

Esfuerzo binacional para desarrollar el Paraná Superior. Un río mejor para sacar más producción

Con una amplia convocatoria, Posadas fue la sede de la Séptima Reunión Plenaria del Grupo Encarnación – Primer Foro Binacional de Hidrovía- tramo Paraná Superior- organizada por la Comisión Mixta del Río Paraná – COMIP- y el gobierno de Misiones y el Puerto de Posadas.

En uno de los salones del novedoso Parque del Conocimiento de la capital misionera, el encuentro que se realiza por primera vez en Posadas, reunió a funcionarios del ministerio de Relaciones Exteriores de la Argentina, de COMIP tanto de Paraguay como de Argentina, del Ministerio de Obras Públicas de Paraguay, del Ente Binacional Yacypetá; de las provincias de Misiones y de Itapúa, de Prefectura Naval Argentina y la Armada



paraguaya, además de los representantes de los sectores privados como Cámara Paraguaya de Terminales y Puertos Privados, CATERPA, la Cámara Paraguaya de

Exportadores y Comercializadores de Cereales y Oleaginosas- CAPECO y el Centro de Armadores Fluviales y Marítimos (CAFYM).

Estuvieron, por el ministerio de Relaciones Exteriores argentino, el ministro Fernando Vallina Padró, Director de Coordinación de las Comisiones Binacionales Vinculadas a la Cuenca Del Plata, Iñaki Arreseygor, Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación, que estuvo acompañado entre otros por el Arq. Ariel Cherubini – ex AGP y hoy gerente de Ingeniería



CREANDO NUEVOS HORIZONTES



Hablemos, cuéntenos sus retos: **Boskalis International B.V. Sucursal Argentina**

Reconquista 559, 5º piso, C1003ABK, Capital Federal, Buenos Aires, Argentina, T + 54 11 4312 5949, www.boskalis.com

Portuaria y de Vías Navegables de la ANPyN; Julio César Vera Cáceres, titular de la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP) de Paraguay, además del titular de la Administración Portuaria de Posadas/Santa Ana, Ricardo Babiak, fuerte impulsor del encuentro. Asimismo, por la delegación argentina de COMIP, estuvieron presentes, entre otros, José Antonio López, Teresa Salatino, Enrique Guardo y por la Cancillería de Paraguay, el Director de Cuenca del Plata y Navegación Fluvial Germán Jesús Benítez Fariña; por COMIP, Martín Augusto González Guggiari, Juan Pablo Esteche, Freddy Amancio Aquino Osorio y Luis María Jara Vargas, entre otros. Por Yacyretá, estuvieron entre otros el Ing. René Martinangeli, Jefe del Departamento de Obras Complementarias y el asesor, Felipe Hernán Llerena. También estuvieron presentes por el sector privado, Diego Azqueta, Presidente de la Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata, Francisco Mackinlay CEO de Atria y Lucas Krivenchuk por CATERPA, además de operadores y cargadores argentinos.

Durante el plenario, entre otros temas, se destacó el trabajo de dragado realizado en el Paraná Superior a partir del 2020 y que permitió mejorar la navegación. El primer gran trabajo en este ámbito en dos décadas, se dijo.

Durante el encuentro, Luís María Jara, Jefe del Departamento de Navegación e Hidrografía en la COMIP Paraguay, hizo un análisis del estado de la vía navegable con el complemento a nivel medio ambiente de Natalia



Silva del Instituto de Ictiología del Nordeste, Facultad de Ciencias Veterinarias de la Universidad Nacional del Nordeste. Asimismo, se presentó un análisis de un potencial reglamento de navegación en el Paraná Superior presentado por el prefecto de Ituzaingó, Santiago López y en forma virtual por el prefecto Néstor Kiferling. Asimismo, el Ing. José María Grau Figueredo, describió el proyecto de Gemelo Digital para el seguimiento de la navegación; Silvia Chomik Jefa de la División Cartografía, del Departamento Cartografía y Geomática del Servicio de Hidrografía Naval, hizo un análisis sobre cartas náutica en el área.

El director de la ANPyN, Iñaki Arreseygor permitió leer entre líneas el foco del gobierno argentino en cuanto a las obras de mejora en la región: Que lo paguen los privados con un sistema de gestión autosustentable a su riesgo.

Por su parte, el Ing. Benjamín Martínez de la Administración Nacional de Navegación y Puertos de Paraguay, describió la situación del sistema y como se ha ido trabajando en el mismo, con 18 tramos con más de 30 pasos críticos, destacó el trabajo en el Paso Loro Cuarto que solventó la dirección del Paraná de CATERPA, las



Servicios de Pilotaje en el Río Paraná

Servicios de Pilotos disponibles las 24 horas del día, los 365 días del año. Primera empresa privada del Río Paraná.

Comunicación y coordinación

Coordinamos operativos todos los días a toda hora. De tal manera logramos un control estricto de todo tipo de embarcaciones en aproximación, movimiento interior, atraque y fondeo.

Traslados acuáticos y terrestres

Contamos con una flota de remises propios para el traslado de prácticos y capitanes.

Practicaje

Brindamos un servicio de seguridad y calidad prestado por profesionales altamente cualificados que tienen por objetivo el de velar por la seguridad y protección marítima

Av. Julio A. Roca 620, Piso 13. CABA. ☎ 4331-9111 / 2813. ✉ inforio@riopar.com.ar

licitaciones del MOP y el plan 2025/27 de obras.

Jara describió las obras realizadas con las licitaciones y los volúmenes extraídos en los distintos pasos entre Confluencia e Itatí, luego hasta Yacyretá, destacando lo hecho en Loro Cuarto, fundamental para la mejora de la navegación, -aunque aún queda más por hacer- para dejarlo a 10 pies, algo histórico.

Se resaltó que en todo este tiempo el sector privado aportó para el dragado de 600.000 m³ -150.000 de ellos fueron fondos duros-

Durante el encuentro se advirtió algo de lo que mucho no se habla, el Alto Paraná es una cuenca intervenida al norte por Brasil con una enorme cantidad de represas que manejan el agua a discreción para aprovechar la energía.

Por su parte, Diego Azqueta, de la CPTCP, destacó lo hecho en materia de obras de dragado y gestión de la vía navegable en este tiempo y lo que ha crecido el Grupo Encarnación y el trabajo de los equipos. Detalló que el ideal sería avanzar sobre 45.000 m³ de suelos duros. Esto no afectaría el medio ambiente. *“estas mejoras redundarán en beneficios para los productores, menos costos y mejores servicios”*, dijo.

Desde lo operativo, marcó interés el proyecto de zona de espera para el cruce de la esclusa Yacyretá. El mismo fue presentado por Mauro Alvarez de Atria, la naviera de mayor presencia en el alto Paraná y que fue adquirida por la americana Rocktree, que cuenta con los elementos para encarar el proyecto.

La zona de espera, que el año pasado preveía una estructura fija en un ámbito protegido, ahora plantea en el mismo lugar la instalación de un esquema de boyado para el amarre de los convoyes. Evidentemente una estructura móvil es mucho más económica que una fija, sin perder seguridad y con la flexibilidad necesaria para adaptarse a los distintos formatos de los convoyes, señaló el desarrollador técnico de la idea, Víctor Vilas.

Grupo Encarnación

Recordamos que el grupo de trabajo Encarnación, toma el nombre de la ciudad donde se hizo la primera reunión de los actores públicos y privados de la actividad, en 2019. Esta reunión de Posadas fue la séptima reunión plenaria compuesta por representantes de los sectores público y privado de ambas márgenes del Paraná. Una región donde el río pertenece a dos jurisdicciones,



Los responsables de Puertos y Navegación de Argentina, Iñaki Arrese y de Paraguay Julio César Vera Cáceres, junto a funcionarios de Cancillería de Paraguay, COMIP, Puertos, Prefectura y Yacyretá en el plenario del Grupo Encarnación

Argentina y Paraguay y todo lo que se haga allí debe ser acordado por ambos gobiernos.

Del lado argentino, con un sistema federal, las provincias tienen un componente determinante en las decisiones y en el caso del tramo compartido con Paraguay las provincias de Misiones y Corrientes.

El mayor desarrollo de esta parte del Paraná tuvo que ver con la construcción de la represa de Yacyretá donde se salvan los saltos de Apipé que estaban emplazados donde se desarrolló la central hidroeléctrica. La esclusa de navegación, cambia el esquema de tránsito de alguna embarcación, al tráfico de convoyes y remolcadores, donde de pronto pasan 10, 20, 30 barcazas. En paralelo se da un fuerte desarrollo de la producción en el sur paraguayo, con la instalación de más de 10 puertos que mueven unos 3 millones de toneladas por esta vía y con un potencial que puede casi duplicar las cargas en los próximos 5 años.

Pero este potencial puede concretarse en la medida en que se mejora la situación de la vía navegable muy sensible a las bajantes. Especialmente el tramo entre Yacyretá y Confluencia, donde cada bajante y cada vez que las alturas no dan para un calado mínimo, económicamente impacta muy fuerte.

Precisamente hace unos años, una fuerte bajante fue determinante para que se pensara en un instrumento para trabajar en forma conjunta, creando un grupo de trabajo, integrado por sectores públicos nacionales, por las provincias, las áreas competentes y el sector privado. Recordamos que en los últimos años, Paraguay mul-

tipicó cuatro veces su carga por el Paraná, de unas 600.000 toneladas a 3 millones de toneladas.

Una vía con tanta sensibilidad a los cambios, genera gran incertidumbre: o bien no se puede salir o hacerlo con menos carga. En determinados momentos de zafra de Paraguay puede haber 10 convoyes en el line up y quedan paralizados. Con cada día perdido, el costo por convoy se multiplica y lo que se debilita es el sistema. El sector privado de Paraguay, especialmente a través de CATERPA viene trabajando para mejorar algunos pasos, gracias al conocimiento del impacto que tiene en la economía regional. Lo viene haciendo junto al Ministerio de Obras Públicas de Paraguay.

Precisamente, el hecho de que Paraguay tenga un movimiento de cargas creciente en la región, ha hecho que el sector privado de ese país sea un gran protagonista. Asimismo, la nueva operación del puerto de Posadas, más el agregado de que en un tiempo este operativo Ituzaingó en Corrientes, lleva a que la margen argentina también alcance luz propia y tenga más presencia.

Vía compleja

El tramo compartido que va de Confluencia a Iguazú representa tres tipos de navegación, serían casi tres ríos distintos, en el medio está la represa donde la navegación no tiene problemas de profundidad, aunque sí tiene algunos impactos climatológicos, como lluvias o vientos. Aguas arriba de la represa, o sea, del eje Candelaria-Campichuelo, hacia Iguazú, no hay problemas de profundidad -es un río encajonado- y puede haber una dificultad en cuanto a la falta de señalización, con velocidades que representan un desafío para los capitanes y para la logística. Las mayores limitaciones se dan entre Yacyretá y Confluencia, donde se identifican tramos con más de 27 pasos críticos, - hay partes con más de un paso crítico-. Uno de los pasos importantes y determinantes, como dijimos, es Loro Cuarto, donde gracias al apoyo de la delegación de puertos del Paraná de CATERPA, la Cámara Paraguaya de Terminales y Puertos Privados fue en gran parte resuelto. Hay varios pasos con suelo duro a resolver.

La navegación se complica aún más dada la falta de profundidad que se ha dado en los últimos años generada por la bajante y las bajas lluvias. Desde el 2020 se ve una constante donde a cada recuperación del río le continúa una caída. *“En ese sentido se está traba-*



jando mucho en el sistema de sondeos para tener una información prácticamente permanente en los pasos críticos complejos”, dice Enrique Guardo, director de gestión del tramo argentino por la COMIP - en la foto arriba a la derecha junto al titular de la Administración Portuaria Posadas/Santa Ana, Ricardo Babiak.

Precisamente, durante el plenario del Grupo Encarnación se presentó un proyecto de gemelos digitales, un modelo digital del río para poder obtener más información de todos los datos con los que cuenta la entidad. Asimismo, existe un plan del área de Obras Públicas de Paraguay para encarar el dragado en determinados pasos. También se requiere un sistema de señalamiento que permita no tan solo darle seguridad, sino darle ventanas de navegación más amplia a los convoyes para que incluso puedan navegar de noche y para aprovechar mejor los pulsos de la represa de Yacyretá en materia de generación de agua y más alturas.

Problemática propia

Guardo aclara que las obras que se encaran en el Alto Paraná a través de la gestión del Grupo Encarnación están fuera de lo que tiene que ver con las de la Vía Navegable Troncal que se licitará en la Argentina en los próximos meses.

Resalta que el Grupo Encarnación es binacional, con ambos países con intereses comunes y todo lo que se haga en el río, obras de dragados, zonas de espera, normativas, proyectos, etc., se dan a partir del común acuerdo entre los países y cumpliendo con las regulaciones de cada uno. Esto se diferencia de la Vía Troncal, que va desde Océano hasta Confluencia, que es un tramo soberano argentino, donde puede concesionar por sí. En este tramo compartido está la COMIP presente y el Grupo Encarnación en particular, para mejorar este tramo.



La operación del convoy que opera en Posadas y el nuevo depósito fiscal.



Representantes del sector privado en el encuentro del Grupo Encarnación en Posadas. De izq. a der. Diego Azqueta, Presidente de la Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata, Mauro Alvarez de Atria y Lucas Krivenchuk de la Terminal Trociuk y CATERPA

La necesidad de Misiones y Corrientes juntos

De la reunión plenaria del Grupo Encarnación, participó Adolfo Escobar Damus, Director de Transporte Fluvial y Puertos de Corrientes. La provincia parece un interesado natural en los temas analizados en el Grupo Encarnación, en la medida en que el puerto de Ituzaingó forma parte del sistema del Alto Paraná – está ubicado a pocos kilómetros al sur de Posadas-. De allí que la idea lógica sería trabajar en forma integrada entre ambos.

Hoy Ituzaingó está sólo en modo potencial, ya que falta mucho para que esté operativo. La realidad del movimiento portuario en la provincia, la tiene el puerto de la ciudad de Corrientes que esta a tope con la carga forestal y un servicio que conecta con Exolgán. En forma semanal podría llegar a mover 800 contenedores, un máximo para este puerto encorsetado en la ciudad capital correntina. Y pensar que hasta hace poco

tiempo se pensaba utilizar el viejo puerto para recorridas turísticas.



Depósito Fiscal / Depósito Nacionalizado 25 años creciendo junto a nuestros clientes

- Lo Primo 1** 14.000 metros cuadrados cubiertos y 3.000 descubiertos
- Lo Primo 2** 24.000 metros cubiertos
- Lo Primo 3** 6.000 metros cubiertos

Tel: 4301 1112 / info@loprimo.com.ar / www.loprimo.com.ar

Posadas va por más

La administración Puerto Posadas Santa Ana y el gobierno de la provincia de Misiones fueron anfitriones de la séptima reunión plenaria de la COMIP -Comisión Mixta Argentino-Paraguaya-

“En la medida en que la margen argentina se desarrolle mejorará todo el sistema tanto en lo operativo como en términos de reglamentaciones y en la información que hace falta para tener una vía navegable mucho más activa. El puerto de Posadas sabe de las limitaciones y las incertidumbres que representa todavía la vía navegable y es uno de los que más está apostando a trabajar en forma activa en este trabajo. Estamos muy agradecidos por esto”, dijo el responsable de la Administración Portuaria, Ricardo Babiak.

En ese sentido, destacó la importancia de la presencia de los funcionarios de la ANPYN en el plenario del Grupo Encarnación en Posadas; para que vean la realidad de los puertos del norte y de la vía navegable. La Administración Portuaria de Posadas/Santa Ana, nace en el 2016. La idea inicial era concesionar el nuevo puerto de Posadas, con un muelle financiado como una de



las contraprestaciones que tuvo que hacer Yacyretá por inundar parte del territorio- aunque la licitación tuvo dos intentos fallidos.

Posterior a la pandemia, el gobierno decide operar “per se” el puerto y allí a partir de las dificultades que se observan en las condiciones de la navegación, la participación en el Grupo Encarnación apuntando a mejorar las vías navegables, fue creciendo.

Hoy con un mayor volumen, las limitaciones de la vía siguen en el foco. *“El papel de la naturaleza es muy importante en la navegación de la vía. Hay mucha inestabilidad en las condiciones del clima y esto dificulta cumplir con los schedules fijos*

que demanda un servicio de línea”, dice Babiak.

De hecho, en julio, por primera vez en un año, el puerto puede cumplir con los dos servicios mensuales de carga programados en Posadas con la naviera. Esto es fundamental para que cierre la variante entre costos y rentabilidad.

Recordamos que el puerto es gestionado por la provincia y la Administración Portuaria es la que chartea el remolcador nacional y las dos barcas de bandera extranjera. Este round trip es esencial para el exportador que quiere asegurar que su carga llegue a tiempo para el buque oceánico y para alcanzar su destino. *“De allí que para noso-*

***“La empresa líder de practicaje,
con más de 50 profesionales
que brindan un servicio
de excelencia”.***

Manuela Sáenz 323, Piso 6, Of. 605
Edificio Buenos Aires Plaza
Dique 3, Puerto Madero Este
Buenos Aires – Argentina
Teléfono 011 5276 6760



tros es muy importante que la Argentina vaya tomando conciencia de la importancia de encarar obras y normativas vinculadas a la navegación en el Alto Paraná, con puertos que generan exportaciones y actividad en las economías regionales, más allá de lo fundamental de la vía troncal y ese mayor compromiso lo estamos viendo", añade el funcionario.

En estos dos últimos años, los exportadores de la provincia de Misiones comenzaron a responder con volumen y se sumó carga de empresas del norte de Corrientes. "Esto nos da capacidad para seguir ampliando la oferta de carga y negociar con otras navieras que comiencen a operar en el puerto", dice Babiak.

Por Posadas se mueve la carga forestal, té, yerba, tabaco. Algunas trabajan con distintas navieras dependiendo también el destino – en muchos casos es el importador el que decide el carrier- y de allí que la gente de Babiak busca más opciones y alcanzar precios más competitivos.

El puerto opera un remolcador con dos barcas que chartea con los contenedores de MSC con capacidad para 120 contenedores. Con el ingreso de Maersk se podrían sumar otras dos barcas.

Explicó el directivo en la visita de funcionarios y empresarios del Grupo Encarnación, -foto a la derecha- que hoy el circuito de la carga que sale de Posadas hace trasbordo en Zárate y la transferencia al oceánico en Montevideo o Exolgán.

Recientemente, ha puesto en operaciones el depósito fiscal.

"El depósito fiscal es una gran herramienta para el exportador de la región. Muchos de ellos no tienen la posibilidad de consolidar en planta, entonces pueden hacerlo directamente desde el puerto de Posadas. Allí se hace el servicio de consolidado y desconsolidado", dice.

Hace poco tiempo el servicio incorporó un remolcador con un puente más elevado lo que le permitió incrementar la capacidad de filas de contenedores.

Respecto a la carga de cabotaje, también se ve como opción, algo que se puede facilitar si avanza la nueva normativa oficial, aunque tiene sus complejidades y depende del volumen del cargador – puede ser interesante para una cementera por ejemplo, más difícil para menores volúmenes-, cree.



Un elemento que puede dar vuelta la actividad del puerto de Posadas es la construcción del Puente de San Javier que una la región con Brasil. El movimiento de cargas sería creciente, no sólo entre ambos países sino que podría interesar a cargadores brasileños de productores refrigerados para distribución de cargas utilizando el sistema río arriba.

IDONEIDAD Y CONFIABILIDAD RESPALDADAS POR MÁS DE 90 AÑOS DE EXPERIENCIA EN EL RÍO PARANÁ Y SUS PUERTOS

Know-how and reliability backed by over 90 years of experience in the Parana River and its ports.

COPRAC

Cooperativa de Trabajo de Pilotaje y Practicaje del Río Paraná y sus Puertos Ltda.

Buenos Aires: Av. Alicia Moreau de Justo 1750 Piso 3 Of. "E" - C1107AFJ - C.A.B.A.

Tel/Fax: (011) 4314-2140/1880/5147/4898

Rosario: San Martín 647 Piso 7 - S2000CJG - Tel: (0341) 4497748

Campana: Av. Roca 278 Piso 11 Of. "B" - B2804FYP - Tel: (03489) 430461

E-mails: copracoperaciones@gmail.com - copracadministracion@gmail.com - copractesorero@gmail.com

www.coprac.com.ar

