

Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas

VI Encuentro Argentino de Transporte Fluvial
Mayo 2012

Asegurarse que los sistemas de apoyo a la navegación se sostengan en el tiempo.

- De Santa Fe al Norte finalizó la obra de profundización a 10 pies y el balizamiento pero hay que tener en cuenta el tipo de navegación que realizan los convoyes porque de la forma que está hoy dispuesta la señalización, los convoyes van a “barrerlas” y no va a dar a basto la reposición.
- Para el balizado se basaron en un estudio tomando como ejemplo un convoy equivalente a 20 barcazas tipo Mississippi.
- Hace más de 10 años que algunos convoyes están navegando con 30, 36 y ahora ya con hasta 42 bczas.

- El dragado a mi criterio era innecesario en la red troncal de Slzo al norte. Desde hace muchos años se viene navegando el 80 % del tiempo sin problemas, salvo en grandes bajantes o situaciones excepcionales que pueden afectar en algún paso en un tramo del río.
- Las balizas bien puestas representan una ayuda a la navegación, pero por la forma en que fueron dispuestas van a terminar siendo barridas por los convoyes de mayor tamaño.
- Por otro lado se utilizaron boyas marítimas que son muy voluminosa y sujetas a ser arrastradas fuera del canal por las grandes corrientes. En ese tramo se necesitaban las fluviales que son más finas y alargadas y consecuentemente con menor resistencia a la corriente(como las que se usan en el Mississippi)

Cronología del Primer Cuatrimestre del 2012

Enero 3, 4 y 5

Paro del personal de Aduanas de 15 a 18
hs.

Enero

Camioneros provocan destrozos en la terminal de Cargill Alvear.

Enero 17 hasta enero 28:

Varadura del Buque Aristeas P en el km. 390 del Río Paraná. Navegación de subida y bajada totalmente interrumpida.

Enero 24:

Camioneros repiten episodios de violencia
pero esta vez en la terminal portuaria de
Noble.

Febrero 16:

El SOMU resuelve demoras de 12 horas para buques de Bandera inglesa y/o de conveniencia

Febrero 22:

Varadura del Buque Chesnut en el km. 406,5 del Río Paraná. La navegación queda nuevamente cerrada al paso de buques.

Febrero 28 hasta Marzo 13:

SOMU resuelve cese de actividades en embarcaciones de prácticos y en lanchas de amarre.

Marzo 5, 6, 7 y 8:

Varadura del buque MV Eirini K en el Km. 406 del Río Paraná impidiendo nuevamente el franqueo de buques por la red troncal.

Marzo 19, 20, 21, 22 y 23:
Bloqueo a los puertos de FETRA
(Federación de Transportistas de la
República Argentina)

Abril 2, 3, 4 y 5:

Varadura del Buque M.V. SAMJOHN
LIBERTY en el Km 290 del Río Paraná
impide otra vez la navegación.

Abril 5, 6 y 7:

Varadura del Buque EMILIE BULKER en el Km 101,4 del Canal Martín García impide la navegación por esa vía.

Abril 18:

Varadura del Buque M.V. GENCO AVRA en el Km 343 del Río Paraná obstruye otra vez la navegación.

Abril 19:

SOMU trabajos a reglamento de lunes a viernes de 7 a 11 hs. y de 13 a 17 hs y sábados de 7 a 11 hs.

Abril 30 a Mayo 01:

Varadura del Buque ENDEAVOUR en el Km 322 del Río Paraná obstruye la navegación por el canal.

Pelears entre armadores fluviales y el gremio de los marineros local paralizan a las navieras de Paraguay y Argentina.

La bajante del Río Paraguay frena el comercio desde ese país que en un 60 % se mueve a través de barcazas.

Hoy todavía hay puertos de la zona que operan en la descarga de buques a ritmos 3 veces inferior al normal como método de presión para aumentar las tarifas.

- Más del 90% de las flotas barcaceras que operan en el Río Paraná lo hacen bajo bandera paraguaya.
- Incorporar unidades en la bandera Paraguay es mucho más ágil y menos costoso que la bandera argentina.
- De SFe al norte (Paraguay, Bolivia y Brasil) no es exclusivo de la bandera argentina. Es decir se puede cargar con cualquier bandera de la hidrovía. Como así también de Santa fe a Nueva Palmira.
- Las presiones sindicales de Argentina terminan cansando a los armadores motivando el cambio de la bandera.

- Con el aumento de dotaciones el Sindicato suma afiliados pero los trabajadores pierden el acceso a horas extras.
- Hoy se está hablando de servicios solo en días y horarios hábiles. El 01 de mayo “día no laborable”.
- Viajes cortos y bajan la tripulación a descanso hacen que los armadores tengan que tener dotaciones enormes con tiempos improductivos.
- Es fundamental garantizarle a los trabajadores las condiciones más óptimas de seguridad e higiene, salarios dignos y las coberturas sociales correspondientes; pero si se generan excesos, todo termina repercutiendo en un aumento de costos. Los puertos que menos volumen mueven son los más afectados.

- Otra cuestión a analizar en el cabotaje es la aduanera. Cuando bajan con cargas del exterior en tránsito o destino Argentina (siempre por la hidrovía) hay una tolerancia admitida entre las cantidades cargadas y descargadas del 4%.
- En la tolerancia 0 y obviamente siempre hay pequeñas diferencias entre balanza de origen con balanza de destino que generan cargos o multas por aforos que a lo largo del año representan una cifra muy importante.
- Tanto el futuro peaje de la hidrovía como estos cargos aduaneros van directos al cargador ya sea como flete adicional o como recupero de gastos y se trasladan en la cadena hacia el productor.

Todos estos problemas conspiran contra el
ingreso de divisas al país

Existe un claro desafío para que las Autoridades, Entidades Intermedias y Gremios trabajen en conjunto para lograr un sistema de navegación fluvial eficiente y competitivo, siempre respetando las condiciones de higiene y seguridad laboral.

GRACIAS



CAMARA DE ACTIVIDADES
PORTUARIAS Y MARITIMAS

RIOJA 1021, PISO 3º, OF. B / TEL +54 0341 4483556
S2000AYM ROSARIO, ARGENTINA – gerencia.capym@gmail.com