

Conclusiones del encuentro sobre comercio y logística de la Hidrovía Paraná Paraguay

El Jueves 16 de Junio en la ciudad de Rosario se desarrolló el “1º Encuentro de Comercio y Logística para impulsar el desarrollo de la producción en el ámbito de la Hidrovía Paraná-Paraguay”, organizado por la Bolsa de Comercio de Rosario y la CAF, Banco de Desarrollo de América Latina, con el auspicio de otras importantes entidades como Enapro y PIANC. El encuentro buscó analizar el estado actual y las perspectivas económicas, comerciales y operativas de la Hidrovía Paraná – Paraguay.

Los objetivos de la jornada fueron:

- Debater sobre los aspectos más relevantes del desarrollo comercial “intra y extra” Hidrovía Paraná-Paraguay.
- Conocer las experiencias de otras hidrovías en el mundo relacionadas con el impulso a la producción y el comercio, así como a las cargas de transporte fluvial.
- Plantear, desde el punto de vista de la logística, la problemática de movimientos de cargas en la Hidrovía.

El encuentro contó con importantes disertantes. Participaron, entre otros, el Sr. Rolando Terrazas a cargo de la Vicepresidencia de Infraestructura de CAF; Gordon Wilmsmeier de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL; Juan Carlos Muñoz Menna Vicepresidente de la CAFYM; José Renato Ribas Fialho a cargo de la Gerencia de desarrollo y estudio de la Agencia Nacional de Transportes Acuáticos (ANTAQ) de Brasil; Helen Brohl quien se desempeña como Directora Ejecutiva del Comité sobre el Sistema de Transporte Marítimo de los Estados Unidos y Hans van der Werf quien es secretario general de la Comisión Central de Navegación del Rin.

Previamente a las disertaciones se establecieron tres mesas de trabajos (MT), con el propósito de facilitar el tratamiento de los temas propuestos para su análisis, los cuales contaron con moderadores y asistentes de calificada experiencia y conocimiento en la materia. En cada mesa de trabajo, y en base a guías propuestas, se realizaron exposiciones y se presentaron iniciativas que permitieron arribar a consensos sobre cada tema desarrollado.

Compilados los aportes, cada MT arribó a conclusiones y recomendaciones, las cuales se exponen a continuación:

MT 1. Producción, comercio y cargas. Alternativas para el desarrollo comercial

En esta mesa se arribaron a las siguientes conclusiones:

I) Propuestas sobre cómo mejorar la logística en la Hidrovía

- Se sugirió analizar las normas y los problemas fitosanitarios de las cargas originarias de Brasil, Paraguay y Bolivia que llegan –para su trasbordo– a los puertos argentinos y uruguayos.
- Necesidad de intercambiar y actualizar la información sobre el estado de la infraestructura vial, ferroviaria, portuaria e hidroviaria en cada uno de los países que integran el sistema hidroviario. Se requiere que la misma esté disponible en forma on-line para consulta inmediata, a fin de que cada interesado pueda desarrollar su estrategia logística.
- Necesidad de identificar los flujos de cargas intermodales en la Hidrovía.
- Mejorar la seguridad en la navegación para reducir los accidentes y bajar los costos logísticos, especialmente en el tema seguros.
- Revisar la legislación que define los “trenes de barcasas tipo” en función de los últimos adelantos tecnológicos, especialmente en la zona “El Pantanal” en Brasil.
- Evaluar todas las trabas normativas y legales que fija cada gobierno y que obstaculizan el desarrollo de la Hidrovía.
- Conformar un Centro de Capacitación sobre temáticas relativas a la Hidrovía: pilotaje, practicaje, logística, etc.

II) Ideas y propuestas para impulsar la producción y el comercio

- Impulsar que privados, con la colaboración de los Gobiernos, formulen una base de datos que permita a los operadores logísticos, transportistas y dadores de carga identificar potenciales de negocios en la Hidrovía y nuevas líneas de productos a transportar.
- Mejorar los canales de comunicación internos entre los que operan en la Hidrovía, incluyendo al sector privado y sector público, para mejorar la articulación de negocios y bajar los costos logísticos.
- Incentivar la promoción, rondas y misiones comerciales para mejorar el ambiente de negocios en la Hidrovía.

III) Potencialidad de las cargas en la Hidrovía en el mediano y largo plazo

- En la actualidad se estiman que las cargas que transitan por la Hidrovía en el tramo Puerto Cáceres- Puerto de Santa Fe oscilan entre los 15 y 20 millones de toneladas en el año. Se estima que Brasil podría aumentar cargas granarias por 5 millones de toneladas en los próximos 10 años, principalmente las del Estado de Mato Grosso. Las cargas de mineral de hierro pueden tener un gran futuro al aumentar la operación de los yacimientos de El Mutum (Bolivia) y el Urucum en Brasil. Podrían aportar otras 20 millones de toneladas adicionales.

IV) Centros de información necesarios a la hora de complementación en el movimiento de cargas.

- Necesidad de constituir un observatorio de la Hidrovía que opere como centro de documentación e información, con la participación de los cinco países.
- Necesidad de organizar con una frecuencia periódica nuevos encuentros como el actual para abordar las problemáticas referidas a la Hidrovía.

MT 2. Puertos, logística y problemáticas del desarrollo de la Hidrovía

Los representantes de cada país efectuaron en la mesa de trabajo N°2 un análisis de la situación portuaria y logística respectiva y las perspectivas de generación de carga para el mediano plazo. Se afirmó la convicción de que los escenarios de mediano y largo plazo facilitarían el desarrollo de proyectos de inversión para ejecutar la infraestructura necesaria para una mayor eficiencia.

Hubo consenso respecto de las dificultades existentes en todos los tramos de la Hidrovía Paraná-Paraguay, con especial énfasis en lo operativo. Sin embargo, existen respuestas favorables de parte de los gobiernos nacionales que forman parte de la Hidrovía, como así también de los sectores interesados en buscar soluciones, como los académicos, las cámaras empresarias, armadores y otros.

Conclusiones de la mesa de trabajo:

- Necesidad de alcanzar una mayor integración y realizar trabajos en sinergia entre los puertos de toda la Hidrovía.
- Trabajar en la complementariedad portuaria para una mayor eficiencia operativa en la carga y en los trasbordos, para lo cual es necesaria la inversión en base a las perspectivas de generación de carga.
- Hacer énfasis en la facilitación operativa, regulatoria y en la economía de costos.
- Estandarizar valores operativos, en los cuales hay dos puntos claves: turnos y priorizaciones en la utilización de los muelles y ritmos de carga/ descarga.
- Trabajar para que la flota sea más eficiente. No existe un problema de cantidad de unidades para la demanda de tráfico de mercadería existente sino un problema de eficiencia. Apuntar a la mayor rotación de la flota (más viajes por año que más unidades).
- Se propuso llevar los análisis técnicos a lo institucional respecto del mediano y largo plazo.
- Abogar por una vía navegable más efectiva, con una navegación durante las 24 horas (Corumbá – Nueva Palmira), sin tráfico conflictivo y con una flota dinámica (rotación de buques oceánicos, garantizando la sustentabilidad)

MT 3.- Alianzas de entidades empresariales (producción/comercio regional). Creación de un Observatorio de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

- Se considera que es de vital importancia para conocer y comprender cualquier sistema, principalmente el logístico, poseer datos que sean fidedignos y completos. Con estos datos se pueden generar modelos y a su vez índices que permitan determinar variables y constantes que faciliten la comprensión de los movimientos de carga y mercaderías en nuestra Hidrovía.
- La mejor comprensión de la Hidrovía, permitirá implementar políticas, tanto de sectores privados como de sectores públicos, tanto a mediano como a largo plazo y así formular planes maestros que ayuden al desarrollo del sistema en su totalidad.
- A tales fines se propone la creación de una organización tipo "Observatorio" que sirva a tales fines, como existe en España, Colombia, Centroamérica, etc.
- Se cree conveniente viabilizar las cuestiones técnicas de este proyecto a través de las Universidades de los países involucrados en la Hidrovía.
- Se impulsaría la creación de antenas en los distintos países para recabar, generar y compartir información de distintos órdenes, con base estadística y rigor científico, posibilitando una mayor comprensión del estado de situación y performance de la Hidrovía para facilitar la toma de decisiones y coadyuvar al desarrollo de políticas públicas.
- Es de fundamental importancia que entidades privadas y gremios busquen consensos a largo plazo, para generar entornos previsibles y estables; y no una confrontación inocua y permanente.
- Se observa la necesidad de consolidar alianzas estratégicas de los sectores privados como motores de desarrollo, no solo de la producción sino también del comercio en la Hidrovía.
- Se propone una acción mancomunada para apoyar la creación de un organismo que gestione la Hidrovía desde el punto de vista operativo.
- Esta alianza estratégica propuesta en su génesis desde el ámbito privado sería permeable a la participación pública, con miras a su institucionalidad. Permitiría sentar las bases para el desarrollo de una futura gobernanza propia de la Hidrovía.
- Debería garantizarse la verdadera representatividad de los distintos actores de la cadena logística de la Hidrovía tanto con relación a cada nivel de actividad como a cada instancia de gobierno, y para cada uno de los países involucrados.
- Para el desarrollo de estas alianzas se propone trabajar conjuntamente con el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH), con el apoyo del Banco de Desarrollo de América Latina (CAF).
- Se plantearían distintos ejes de trabajo tendientes a promover la armonización regulatoria entre estados, con el objetivo de alcanzar paulatinamente la compensación de las asimetrías existentes; comprometiendo desde el ámbito privado responsabilidad social empresaria.

PUBLICADO EN EL INFORMATIVO SEMANAL N° 1764 – VIERNES 24 DE JUNIO DE 2016