



PRESENTACION

DIEGO AZQUETA, VICEPRESIDENTE DE LA C.P.T.C.P.

LV REUNION DE LA COMISION DEL ACUERDO

23 y 24 DE JUNIO DE 2022

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. RESPETO Y APLICACIÓN DEL ACUERDO, SUS PROTOCOLOS Y REGLAMENTOS EN LOS 5 PAISES

Solicitamos a las Delegaciones se respete y unifique en los 5 países, la interpretación y aplicación del Acuerdo, sus Protocolos y Reglamentos.

No debemos olvidar que el Acuerdo es el marco jurídico de la Hidrovía Paraguay-Paraná, aprobado por los 5 países y ratificado en 2 oportunidades, por lo tanto, sólo debe tener una interpretación y aplicación por parte de los países miembros.

Un ejemplo de esta situación ha sido la aprobación, en la LIV Reunión de la CA, junio de 2021, y la XLVII Reunión del CIH, de Julio 2021 (aprobada en el mes de Diciembre de 2021), que elimino el inc. M del Art. 1 del Protocolo sobre Asuntos Aduaneros, que se refería al "convoy" como medio de transporte, y que, para nuestra sorpresa, desconoció los argumentos que reiteradamente presentó la CPTCP sobre el particular.

La argumentación que se utilizó para derogar el inc. M, del Art. 1 ("convoy" como unidad de transporte) basada en el Art. 10 del Protocolo Adicional sobre Asuntos Aduaneros, resulta poco consistente, desde el momento en que se entendía que, el transporte de un solo producto, desde un solo puerto de carga hacia un solo puerto de trasbordo o destino, con un solo cargador y un solo receptor en destino, conformaba la unidad prevista en el Art. 1 inc. M y esta normativa (que en el comercio se conoce como "convoy dedicado"), no se estableció de manera caprichosa, sino que responde a la practicidad que requieren los actos del comercio y a la necesidad de tratamiento único de la carga descripta en razón de las responsabilidades asumidas por el cargador, el receptor y el transportista. En razón de lo expuesto, no dejaremos de reclamar que se revierta la anulación mencionada y que vuelva a considerarse al convoy (dedicado) como un medio

de transporte, dado que cumple con los requisitos exigidos en el art. 5 del mencionado Protocolo.

B) VIGENCIA DEL RIOCON II

Manifestamos nuestra preocupación ante la demora en la puesta en vigencia del RIOCON II, lo que provoca vacíos legales y dificultades operativas para las barcazas tanqueras.

Este Reglamento, fue aprobado en la LIV Reunión de la C.A., realizada vía virtual el pasado 24 de Junio de 2021 y en la XLVII Reunión del CIH, realizada también virtualmente, el pasado 15 de Julio de 2021.

El mismo, debido a la demora en la firma de las Actas (por la virtualidad de las Reuniones), quedó oficialmente aprobado en Diciembre de 2021. Habiéndose dispuesto, recién en esa fecha, que su vigencia sólo se confirmará después que su texto sea protocolizado, a través de ALADI y posteriormente, sea internalizado como Ley, por los 5 países.

Entendemos que esta condición, desvirtúa la certeza que requieren las reglamentaciones que afectan las operaciones fluviales.

C) DIMENSIONES DE CONVOYES DE 290 X 65 EN TODA LA HIDROVIA

Basados a lo solicitado por esa Comisión y en el entendido de que se debe avanzar hacia una navegación con convoyes de 290 x 65 desde San Lorenzo a San Pedro.

En este sentido estamos solicitando al CIEMF un Estudio al respecto, así como la adecuación del Estudio anterior para el tramo San Lorenzo – Nueva Palmira (que se realizó para convoyes de 290 x 60 mts).

Nuestro interés es avanzar en una navegación de 290 x 65 en toda la Hidrovía, ya que hoy se realiza en el 90% del tramo desde Corumbá hasta San Lorenzo.

D) RELACIÓN ENTRE CARGA Y POTENCIA

Coincidiendo con la PNA con la necesidad de preservar la seguridad de la navegación, que basó a esa entidad a ejecutar una Tabla de Relación Carga-Potencia para el tramo Paraná Guazú – Bravo – Pasaje Talavera, presentamos a la PNA (cómo se informara en la LIV Reunión de la CA, Junio 2021) un Estudio realizado por el CIEMF, en el que queda de manifiesto que la limitación técnica de la fórmula y la tabla que de ella se deriva, no contemplan ninguna de las múltiples variables que conforman las condiciones de navegabilidad de los convoyes, en la HPP (el citado Estudio fue entregado directamente vía mail a las Delegaciones de Bolivia, Brasil y Uruguay y a través de CAFYM a la Delegación Paraguaya).

Al respecto, la PNA, entendió que tales fundamentos técnicos no serían suficientes para rebatir esa Tabla y/o encontrar otra alternativa.

Recordamos que, la regulación para la navegación de convoyes en el mencionado tramo del río Paraná, se implementó, sobre la base del primer estudio y simulaciones realizados por el CIEMF, donde se incluyó la referencia de 0.10 HP por ton, del estudio del IPT, sobre la que el Grupo de Trabajo y la CdA tomaron el mencionado 20 pct. de margen adicional, lo que resultó que fuera refrendado por los 5 países dentro de la Comisión del Acuerdo y luego, avalado por el CIH. A este margen la PNA, le agregó un 30 pct más, como “margen de cobertura de seguridad”.

Con el objetivo de encontrar una fórmula que contemple la mayor parte de las variables (sugeridas por el CIEMF) y la diversa realidad de cada remolcador y cada convoy, proponemos lo siguiente (incluyendo una referencia a la velocidad mínima de 7 kms, en subida, que también intenta regular PNA):

* En consideración a la experiencia en navegación por la Hidrovía Paraguay-Paraná, informes de distintos estudios específicos realizados para el análisis de eficiencia de remolcadores y principalmente, lo expuesto por el estudio llevado a cabo por el CIEMF, se recomienda ratificar la relación de $0,12 = \text{BHP (potencia definida en los certificados)}/\text{Tn Transportadas}$, pero adoptando el valor de la potencia medida en el eje de salida (eje portahélices) con una frecuencia de 5 años como mínimo, mediante la medición in-situ del valor, llevado a cabo con instrumentos para el efecto mediante pruebas de empuje. Dejando así, en claro, que se hacen innecesarias las consideraciones de pérdidas por rendimiento y edad planteados por la PNA.



* Cuando se diseña un remolcador de empuje, al igual que cualquier otro barco, se determinan las máquinas adecuadas a la función a realizar. Para ello se establece la potencia de remolque efectiva EHP de una formación de barcasas determinada y, a partir de ella, considerando la sumatoria de los coeficientes de pérdida desde la interacción casco / hélice hasta la caja reductora se determina la potencia de servicio necesaria, esto básicamente nos dice, que es innecesaria la consideración de pérdidas, posterior a la finalización del proyecto; igualmente, en ningún caso, por varias razones que pudieran existir, la pérdida de eficiencia propulsiva, podría alcanzar valores tan altos ni cercanos al 30% planteados. Definitivamente esto se salva, con una medición adecuada de la potencia entregada al eje.

* Modificar la propuesta de velocidad mínima de subida de 7 km/h a 4 km/h, también basados en la experiencia de navegación y en el estudio presentado por el CIEMF.

Desde la CPTCP buscamos un diálogo técnico, que nos permita elevar la calidad de las conversaciones y evaluar si un remolcador tiene o no la capacidad de navegar en forma segura con un convoy de determinada envergadura.

La realidad es que los convoyes que vienen navegando de manera segura con 20 barcasas hasta Rosario o San Lorenzo, deben reducir su tamaño de convoy a 16 barcasas para llegar a Nueva Palmira, justamente porque se aplica esta fórmula.

E) FRANQUEO DEL PUENTE GENERAL BELGRANO

Solicitamos, la coordinación con los actores involucrados para agilizar los procesos que eviten las demoras generadas por el fraccionamiento del Puente General Belgrano.

En el estudio, que le solicitáramos al CIEMF en el año 2018, se determinó que se puede franquear el puente, con convoy completo aguas arriba y con un solo fraccionamiento aguas abajo, pero deberían reponerse las defensas que habían sido colisionadas en el año 2014 (Pilar N° 5), y se debería señalar la zona con 2 pares de boyas aguas.

Desde la CPTCP, estamos abiertos al diálogo y cooperación para facilitar este proceso (colocación de boyado) para asegurar el franqueo del Puente con convoy completo, pero no se puede avanzar hasta tanto no se reponga la defensa N° 5, cuya licitación fue postergada 3 veces y, no está previsto se realice hasta fin de año.