráficos del sur del país, desde Tierra del Fuego hasta Buenos Aires, y cuyos principales puertos son el de Ushuaia, Comodoro Rivadavia, San Antonio Oeste, Bahía Blanca, Quequén y Mar del Plata.
- **La Región Fluvial Marítima** nuclea a los puertos ubicados sobre el litoral fluvial del Río Paraná y el Río Uruguay. Prestan servicio principalmente a las provincias del norte y la Mesopotamia Argentina, pero también por estos puertos se canalizan los tráficos comerciales del sur de Brasil, Paraguay y Bolivia, a través de la Hidrovía Paraná/Paraguay. Dentro de esta área podemos señalar dos polos de importancia:
 - **El Área Metropolitana de Buenos Aires.**
 - **El Área Metropolitana de Rosario – Santa Fe.**

Una clara política de desarrollo que posicione al país como uno de los más importantes productores y exportadores de productos industriales y agroindustriales, deberá contar con una estación portuaria moderna y eficiente acorde a los desafíos que el comercio internacional actualmente plantea.

Frente a las costas de Ensenada y Berisso se ubica un área de aguas relativamente profundas, concida como “Zona de Fondeo y Espera de Practicaje” que se constituye en una ubicación geográfica privilegiada, tanto por su cercanía respecto de los grandes centros de producción y consumo como por ser el más cercano al Océano Atlántico. Este espacio cuenta además con una importante obra de abrigo ejecutada 3 kilómetros dentro del Río de la Plata.

El presente proyecto está orientado a canalizar las necesidades en crecimiento del transporte fluvial – marítimo para un amplio abanico de sectores de la producción del país como lo son el de la energía, el petróleo y los combustibles; el sector minero y siderúrgico; la agroindustria y las cargas generales, contenerizadas y de alto valor agregado. Para ello se propone entonces la concreción de dos acciones estratégicas concretas:

- La construcción de una **PLATAFORMA DE LOGÍSTICA PORTUARIA REGIONAL** frente a las costas de Ensenada y Berisso, en la Provincia de Buenos Aires, que se configure como un espacio de aguas protegidas a una profundidad de 50 pies.
- La **SEGREGACIÓN DEL CANAL TRONCAL DE LA HIDROVÍA PARANÁ – PARAGUAY**, garantizando en el Tramo Zona de Espera Común Rada La Plata – Océano una profundidad de diseño de 50 pies.



▪ Figura 1: Ideas Fuerza | Elaboración propia

1. DESCRIPCIÓN Y DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE FLUVIAL MARÍTIMO ARGENTINO
 - 1.1. *Escenario del Comercio Exterior de Argentina*

Descripción

La Cámara Argentina de Comercio señala en su Informe del Comercio Exterior Argentino que

durante el año 2014 la suma de las exportaciones e importaciones de bienes, a valores corrientes, arrojó como resultado u\$s 137.184.000,00.

Dentro de las exportaciones el primer lugar fue para las Manufacturas de Origen Agropecuario con un 39,1% del total exportado. Las Manufacturas de Origen Industrial totalizaron un 33,6%. El tercer puesto fue para Productos Primarios, que sumaron un 20,8% del total. Por

último, las ventas de Combustibles y Energía representaron el 6,5% del total exportado.

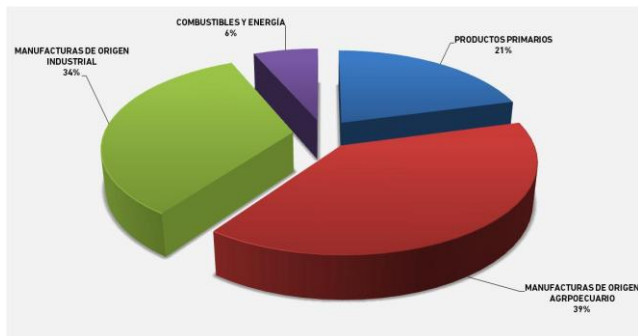


Figura 2: Composición de las Exportaciones Argentinas | Fuente: Cámara Argentina de Comercio

Debemos destacar entonces la importancia que tiene el sector agroindustrial y el de los combustibles y la energía en el comercio exterior de la Argentina, ya que la sumatoria de éstos rubros representa el 66% de las exportaciones el país.

Las importaciones argentinas durante 2014, medidas a valores corrientes, totalizaron u\$s 65.249.000,00.

Las mismas quedaron conformadas por un 29% pertenecientes al rubro Bienes Intermedios, un 19% a Bienes de Capital, 19% de Piezas y Accesorios de Bienes de Capital, los Combustibles y Lubricantes representaron el 17%, los Bienes de Consumo 10% y la categoría Vehículos 6%.

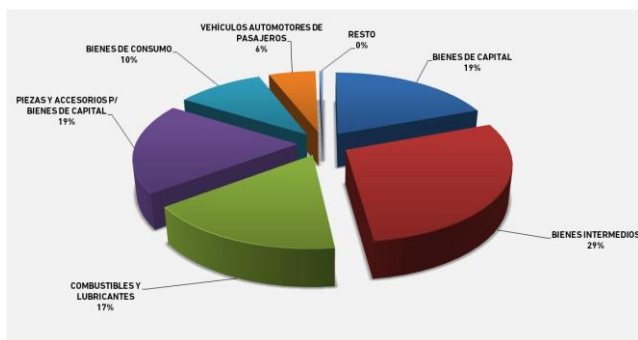


Figura 3: Composición de las Importaciones Argentinas | Fuente: Cámara Argentina de Comercio

Diagnóstico

Es clave entender para el desarrollo del presente proyecto que la Argentina es uno de

los principales productores de agro-graneles y productos manufacturados de origen agropecuario del mundo.

Si observamos los datos estadísticos de la Bolsa de Comercio Rosario para el año 2014, se destaca que de la producción mundial y comercio exterior de granos, aceites y subproductos de la campaña 2013/2014 la República Argentina ocupa una posición destacada dentro del concierto de las naciones que lideran estos indicadores.

De acuerdo a los informes realizados por el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos, junto con el Oil World Statistic, para la mencionada campaña, la Argentina es el primer exportador mundial de harina de soja con 25 millones de toneladas vendidas, es el primer exportador mundial de aceite de soja habiendo colocado 4 millones de toneladas, y el segundo productor mundial de biodiesel a base de aceite de soja con una producción de 2 millones de toneladas, siendo superada en este rubro solamente por los Estados Unidos que ha producido 2,5 millones en el mismo período.

El proyecto que pretendemos desarrollar estará basado entonces en la idea de dotar al país de una infraestructura portuaria planificada y diseñada en función de esa realidad económica.

Será clave brindar las condiciones para que esa importantísima porción del comercio internacional del país cuente con una plataforma portuaria eficiente y económica para que sus productos puedan ser exportados.

Paralelamente la propuesta cumplirá un segundo objetivo que es el de atender a los tráficos de importación que ingresan al país.

1.2. La Hidrovía Paraná – Paraguay y su rol en el Sistema de Transporte Fluvial de Cargas

Descripción

En el marco del Tratado de la Cuenca del Plata nace el Programa Hidrovía Paraguay – Paraná, con la finalidad de optimizar este corredor natural de transporte fluvial.

Pretende la integración física del territorio de una de las zonas productoras más importantes

del mundo, con el objeto de contribuir al desarrollo del comercio exterior de la región.

Para el desarrollo del presente proyecto nos concentraremos en lo referente a la Sección Inferior de la Hidrovía, que abarca el tramo Santa Fe - Océano, debido a su importancia como vía de comunicación y transporte de carga de los productos de las economías regionales del centro/norte de la Argentina.

En la actualidad este tramo se encuentra sujeto a un contrato de concesión de obra pública por peaje para la modernización, ampliación, operación, y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de redragado y mantenimiento con la empresa "Hidrovía S.A."

La Sección Inferior de la Hidrovía, objeto del contrato de concesión, se encuentra a su vez subdividida en dos tramos:

- **Tramo Océano Atlántico – San Lorenzo:** es un tramo de 695 kilómetros que inicia la zona de profundidades naturales del Río de La Plata Exterior – Pontón Recalada – atravesando el Canal Punta Indio y el Canal Emilio Mitre, hasta las Terminales de San Lorenzo y San Martín. Este tramo se encuentra dragado a una profundidad de diseño de 34 pies (10,36 metros).
- **Tramo San Lorenzo – Santa Fe:** este tramo inicia aguas arriba de las Terminales de San Lorenzo y San Martín y recorre 130 kilómetros hasta el puerto de la ciudad de Santa Fe. Este tramo se encuentra dragado a una profundidad de diseño de 20 pies (6,10 metros).



Figura 4: Hidrovía Paraná - Paraguay / Vía Navegable Troncal – Sección Inferior | Elaboración propia

Diagnóstico

Las profundidades del Canal Troncal de navegación del Río de La Plata y del Canal Martín García determinan que los buques graneleros de clase Panamax o mayores deban zarpar de los principales puertos agro-exportadores de la "Zona Núcleo" con un cargamento parcial.

Otro motivo que impide la plena carga de los buques es la dificultad a la navegación que presentan ciertos pasos del Río Paraná, debido a lo pronunciado de las curvas y contracurvas que existen en la traza de la Vía Navegable Troncal.

A esto se le debe sumar el importante aumento del tráfico de convoys de barcazas, tanto en cantidad como en tamaño de los mismos, lo que dificulta aún más la maniobra de las embarcaciones.

La sumatoria de todos estos factores, obliga a que los barcos deban realizar escalas en puertos marítimos de la Provincia de Buenos Aires, como Quequén y Bahía Blanca, o puertos del sur de Brasil, para de esa forma completar la carga de sus bodegas.

Es claro que esta situación encarece los costos de la logística de los principales productos argentinos de exportación, restándoles competitividad a los productores del país.

1.3. Escenario del Tráfico Fluvial Marítimo

Descripción

Durante el año 2013 la empresa Hidrovía S.A., empresa concesionaria de la Vía Navegable Troncal – Tramo Santa Fe | Océano, informó que el ingreso anual de buques por Recalada totalizó 4.758 embarcaciones.

Señaló también que durante los últimos 7 años los ingresos anuales promediaron los 400 buques mensuales, con no menos de 13 ingresos diarios al sistema.

Con relación a la distribución de la flota la empresa destacó la relevancia del tráfico de buques graneleros ingresados que representaba el 40% del total, seguidos por los buques tanques con el 22%, los portacontenedores con el 18% y los buques de carga general con el 11%.

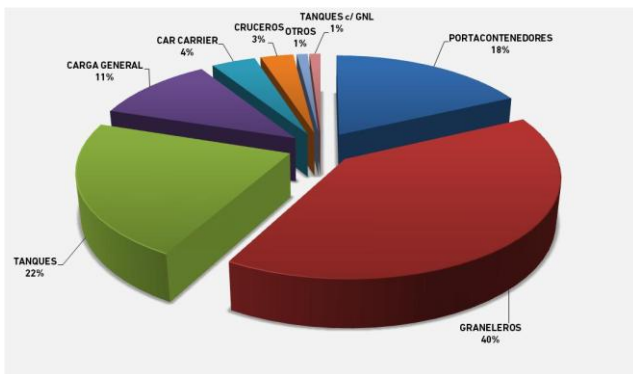


Figura 5: Distribución de la Flota 2013 | Fuente: VIII Congreso de Ingeniería Portuaria - Buenos Aires | Mayo 2014

En los tráficos de buques graneleros así como también en los buques tanque se observa una marcada estacionalidad durante los meses de marzo a septiembre, punto más álgido de la comercialización de la cosecha anual de soja. Esto se diferencia claramente con lo que sucede con el tráfico de buques portacontenedores en donde el ingreso es constante durante todo el año, con un promedio mensual del orden de las 71 embarcaciones/mes.

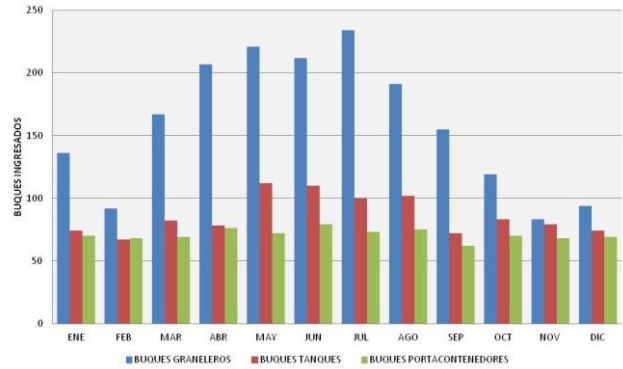


Figura 6: Estacionalidad de los ingresos 2013 | Fuente: VIII Congreso de Ingeniería Portuaria - Buenos Aires | Mayo 2014

Con relación a las dimensiones de los buques graneleros se destacó el aumento progresivo de los ingresos de buques con calados que superan los 34 pies, señalando que en el año 2013 más del 65% de la flota superaba esa condición.

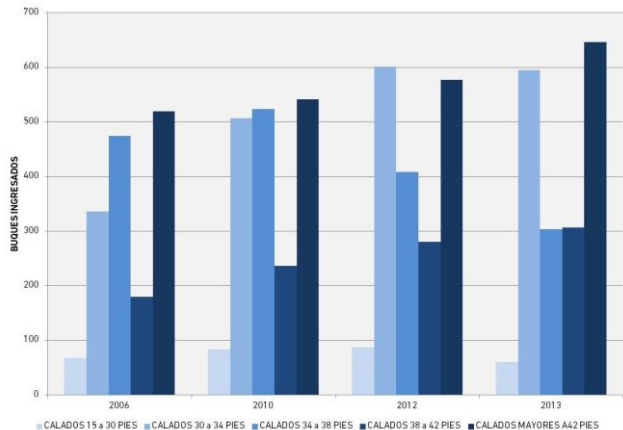


Figura 7: Evolución del calado buques Graneleros | Fuente: VIII Congreso de Ingeniería Portuaria - Buenos Aires | Mayo 2014



Figura 8: Buque de carga de graneles sólidos Tipo Capesize

En cuanto a la flota de buques tanque, la misma está conformada principalmente por buques con calados menores a los 30 pies. Sin embargo al igual que lo que sucede con los graneleros se puede observar en los últimos años un avance de buques de mayor calado, y casi superándolos en cantidad si contabilizamos a todos los buques con calados mayores a 34 pies.

Cabe destacar que del total de la flota de buques tanque el 64% se ocupó en la realización de operaciones de comercio internacional y el resto realizó movimientos de cabotaje interno.

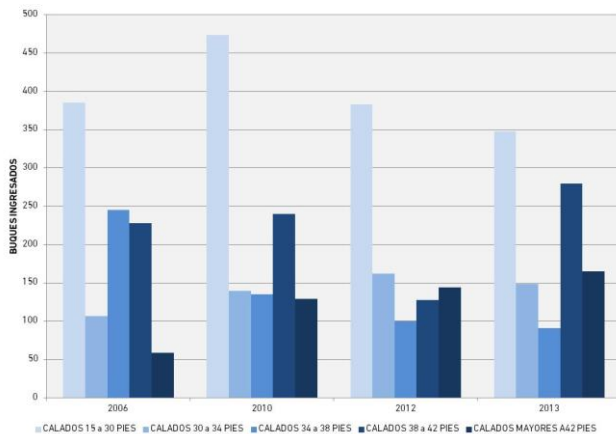


Figura 9: Evolución del calado de diseño de Buques Tanque | Fuente: VIII Congreso de Ingeniería Portuaria - Buenos Aires | Mayo 2014



Figura 10: Buque Tanque Tipo Panamax

El tráfico de buques portacontenedores en la vía navegable troncal está caracterizado por una participación cada vez mayor de buques que superan los 42 pies de calado de diseño.

Durante el año 2013 el 54% de la flota superó esa condición de diseño. Conjuntamente las esloras evolucionaron hacia mayores dimensiones superando los 320 m en 2012. Durante ese año ingresaron a través a la vía navegable 64 buques de más de 8.000 TEUs, incluyendo 8 de 9.400 TEUs.

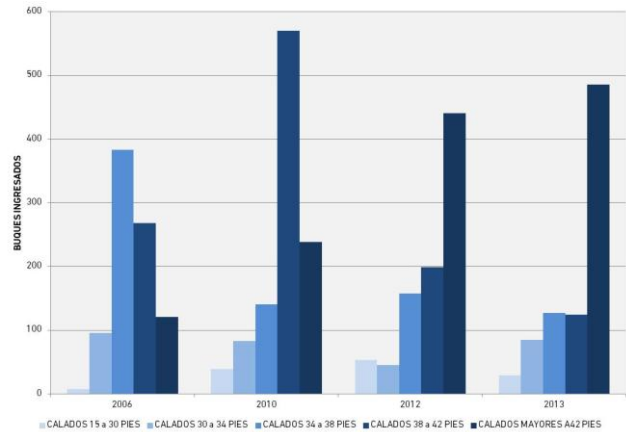


Figura 11: Evolución del calado de buques Portacontenedores | Fuente: VIII Congreso de Ingeniería Portuaria - Buenos Aires | Mayo 2014



Figura 12: Buque portacontenedores Tipo Post Panamax

Diagnóstico

Si observamos la distribución de las flotas de buques de carga que ingresan a la Hidrovía podemos señalar la importancia que tienen los buques graneleros y tanques en el sistema, que en su conjunto representan el 62% de las embarcaciones que acceden a esta vía navegable.

Esto se debe a que por un lado los principales puertos que despachan agro-graneles y combustibles se encuentran en el Área

Metropolitana de Santa Fe - Rosario y el Área Metropolitana de Buenos Aires.

Por otro lado es de destacar el 3º conjunto en importancia, que es la flota de portacontenedores, que representa el 18% de los ingresos.

Del análisis de estas tres flotas se destaca que en todas se observa un importante aumento en las dimensiones de los buques durante los últimos años, en especial en el calado de los mismos.

Podemos decir que el 67% de las embarcaciones graneleras, tanques y portacontenedores que ingresaron a la Hidrovía durante el año 2013 superó los 34 pies de calado.

Entender esto es de vital importancia ya que el calado de diseño de la vía navegable no supera los 34 pies. Es por esa razón que los buques no pueden ser cargados a plena carga en los puertos de origen, debiendo ser completados en otros puertos de la región.

1.4. Escenario de los principales puertos comerciales argentinos

Descripción

De todo el Sistema Portuario Argentino se destacan dos polos, que por su importancia debido a su ubicación estratégica y a los volúmenes que operan, son concentradores de las cargas de los demás puertos del sistema.

El Polo del Área Metropolitana de Santa Fe – Rosario concentra principalmente la carga agroindustrial de lo que se conoce como Zona Núcleo de la Argentina (norte de la provincia de Buenos Aires y sur de Córdoba y Santa Fe).

El otro polo es el del Área Metropolitana de Buenos Aires que nuclea a los principales puertos de entrada y salida de las cargas generales, industriales, combustibles, contenedores y cargas rodantes.

Estas dos regiones dominan ampliamente los tráficos de comercio exterior del país y por tanto ocupan un lugar muy destacado en el intercambio de productos primarios, manufacturas industriales y bienes de capital.

Su influencia se irradia a todo el territorio nacional e incluso abarca al Paraguay, Bolivia y sur de Brasil.

Si analizamos a los puertos que operan productos agroindustriales encontramos que los principales se concentran en el corredor de la Hidrovía que va entre los puertos de San Lorenzo, al norte de Rosario, y Zárate en la Provincia de Buenos Aires. Estos puertos concentraron durante el año 2014 el 85% de las operaciones de granos, aceites y subproductos derivados de la agroindustria con un volumen operado de casi 56 millones de toneladas totales.

El 15% restante de las operaciones de estos productos fueron realizadas en los puertos de Quequén (Necochea) y Bahía Blanca, en el sur de la Provincia de Buenos Aires, con un volumen operado en el año 2014 de 9,7 millones de toneladas de granos, aceites y subproductos.

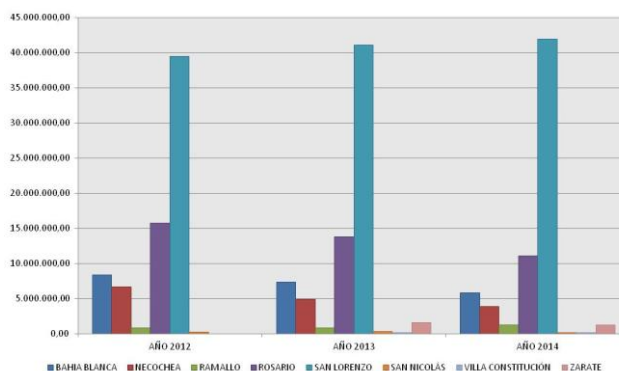


Figura 13: Movimientos portuarios agroindustriales en toneladas | Fuente: Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca | Dirección de Mercados Agrícolas

El sistema portuario del Área Metropolitana de Buenos Aires es de vital importancia estratégica para el comercio internacional de la Argentina y su desarrollo económico.

Este sistema está integrado por el Puerto La Plata, el Puerto de Dock Sud, el Puerto de Buenos Aires, y el Complejo Zárate – Campana.

Con relación a la administración y explotación de los puertos, la cual se rige en la actualidad por la Ley de Actividades Portuarias n° 24.093/92, el sistema portuario del A.M.B.A.

esta organizado de una manera bastante heterogénea.

Por un lado se ubican las terminales privadas del complejo Zárate/Campana en el norte de Área Metropolitana

El Puerto de Buenos Aires es administrado por la Administración General de Puertos S.E. dependiente del Gobierno Nacional.

El Puerto Dock Sud es una Delegación Portuaria Provincial dependiente de la Subsecretaría de Actividades Portuarias de la Provincia de Buenos Aires.

Finalmente aparece el Consorcio de Gestión del Puerto La Plata que es un ente de derecho público no estatal.

Estos puertos operan el 95% de los movimientos portuarios de carga contenerizada de importación y exportación de la Argentina.

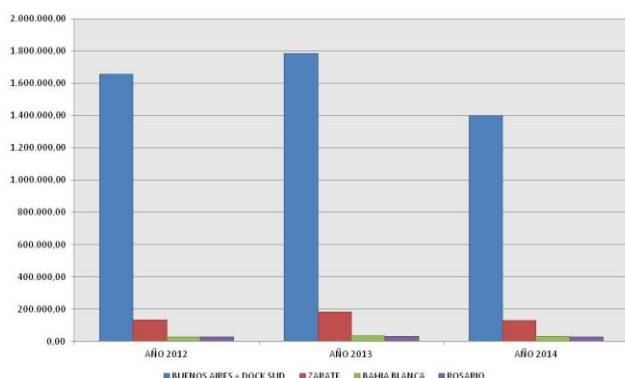


Figura 14: Movimientos portuarios en contenedores | Fuente: CEPAL - Ranking de Movimiento Portuario en Contenedores 2015

Diagnóstico

Como podemos observar los principales puertos concentradores de carga de la Argentina se agrupan en el centro – sur de la Provincia de Santa Fe y el Área Metropolitana de Buenos Aires. Aparecen luego en un segundo escalón los puertos del sur de la Provincia de Buenos Aires sobre las costas del Mar Argentino.

Estos puertos dominan ampliamente los movimientos de exportación e importación del país.

En ese contexto es importante entender que la mayoría de los puertos públicos de la Argentina están compuestos por infraestructuras que datan de fines del Siglo XIX y principios del XX. Algunas ellas han sido mejoradas y modernizadas, pero por sus diseños originales se encuentran restringidas para ser ampliadas.

Esto hace que esas infraestructuras encuentren serios problemas a la hora de poder adaptarse a las nuevas condiciones que los nuevos tráficos analizados en el punto anterior les plantean.

Los puertos privados, que surgieron a partir de la Ley de Actividades Portuarias 24.093/92, son en general infraestructuras más modernas, que responden a las necesidades particulares de cada uno de sus operadores.

Estas terminales privadas operan como unidades independientes, despachando sus propias cargas y presentan dificultades a la hora de integrarse a la totalidad del sistema.

1.5. Conclusiones del diagnóstico

La Argentina se ubica en el 3º lugar a nivel mundial de los países productores de agrograneles y productos manufacturados de origen agropecuario.

Durante el período 2013 – 2014 produjo casi 60 millones de toneladas de semillas oleaginosas.

Su rol como exportador de alimentos es clave para entender cuáles deben ser las políticas portuarias que le permitan desarrollarse de una forma económica y eficiente.

La Hidrovía Paraná – Paraguay cumple un rol clave en el desarrollo de esas políticas, siendo la principal vía de comunicación entre las economías regionales del país y el mundo.

Esta vía navegable es de vital importancia, no sólo para las cargas de origen Argentino, sino también para países vecinos como Bolivia, Paraguay, Brasil y Uruguay.

En la actualidad la Hidrovía enfrenta una serie de limitaciones a la navegación, así como también un creciente aumento del tráfico de embarcaciones menores y barcasas.

Otra situación a señalar es el pronunciado aumento en las dimensiones físicas de los buques que ingresan a la Hidrovía y sus principales puertos.

Esto ha generado que los buques deban completar sus cargamentos en puertos argentinos fuera de los principales centros de producción, o directamente en puertos de países vecinos.

Esa situación impacta en los costos logísticos haciendo que los productos argentinos sean menos competitivos.

Por su parte, los puertos se enfrentan a una serie de debilidades como lo son la necesidad de dragados periódicos de mantenimiento de sus canales de acceso, la necesidad de adecuar sus infraestructuras y equipamientos, la existencia de normativas que inciden de una forma restrictiva sobre sus actividades, los problemas de accesibilidad y conectividad terrestre intermodal o los constantes conflictos que se dan en la interfaz entre los puertos el área urbana que los rodea.

La Argentina necesita entonces consolidar un plataforma portuaria moderna, que permita concentrar tanto sus productos de exportación, así como también los de importación; permitiendo la operación de los buques más modernos que navegan en la actualidad, conformando así una estación portuaria de escala regional que canalice las necesidades del comercio exterior del país en forma eficiente, competitiva, segura y amigable con el medio ambiente.

2. DESARROLLO DE LA PROPUESTA

La República Argentina debe, necesariamente, adoptar una política portuaria que permita planificar su desarrollo, logrando de esta forma que el comercio exterior del país se lleve adelante de forma efectiva, eficiente y a bajos costos.

Durante los últimos años se ha señalado en diferentes foros de discusión la preocupación de los representantes e interesados en la actividad del sector productivo, comercial y portuario, acerca del estado en el que se encuentra el sistema de transporte fluvial – marítimo del país.

En la actualidad existen una serie de anteproyectos y estudios que se centran en dar respuesta a las necesidades del sector. La gran mayoría de ellos proponen proyectos de construcción de nuevas estaciones portuarias alejadas de los centros de consumo y producción.

Estas propuestas suponen importantísimas inversiones, tanto en infraestructura portuaria como en vías de comunicación terrestre, así como también la generación de nuevas unidades de administración y explotación.

A nuestro entender la Argentina debe consolidar y aprovechar las potencialidades de los puertos existentes.

Desde la faz administrativa creemos que es de vital importancia una reorganización Portuaria Nacional que clarifique y ordene los mecanismos de administración y explotación de los puertos del país, de forma tal de consolidar una red de autoridades portuarias que nucleee tanto a las estaciones públicas como a las privadas.

Se deben modernizar las distintas normativas que inciden sobre la actividad comercial y portuaria de forma tal de dar respuestas adecuadas a las necesidades actuales del comercio exterior del país.

Consideramos necesario posibilitar la concreción de Zonas de Libre Operatoria Portuaria.

Es imprescindible contar con herramientas jurídicas ágiles y transparentes para atraer inversiones privadas en forma competitiva.

Para esto creemos de vital importancia la concreción de zonas de actividades logísticas, transferencia de cargas, que permita acercar las cargas a los puertos sin impactar en los centros urbanos.

Para dar respuesta a las necesidades actuales y futuras proponemos la concreción de los siguientes Ejes Estratégicos:

- **EJE ESTRATÉGICO 1 | Segregación del Canal Troncal de la Hidrovía Paraná – Paraguay**

- **EJE ESTRATÉGICO 2 | Desarrollo de una Plataforma de Logística Portuaria Regional**

De la pronta concreción de estos ejes dependerá que la Argentina cuente rápidamente con las herramientas necesarias para poder llevar adelante las políticas de desarrollo que en materia de comercio exterior se plantean.

2.1. *EJE ESTRATÉGICO 1 | Segregación del Canal Troncal de la Hidrovía Paraná – Paraguay*

Una acción clave a llevar adelante es la consolidación de la Hidrovía Paraná - Paraguay como una vía navegable que sea eficiente a la hora de permitir la navegación de embarcaciones en constante crecimiento.

No obstante creemos que sería innecesario e impracticable para el país la realización obras de dragado que lleven a la totalidad de la vía navegable a la condición de calado máxima que proponen las principales flotas oceánicas a nivel global.

Es por esto que se propone la segregación del Canal Troncal de la Hidrovía en dos grandes secciones.

- **La primera sección tramo San Lorenzo – Zona de Espera Común:** este tramo, de 500 kilómetros, deberá ser profundizado desde los 34 pies en los que se encuentra en la actualidad a un máximo de 36 pies, permitiendo la navegación de los buques Pos Panamax a carga parcial.
- **La segunda sección configurada por el tramo Zona de Espera Común – Océano:** este tramo de 200 kilómetros deberá ser profundizado mediante obras de dragado a la condición de 50 pies. Esto posibilitará que los buques Pos Panamax completen la carga de sus bodegas en la Plataforma Portuaria Regional de la Zona de Espera Común y realicen la travesía hacia el océano.

La realización de obras de profundización en un tramo de apenas 200 kilómetros implica una

importante reducción de costos totales del proyecto frente a otras variantes.

2.2. *EJE ESTRATÉGICO 2 | Desarrollo de una Plataforma de Logística Portuaria Regional*

Este proyecto debe entenderse como una herramienta estratégica para la proyección internacional de los sectores productivos de la Argentina con potencial de competitividad y para el desarrollo de la región.

La ubicación del proyecto es un enclave estratégico ya que se encuentra a una razonable distancia de los grandes centros de producción y consumo del país, pero alejado de la congestión de los principales centros urbanos.

Además esta área se encuentra ubicada a una corta distancia de la desembocadura del Río de la Plata en el Mar Argentino, haciendo que la travesía al océano no supere los 200 kilómetros, lo que impacta positivamente en los costos del transporte fluvial – marítimo de las cargas.

El proyecto parte de la base del aprovechamiento de las condiciones preexistentes en la región.

Los estudios batimétricos con los que se cuentan del área de proyecto demuestran la existencia de zonas con profundidades naturales, lo que supone obras de dragado de poca magnitud, en cuanto a volúmenes, costos e impactos ambientales.

Actualmente existe lo que se conoce como Zona de Espera Común, un espacio en donde los buques que ingresan al Sistema esperan la autorización para continuar la travesía aguas arriba de la vía navegable.

Por otro lado el Puerto La Plata cuenta con infraestructura portuaria existente posible de ser aprovechada o reformada como los son sus escolleras, un canal de navegación secundario a 34 pies y un moderno sistema de balizamiento recientemente instalado.

Dispone además de una capacidad portuaria amplia, Astilleros, Zona Franca y empresas habilitadas para brindar todos los servicios; además en él están radicados todos los

organismos que controlan el sector, como son la Administración Portuaria, Aduana, Prefectura Naval Argentina, Dirección Nacional de Migraciones y Dirección Nacional de Sanidad de Fronteras.

A ello debe sumarse la existencia de amplios espacios fiscales libres y disponibles para realizar una correcta accesibilidad terrestre (vial y ferroviaria) al puerto sin conflictos con la trama urbana que nos permitiría conectarnos con los principales centros económicos de la República Argentina a través de un trazado que permite evitar los problemas que presenta la congestión que se sufren en otros importantes centros urbanos.

Proyecto supone concretamente la materialización de un espacio de aguas protegidas dentro del Río de La Plata, con una profundidad de 50 pies, configurando una Plataforma Logística de escala regional para el trasbordo de cargas provenientes de los principales puertos de la región, a buques oceánicos de gran porte.

El proyecto de desarrollo de esta nueva Plataforma de Logística Portuaria Regional contempla la concreción de los siguientes ítems:

- **Ejecución de la profundización y ensanche de la Vía Navegable Troncal a 50 pies de profundidad en el tramo Zona de Espera Común – Océano.**
- **Ampliación del Canal de Acceso Secundario existente desde la Vía Troncal hasta la nueva área protegida**
- **Conformación de un Área de aguas protegidas dentro del Río de la Plata para la realización de operaciones de trasbordo de cargas a buques de escala oceánica.**
- **Aprovechamiento de la infraestructura portuaria existente aumentando las capacidades operativas actuales e incorporando nuevas actividades.**

- **Conformación de espacios portuarios que permitan la realización de operaciones diversas.**
- **Fomentar la vinculación público – privada a partir de la realización de inversiones conjuntas.**
- **Realizar un proyecto que contemple los más altos estándares de calidad ambiental, generando el menor impacto posible.**

El proyecto se ubica dentro de la Jurisdicción del Puerto La Plata, en torno al actual Canal de Acceso, desarrollando una expansión del área operativa portuaria de 230 Ha. sobre el Río de la Plata, utilizando 18 Ha. en la Isla Santiago Oeste.

La Nueva Plataforma Portuaria Regional básicamente se compone de una cabecera sobre la Isla Santiago de 55 Ha. y un espejo de agua protegido por escolleras de 202 Ha.

Para la concreción de este espacio protegido se plantea el retiro y traslado de la Escollera Noroeste existente aproximadamente dos mil metros. Conjuntamente se deberá extender la Escollera Sudeste 2.500 metros.

En el dimensionado del área para las operaciones de transferencia de cargas se consideraron como unidades de diseño a los buques de cargas de mayor envergadura que ingresan en la actualidad al sistema de la Hidrovía, teniendo en cuenta las posibilidades de crecimiento que supone la próxima puesta en servicio del nuevo Canal de Panamá.

El proyecto de desarrollo portuario supone contar con un canal de acceso de doble vía, con un espacio para realizar maniobras de carga y descarga de diversa índole de forma segura, con buena accesibilidad terrestre (vial y ferroviaria) garantizando un aumento de la productividad del Sistema Portuario en su conjunto.

Para la concreción de este proyecto será de vital importancia alcanzar sinergias entre el sector público y el privado.

En virtud de lo anterior cada uno de estos sectores deberá cumplir roles bien definidos:

▪ SECTOR PÚBLICO

Tendrá a su cargo:

- Obras de abrigo
- Dragado del vaso portuario
- Accesibilidad terrestre
- Ofrecimiento de la infraestructura al Sector privado

▪ SECTOR PRIVADO

Será el encargado de:

- Construir las distintas terminales para los propósitos específicos de cada actividad
- Operar sus terminales

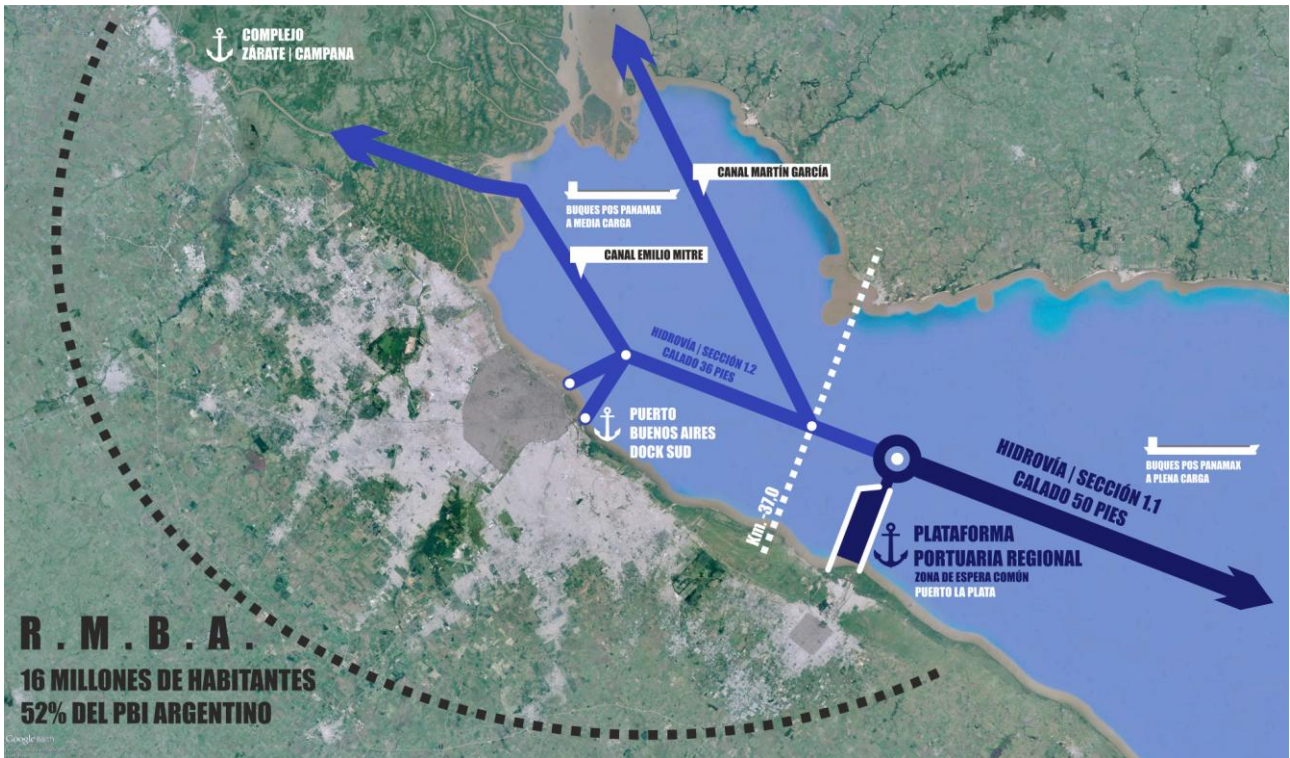


Figura 15: Propuesta Integral para el Transporte Fluvial de Cargas en el Río de la Plata | Elaboración Propia

3. CONCLUSIÓN

Nuestra “Propuesta Integral para el Transporte Fluvial de Cargas en el Río de la Plata” debe ser comprendida como una herramienta estratégica de enorme importancia para la vinculación de los sectores productivos de la Argentina con el mundo.

Su pronta concreción permitirá posicionar a nuestro país en una situación de enorme ventaja competitiva dentro del comercio fluvial – marítimo internacional a partir de la concreción de un puerto de escala regional.

La elección de este enclave para la materialización de este proyecto supone el aprovechamiento de una serie de ventajas, que frente a otras propuestas, privilegia la reducción de costos operativos y de construcción, permitiendo una pronta amortización de las inversiones a realizar.

Por todo esto que hemos señalado, la pronta materialización de este proyecto hará que la Argentina cuente con la infraestructura portuaria que le permita posicionarse como un referente de la región, sobre la base de un modelo de desarrollo nacional de aumento de la producción económica, con infraestructuras

al servicio de ese modelo, posibilitando que toda la población sea beneficiada.

4. REFERENCIAS

BALLESTEROS ROMÁN, A. (2001)
Comercio Exterior – Teoría y Práctica
Universidad de Murcia. España

CARRIQUIRIBORDE, H.; ADRIANI, L.;
CANCIANI, M.; DONATO-LABORDE, M.;
URSINO, S. (2011)
Industria, puertos y transformaciones
territoriales en la Región Metropolitana de
Buenos Aires. El caso de Zárate y Campana

NACIONES UNIDAS | C.E.P.AL. (2015)
Ranking de Movimiento Portuario en
Contenedores 2015

ESTRADA LLAQUET, J. L.; PONCELA
PARDO, J.; RODRIGUEZ DAPENA, A. (2002)
Guía para el desarrollo de Zonas de
Actividades Logísticas
Puertos del Estado, Dirección de Planificación y
Control de Gestión. Ministerio de Fomento.
Madrid, España.

GARAY, O. U. (2008)
El sistema portuario argentino: análisis de
costos y eficiencia en el marco de la estrategia
exportadora nacional.
Fundación Exportar, Ministerio de Relaciones
Exteriores, Comercio Internacional y Culto.
Buenos Aires

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS
AIRES, UNIDAD DE COORDINACIÓN DE
PLANES ESTRATÉGICOS (2013)
Visiones estratégicas sobre el Puerto de
Buenos Aires
Seminario CoPE – CPIC. Buenos Aires

MINISTERIO DE ECONOMÍA DE LA
PROVINCIA DE BUENOS AIRES,
SUBSECRETARÍA DE COORDINACIÓN CON
ESTADOS Y ORGANISMOS DE CRÉDITO
INTERNACIONALES (2013)
Diseño de un Plan Estratégico Portuario de la
Provincia de Buenos Aires – Informe Final
La Plata

MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA,
VIVIENDA Y SERVICIOS PÚBLICOS –
SUBSECRETARÍA DE URBANISMO Y
VIVIENDA – DIRECCIÓN PROVINCIAL DE

ORDENAMIENTO URBANO Y TERRITORIAL
(2006)
Lineamientos Estratégicos para la Región
Metropolitana de Buenos Aires
La Plata

MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL
E INVERSIÓN PÚBLICA DE LA NACIÓN
(2011)
Plan Estratégico Territorial – Avance 2011
Buenos Aires

MINISTERIO LA PRODUCCIÓN –
A.C.U.M.A.R. (2010)
Plan Maestro y Reordenamiento Territorial del
Puerto Dock Sud
La Plata

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO -
ÓRGANO DE EXAMEN DE LAS POLÍTICAS
COMERCIALES (2013)
Examen de las políticas comerciales | Informe
de la Argentina

PUGLIESE, L.; GERARDI, R. (2010)
Revisando la agenda metropolitana
Fundación Metropolitana. Buenos Aires

ROCCA, R.; HERNANDEZ, L. (2001)
Plan Director del Puerto La Plata
Consorcio de Gestión del Puerto La Plata –
Gerencia de Ingeniería y Desarrollo. La Plata

SCHWARZ, R.; ESCALANTE, R. (2012)
Los Puertos de la Región Metropolitana de
Buenos Aires. Estudio estratégico preliminar
Academia Nacional de Ingeniería – Instituto del
Transporte. Buenos Aires