

CPTCP AM 023/2021

PRESENTACION

JIM REID, PRESIDENTE DE LA C.P.T.C.P.

LIV REUNION DE LA COMISION DEL ACUERDO

24 DE JUNIO DE 2021

Agradecemos la usual gentileza de las autoridades de la Comisión del Acuerdo y del CIH, de permitirnos participar de esta Reunión.

Tal como lo adelantamos en nuestro formulario de solicitud de participación, queremos referirnos a una serie de temas técnicos y operativos que hoy afectan la operatoria fluvial en la Hidrovía.

A) INSPECCIONES E INTERVENCIONES:

Observamos que se continúan haciendo inspecciones en la zona de Confluencia que, claramente, no se trata de un Puerto, dentro del curso de la Hidrovía.

Estos procedimientos, son irregulares, en tanto no observan lo que claramente establecen las regulaciones del Acuerdo, en el sentido que, todas las inspecciones deben realizarse en los Puertos de Carga y o Descarga y que, solo para casos extraordinarios, se puede proceder con inspecciones, en el curso de la navegación, siempre y cuando, para la misma se cuente con una orden judicial, para tal evento.

B) DOCUMENTOS, PROCEDIMIENTOS ADUANEROS Y OFICINAS PERMANENTES

- Celebramos la promulgación del Sistema Informático de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA) por parte de la Aduana Argentina y la homologación por parte de la Aduana Paraguaya.

También, solicitamos la pronta y coordinada aplicación del mismo, para las declaraciones de los respectivos MIC/DTA, mediante esta vía, facilitando los procesos aduaneros, que incluyan orígenes y destinos desde y hacia los otros países que conforman el Acuerdo

- Por otra parte, reiteramos que, conforme a lo que entendemos, se propone una modificación del MIC/DTA, que no se alinea con los términos del Acuerdo de la Hidrovía.

Según la normativa del Protocolo Adicional sobre Asuntos Aduaneros, por unidad de transporte debe entenderse un convoy conformado a tal efecto y de hecho, en el transporte de grandes volúmenes a granel, el convoy representa una unidad que facilita la comercialización de productos de bajo valor unitario.

En razón de lo expuesto, la intención de exigir la emisión de un MIC/DTA por cada barcaza componente de un convoy, sólo encontraría justificativo para el caso en que dicho convoy fuera conformado por diferentes contratos de transporte, cubriendo variadas operaciones comerciales y/o distintos productos.

Con respecto a la carga contenerizada, entendemos que se acepta la emisión de un MIC/DTA por cada barcaza, lo que resulta muy razonable, visto que toda la información ya figura en el B/L Fluvial y el manifiesto que lo ampara.

*Los transportistas de carga contenerizada realizan la declaración de manifiesto anticipado a la Aduana Argentina de acuerdo a la Resolución General AFIP N1 4278/2018 sin inconveniente. Por lo tanto, debería admitirse para ese sector mantener el proceso actual de la declaración electrónica con los datos que hoy se declaran, más la utilización del conocimiento de embarque, que se complementa con el manifiesto de carga, dado que en su enorme mayoría se trata de carga que se manipula en calidad de tránsito hacia o desde destinos de ultramar.

- Reiteramos la necesidad, (tal como se había planteado desde la Secretaria Ejecutiva del CIH), que las Aduanas actúen coordinadamente, lo que es prioritario para asegurar un mínimo de eficiencia operativa, en la operatoria fluvial.
- Puerto Murtinho: Solicitamos facilitar la presencia de funcionarios de la Receita y el MAPA, durante la carga y, muy especialmente, al momento de completarse la misma, de manera de garantizar la zarpada de los convoyes, tan rápidamente como sea posible, evitando costosas demoras.
- Con gran satisfacción hemos visto que en el día de ayer se publicó la Portaria N° 177, que establece la regulación de los procedimientos fitosanitarios para mercaderías con transbordo en Argentina y Uruguay.

Agradecemos las gestiones que ha realizado el MAPA para concretar la posibilidad de transbordos, sobre los que tenemos grandes expectativas de crecimiento de los volúmenes de exportación vía fluvial.

C) TAMAÑO DE LOS CONVOYES

La Hidrovía Paraguay-Paraná es uno de los mayores sistemas navegables del mundo compartido por Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Tiene una extensión de 3.442 km que van desde Puerto Cáceres en Mato Grosso do Sul, Brasil, hasta el puerto de Nueva Palmira en Uruguay.

Este sistema fluvial permite:

- mejorar la infraestructura de los puertos ubicados en el corredor hidroviario;
- optimizar el transporte por vía fluvial;
- garantizar la navegación diurna y nocturna los 365 días del año de los convoyes - formados por barcazas y un remolcador de empuje- asegurando el transporte de los productos de la región en importantes volúmenes de carga, a través de grandes distancias y con el menor costo posible.

La Hidrovía Paraguay-Paraná conlleva un carácter estratégico para la región dada su ubicación geográfica de privilegio, la enorme dotación de recursos naturales presentes en su área de influencia, el potencial productivo y económico, la capacidad en materia de infraestructura portuaria y las disponibilidades energéticas, que favorecen el desarrollo económico y social contribuyendo a la conexión e integración regional.

Debido a esto, es que resaltamos la importancia de navegar con un Convoy completo con las mismas dimensiones de 290x65 metros en toda la Hidrovía Parana/Paraguay y de tener un calado apropiado en toda la hidrovía, un dragado y también el mantenimiento del canal fluvial. Cabe destacar la labor que esta haciendo Bolivia en este sentido, y la necesidad de dragado del Canal Tamengo, la navegabilidad del mismo y las limitaciones con respecto a la salida al Río Paraguay. Bolivia ha realizado un Convenio con Hidrografía para crear un Sistema Único de Información, sobre calados y se está trabajando para obtener una batimetría oficial. También se avanzó con la Secretaría de Medio Ambiente de Corumbá, por el tema de la toma de agua, para poder trabajar en conjunto, para crear un documento de intenciones mutuas. Es muy importante la colaboración de Brazil también en estos temas de importancia.

Por otro lado también queremos destacar el trabajo que viene haciendo el CAFYM en conjunto con el Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones de Paraguay con el dragado del Rio Paraguay en toda su extensión.

- RELACION CARGA – POTENCIA

Tal como nos habíamos comprometido, hemos presentado a la Prefectura Naval Argentina un Estudio Técnico, en el que se cuestiona la propuesta hecha por esa Prefectura de establecer una Tabla de relación carga-potencia.

A fines de la semana pasada, la PNA nos hizo llegar sus comentarios y propuestas sobre el particular, sobre las que, en breve le haremos llegar nuestra posición, procurando ampliar el espectro de fórmulas aplicables con miras a dejar abierta la posibilidad de adaptarse a los avances tecnológicos que sin duda se continuarán sucediendo en lo que respecta a capacidad de maniobra de los convoyes.

- DIMENSIONES DE LOS CONVOYES EN EL TRAMO SAN LORENZO- NUEVA PALMIRA.

De acuerdo a las sugerencias de la Delegación Argentina, realizadas en la LIII Reunión de la C.A. (Buenos Aires, noviembre de 2019) para que la CPTCP avance con el desarrollo de un Estudio, para determinar la navegabilidad segura de convoyes de 290 x 65 mts, entre San Lorenzo y Nueva Palmira (complementario del Estudio ya realizado y presentado, para el tramo km. 238 Paraná Guazú - Bravo – Nueva Palmira). Al momento hemos priorizado la resolución de la cuestión de la relación carga-potencia, para luego sí avanzar en este otro análisis.

Destacamos el espíritu de las Delegaciones, que han manifestado la voluntad de establecer las dimensiones máximas de los convoyes (en base a estudios que determinen las verdaderas garantías para la navegación segura en toda la Hidrovía) de 290 metros de eslora por 65 de manga.

D) RIOCON II – BARCAZAS TANQUE:

Reiteramos la importancia que tiene para nuestro sector que las medidas que se adopten en este Grupo, tanto para transporte de hidrocarburos, aceites vegetales o químicos (RIOCON I y II), no se aprueben de manera retroactiva para las barcasas que están hoy operativas, ya que dejarían fuera de servicio varias embarcaciones necesarias hoy para transportar el

volumen de carga actual o en su defecto, implicaría inversiones millonarias para adecuar estructuralmente estas embarcaciones, que no podrían realizarse en un plazo de mediano término.

En las actuales circunstancias consideramos que es necesario que se extienda por un plazo adicional la reglamentación de la Disposición N°5/2018-DISFC-2018-5-APN-DPAM#PNA, hasta tanto se aprueben los reglamentos correspondientes.

E) PUENTE GENERAL BELGRANO:

Agradecemos las gestiones realizadas por las autoridades argentinas, coordinando con los actores involucrados, en el restablecimiento de las condiciones de navegabilidad, para el franqueo del Puente Gral. Belgrano.

En este sentido, solicitamos que se continúe avanzando en el boyado, luminarias y reposición de la Defensa del Puente General Belgrano, a fin de garantizar el franqueo del Puente con Convoy completo, no sólo por razones de costos, tiempos, sino también para poder evitar la exposición de la flota fluvial, al Narcotráfico. Consideramos importante que se vuelva a convocar a Vialidad Nacional, a fin de asegurar el proceso de reposición de la defensa removida en 2014 y la instalación de las luminarias necesarias para garantizar el tráfico fluvial seguro y eficiente.

F) NARCOTRAFICO:

Nuestro sector siempre ha manifestado que desaprueba todo tipo de acción ilícita en la Hidrovía y así lo ha demostrado trabajando en la prevención de este delito, implementando procedimientos y protocolos, dirigidos a combatir cualquier amenaza a nuestra actividad, lo que incluye, acuerdos de cooperación con las autoridades competentes del sistema fluvial.

En este sentido, nos ha generado preocupación las medidas adoptadas por el SENAD en Paraguay, relativizando el trabajo de prevención (retirando el personal de los puertos y de la tarea de inspeccionar las embarcaciones) con el objetivo de desarrollar una tarea de inteligencia, que no debería ser excluyente, si no, complementaria de las tareas de campo.

G) PARTICIPACION DEL SECTOR PRIVADO EN EL PROCESO DE TRANSICION Y NUEVA LICITACION DE LA CONCESION TRAMO ARGENTINO

Queremos manifestar nuestro interés en hacer oír nuestra voz, en el actual proceso de consultas referidas a la renovación de la Concesión de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Siendo que la CPTCP es un organismo de alcance regional y representa a los armadores y operadores de la Hidrovía Paraguay-Paraná, entendemos que estamos en condiciones de hacer aportes concretos, a los efectos de promover la mayor competitividad del sistema fluvial, en su totalidad, dentro del marco del Acuerdo de la Hidrovía, dado que, la razón misma de nuestra organización, es la puesta en valor de dicho Acuerdo a través de la permanente interacción con las autoridades de sus entes de gobierno y consulta.

Muchisimas gracias a todos por su atención!