Primer Año de Gestión Estatal

Vía Navegable Troncal

11 de septiembre de 2021 al 11 de septiembre de 2022

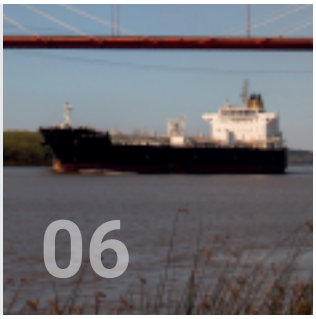
Administración
General de Puertos

Ministerio de Transporte
Argentina

Índice de contenidos

¿Qué es la VNT?

Estadísticas públicas de la VNT



La gestión estatal mejoró los servicios en la Vía Navegable Troncal

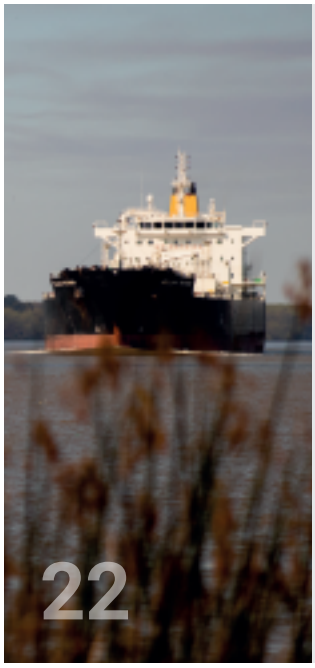
SiMon, hacia el uso inteligente del río

Eficiencia en el gasto e inversión en mejoras

Mantenimiento y mejoras en la infraestructura de la vía

Una gestión abierta

El regreso del rol estratégico del Estado



La VNT dentro de un proyecto fluvial federal

Red ampliada y mejor información

Vía Navegable Troncal

¿Qué es la VNT?

La Vía Navegable Troncal (VNT) es fundamental para el desarrollo de la economía de nuestro país porque vincula los puertos y las terminales fluviales del Río Paraná y del Río de La Plata –sus canales principales y secundarios– con el océano. Se trata de la principal ruta fluvio marítima de la producción nacional. Cerca del 80% del comercio exterior argentino –complejo agroexportador, industria automotriz, economías regionales, entre otros– transita por la VNT.

El Sistema Hidrovía Paraná-Paraguay refiere a la totalidad de la vía navegable que comienza en el estado del Mato Grosso en Brasil (Puerto Cáceres), pasa por Bolivia, Paraguay, Argentina, y culmina al final del Río de la Plata, en Nueva Palmira. Es una de las vías navegables naturales de mayor longitud del planeta: 3681 km.

Sumando la distancia que hay entre el océano y Buenos Aires (km 0), y entre Buenos Aires y Confluencia, la longitud argentina de la vía es de 1477 km.

Sus anchos promedio son los siguientes:

100 m
Río de La Plata

122 m
Río Paraná de las Palmas

116 m
Río Paraná al sur de Santa Fé

104 m
Río Paraná al norte de Santa Fé

La VNT se divide en tres tramos:

Río de La Plata
239 KM D (descendente) sentido al océano hasta KM 0

Paraná Inferior
Desde KM 0 hasta Diamante (KM 533 ascendente)

Paraná Medio
Desde Diamante hasta Confluencia (KM 1238 ascendente)

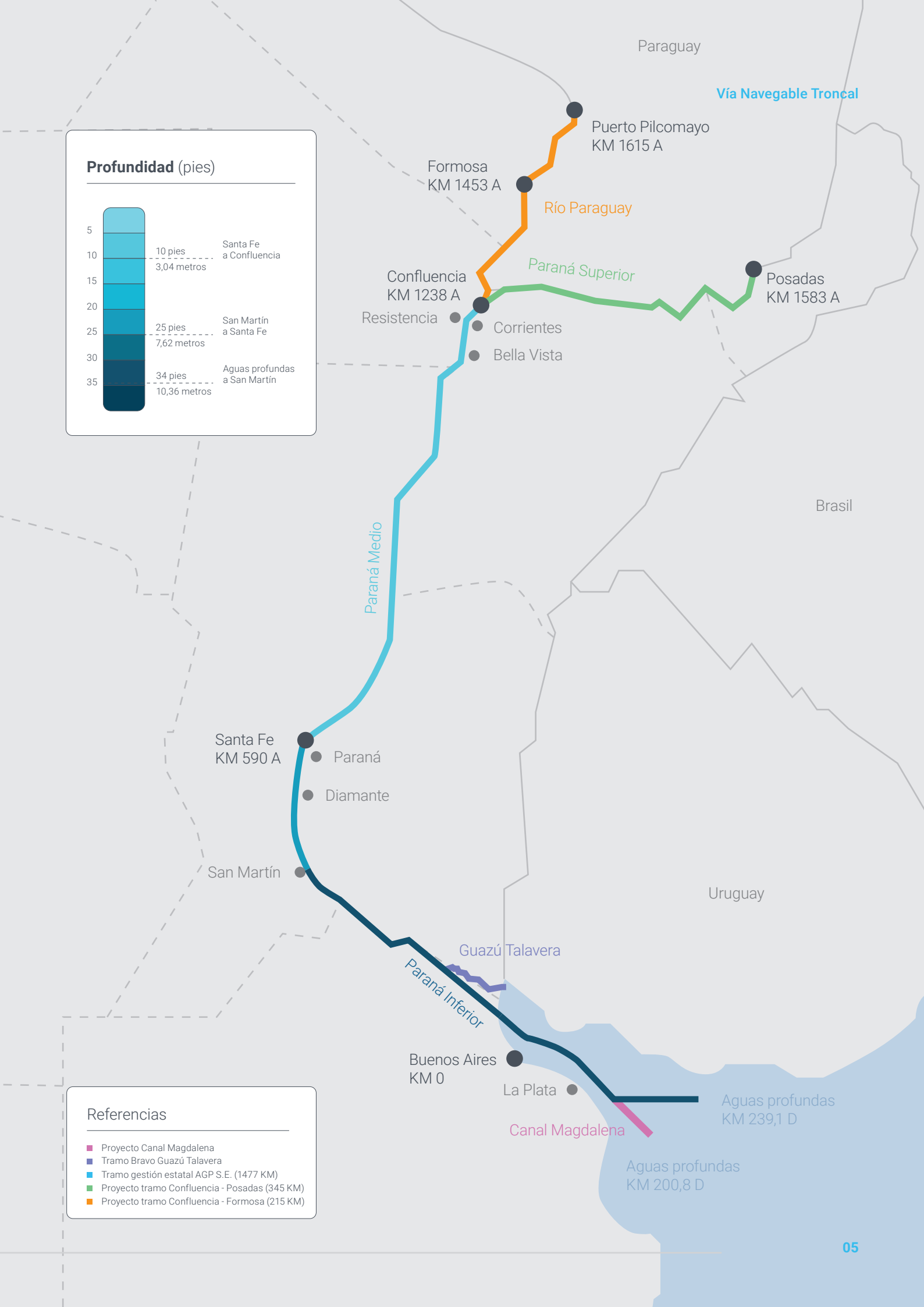
Nos conecta con 4 países: Paraguay, Bolivia, Brasil y Uruguay. Recorre 7 provincias: Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Chaco, Formosa y Misiones, y 79 puertos.

Su infraestructura permite bajar costos logísticos, que compensan la distancia que tiene nuestro país con sus principales compradores.

Acerca los puertos a donde está la producción, potenciando el comercio exterior.

Potencia la eficiencia logística con una impronta federal orientada al desarrollo productivo.

Nos conecta con 4 países: Paraguay, Bolivia, Brasil y Uruguay. Recorre 7 provincias: Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Chaco, Formosa y Misiones, y 79 puertos.


Paraguay
Vía Navegable Troncal
Puerto Pilcomayo
KM 1615 A
Formosa
KM 1453 A
Río Paraguay
Confluencia
KM 1238 A
Paraná Superior
Posadas
KM 1583 A
Resistencia
Corrientes
Bella Vista
Brasil
Paraná Medio
Santa Fe
KM 590 A
Paraná
Diamante
San Martín
Uruguay
Guazú Talavera
Paraná Inferior
Buenos Aires
KM 0
La Plata
Canal Magdalena
Aguas profundas
KM 239,1 D
Aguas profundas
KM 200,8 D
Profundidad (pies)
5
10
15
20
25
30
35
10 pies
3,04 metros
Santa Fe
a Confluencia
25 pies
7,62 metros
San Martín
a Santa Fe
34 pies
10,36 metros
Aguas profundas
a San Martín
Referencias
Proyecto Canal Magdalena
Tramo Bravo Guazú Talavera
Tramo gestión estatal AGP S.E. (1477 KM)
Proyecto tramo Confluencia - Posadas (345 KM)
Proyecto tramo Confluencia - Formosa (215 KM)

Tráfico

Estadísticas públicas de la VNT

Durante el primer año de gestión a cargo de la Administración General de Puertos (Sociedad del Estado), por la Vía Navegable Troncal (VNT) transitaron 4.523 buques y más de 20.000 barcazas, de diferentes tamaños y con distintos tipos de carga. El período dónde hubo más tráfico fue durante el mes de abril, cuando navegaron la vía 430 buques. Con un promedio de 12 buques por día, la vía navegable evidenció un gran nivel de actividad.

En cuanto al tipo, las estadísticas confirman que el principal buque que navega las aguas de la VNT es el granelero, que representa el 53,64% del total –y un 61% de la facturación–, con una cifra de 2.426 buques en el año.

Por su parte, **los buques tanque representan el 25,01% del tráfico, con un total de 1.131 embarcaciones**, y los portacontenedores representan el 11,41% con 516 buques, mientras que los de carga general alcanzan el 5,32% con 243.

El tráfico total se completa con buques de vehículos (2,59%), LNG tanque (0,46%), frigoríficos (0,38%), remolcadores (0,33%), de pasajeros (0,22%), dragas (0,22%), wood chip carrier (0,24%), ro ro cargo (0,07%), pesqueros (0,07%) y de suministros (0,02%).

Con respecto a los buques de pasajeros, es necesario aclarar que en **el período analizado la temporada de cruceros se vio afectada por diversas cancelaciones que generó la pandemia del COVID- 19.** Solo 10 buques ingresaron a la vía navegable transportando pasajeros, pero para la temporada 2022/23, AGP estipula superar la cantidad de cruceros que ingresaron a la VNT, incluso con respecto a la última temporada prepandemia, y ya confirmó más de 120 recaladas. Estos buques amarran en el Puerto Buenos Aires, principal puerto de cruceros del país y único en la VNT.

La importancia de la información

La gestión de la Administración General de Puertos comprendió desde el inicio la relevancia de divulgar datos acerca de la vida de la vía navegable. De esta manera, **se dispuso a generar estadísticas referidas al tráfico, como una manera de agregar valor** al trabajo realizado para entender el comportamiento de la carga que circula por la vía.

Esta información recopilada es vital tanto para el sector privado como para la toma de decisiones sobre el futuro de la vía, a la hora de pensar en brindar soluciones y facilidades al comercio exterior argentino.

Con los datos acerca de la cantidad de buques que circulan en la VNT, el estado puede aplicar una visión estratégica y planificar las obras necesarias para lograr una vía navegable más ágil y eficiente.

Además, la publicación de estadísticas de tráfico –entre otros datos relevantes– aporta a la transparencia necesaria para realizar un trabajo tan importante para el desarrollo integral de nuestro país, como es la gestión de la Vía Navegable Troncal.

4.523
buques durante el primer año de gestión

61%*
granelero

17%
tanque

15%
contenedor

4%
carga general

2%
vehículos

1%
LNG tanker

* Porcentajes sobre facturación.

Entrevista a José Beni

« La gestión estatal mejoró los servicios en la Vía Navegable Troncal »

José Beni es el Interventor de la Administración General de Puertos, la empresa estatal que fue creada en 1946 y gestiona el Puerto Buenos Aires –el único bajo la órbita nacional de todo el país–, y la Vía Navegable Troncal.

Desde su cargo, implementó las directivas emanadas del gobierno nacional y el ministerio de Transporte, del que depende la AGP.

Abogado especializado en derecho marítimo, con 27 años de trayectoria, fue Director de Vías Navegables y Gerente General de la AGP. Beni comprende y destaca el rol histórico de la empresa estatal que durante décadas coordinó el desarrollo portuario nacional. Una y otra vez resalta el carácter técnico de los profesionales de la AGP, de la que resalta su valor en cada una de sus presentaciones públicas.

Desde el primer minuto, el gobierno impulsó una revalorización de la Administración General de Puertos. En esta entrevista, Beni repasa la gestión estatal de la Vía Navegable Troncal y el proceso técnico, administrativo y político que la hizo posible.

1. ¿Qué balance hace de la gestión de AGP en la Vía Navegable Trocal?

El balance es extremadamente positivo, y lo evalúo desde distintos aspectos: el funcionamiento interno de la empresa, la gestión de la vía y la participación como Estado.

> **En lo referido al funcionamiento interno, recibimos un voto de confianza enorme, en el cual el capital humano y la capacidad técnica de la empresa se conjugaron con un objetivo muy claro, la eficiencia del sistema, y han logrado y superado las metas propuestas.**

En lo que se refiere a la gestión de la vía propiamente dicha, AGP ha demostrado que puede brindar un servicio con estándares internacionales sin que se notaran los cambios por la modificación del concesionario. Todo esto redunda en el objetivo final, que es brindar la mejor calidad del servicio.

> **El estado ha continuado las tareas, las ha mejorado y brinda nuevos servicios que antes no existían.**

De esta manera podemos decir que el balance ha sido satisfactorio para AGP, para el Estado en general y para el usuario.

2. ¿Cómo manejaron la expectativa de cambios que había en el sector?

La gestión de la Administración General de Puertos nació con muchos preconceptos negativos. Más allá del trabajo propio, el primer desafío fue revertir esta tendencia y para eso necesitábamos demostrar que nuestra gestión podía mantener el estándar con el que se venía trabajando. En esta primera etapa, dejamos claro que AGP es una empresa del estado que puede cumplir metas y obtener logros.

Nuestro contrato original es de mantenimiento y lo hemos logrado, pero, con este proceso consolidado, el propio trabajo de nuestra empresa despertó las expectativas del sector.

Entre otras cosas, incorporamos un sistema hidrométrico mucho más accesible para el usuario, con una red ampliada; sistemas de monitoreo y control sobre la vía para el mantenimiento de las infraestructuras; mejoras en los sistemas de balizamiento y señalización, y demás trabajos que benefician a la seguridad de la navegación y a la agilización del tráfico en el sistema logístico.

> **Se trata de generar herramientas y tecnología para aplicar al sistema, a la par de la realización de las tareas de mantenimiento, para poder mejorar el servicio final.**

3. Más allá del mantenimiento, el sector sigue a la espera de una licitación larga y de una nueva vía navegable ¿Qué postura toma AGP?

Nuestra tarea como Administración General de Puertos es muy clara. Nos regimos en el Decreto 427/2021, que está en coordinación con el Decreto 566/2021 que le impone al Ente de Control y Gestión de la Vía Navegable la realización de una nueva licitación con nuevos parámetros. Nosotros nos apegamos a las disposiciones gubernamentales y ministeriales sin perjuicio de adelantar camino dentro de nuestro rol.

4. ¿Qué desafíos tuvieron en el proceso?

La gestión de la Vía Navegable es parte de un sistema de navegación. Tomar la concesión del canal troncal luego de tantos años de statu quo generó para la empresa un estrés de trabajo enorme, al que se respondió muy bien. Pero hubo todo un proceso de aprendizaje y adaptación, interna y de métodos de trabajo, contemplando las necesidades de la vía a mantener, y las necesidades de todo un sistema de navegación que depende de esta vía troncal.

> **El mayor desafío fue ver el horizonte más lejos, y por eso los trabajos que hemos hecho fuera del canal de navegación propiamente dicho, siempre bajo las autorizaciones correspondientes, como los estudios de campo del Magdalena, los trabajos hidrométricos sobre el Paraguay, el Alto Paraná, los canales secundarios.**

Este ha sido el mayor desafío interno. Si bien somos los concesionarios de una vía troncal, como parte del ministerio de Transporte y considerando el rol que tiene el Estado, estamos para actuar sobre un complejo sistema que está al servicio de todos.

Otro de los desafíos, en un ámbito distinto, fue afrontar los temores que había sobre el ingreso del Estado en la gestión. Por eso también rápidamente organizamos las mesas de diálogo y coordinación, donde cada uno de los actores del universo fluvio marítimo pudo presentar su mirada, sus necesidades, y conocer qué tarea estamos realizando.

5. AGP asumió la gestión de la VNT en medio de una histórica bajante, ¿Cómo afectó la tarea?

> **Nada más desafiante que tomar el servicio en ese contexto. Una bajante que lleva ya 3 años, y es extraordinaria por el nivel de bajante y por su duración, que tiene perspectiva de continuarse. Eso impactó en toda la gestión de la infraestructura.**

Menos agua, más cantidad de buques, lo cual genera mayor congestión de tráfico. Si bien no es nuestra misión la gestión de tráfico, sí sabemos que hay mayor peligrosidad y riesgo sobre la infraestructura. Como no podemos generar más agua, pusimos el foco en la tecnología para que el organismo que le corresponda pueda gestionar mejor el tráfico, y compensar una cosa con otra.

Después hay cuestiones propias de ingeniería. El cambio de régimen hidráulico exige alternativas en el manejo del dragado y balizamiento, que se han ido adaptando a las necesidades y a lo cambiante de esta circunstancia. Por más que estamos en un largo período de bajante, las circunstancias cambian cada quince días, y eso genera la obligación de revisar trazas de dragado y de balizamiento, revisar permanentemente volúmenes de agua, de canales. Lo que nos exigió esta bajante histórica es la necesidad de agudizar el ingenio por otro lado, y eso se resolvió compensando el mayor tráfico generado, con un mejor manejo de ese tráfico.

6. Se habló de incorporación de tecnología, ¿cómo mejora eso la navegación?

A nivel internacional existe lo que llamamos en Argentina el manejo inteligente de los ríos. Esto es: aplicación de tecnología informática, captación y procesamiento de datos de modo que la coordinación de tráfico –con la infraestructura que tenés– sea mucho más ágil, más coordinada y más segura. Está claro que el control de tráfico hace a la tarea de Prefectura, no a la AGP, pero nosotros manejamos muchísima información– a partir del manejo de la ruta navegable, del contacto diario con la veintena de variables que va desde el nivel de agua al sistema de trabajo diario– y esto nos permite colocar sensores y captar información en los 1477 kilómetros de la vía, y aportar a su vez esa información tanto al sector público como al privado.

> **Hay que tener en cuenta la previsión de una gran creciente, que llegará cuando termine la bajante actual.**

7. Uno de los grandes temores, por parte del sector privado, cuando ingresó el Estado a la gestión era la transparencia.

Está absolutamente todo a la vista y en internet. Todos los meses publicamos, para el público en general y para el especializado, distintos reportes, donde se analiza y se informa el tráfico que hubo en el mes, cuál fue la facturación, cuál la recaudación y dónde se ha invertido. Con lo cual no hay ningún tipo de secreto, todo lo contrario. Se ha tomado la decisión política de mostrar absolutamente todo.

> **En todo el sector, tanto usuarios como empresas varias, han destacado mucho este aporte de información; ya sea porque damos a conocer datos puntuales de las tareas de cada área, o porque presentamos los balances de la administración. Hay un consenso grande en la apertura de información que antes no estaba disponible, y que va a permitir tomar mejores decisiones cuando se planteen nuevas obras y tareas en la traza.**

Como mencionamos antes, somos un organismo que escucha y dialoga con todos los actores del sector, que forman parte también de esta política de transparencia porque son naturalmente parte interesada en su buen funcionamiento.

8. ¿Cómo debería ser la nueva Vía Navegable Troncal, antes llamada Hidrovía?

> **AGP es un organismo técnico, de carácter público, siempre a disposicióin de la orientación que dicta el ministerio.**

Especialmente, nos abocamos en esta etapa a fortalecer la infraestructura, una tarea que consideramos esencial y que implica diversas cuestiones, desde equipos físicos a definiciones técnicas de la gestión de la traza.

En paralelo, se debaten diversos proyectos sobre cómo debería ser la vía navegable en el ministerio, junto al Consejo Federal de Hidrovía (CFH), que suma la participación de los gobernadores del litoral, en una apertura federal dispuesta por el gobierno.

> **El rol de AGP es claro: aportar su capacidad técnica y operativa para llevar adelante los objetivos que establece la política.**

El CFH es un organismo político, creado por el gobierno nacional, donde se definen objetivos y medidas a tomar para cumplirlos. La capacidad técnica de la AGP, que ya tenía y que incorporó con la tarea de estos meses, permite estar preparados para afrontar cualquier desafío que la política indique.

Sí podemos decir que entendemos que hay un sistema integral, que excede e incluye al mismo tiempo la traza actual de la VNT, en el cual el desarrollo de la infraestructura –con una visión federal– tiene un rol clave para el desarrollo de todo el país.

> **La opinión de AGP sobre el futuro de la vía es la ya expresada: nosotros demostramos que el Estado está a la altura de las circunstancias. La definición futura de la Vía Navegable Troncal la tomará el gobierno en base al diálogo con las provincias.**

9. Una idea que siempre está presente es el desarrollo de la Marina Mercante nacional.

AGP está empeñada desde el punto de vista técnico y comercial

en el establecimiento de un servicio regular que permita la alimentación recíproca y la comunicación de todos los puertos del litoral: desde Formosa y Misiones hasta La Plata. Al menos en una primera etapa, pensamos en un sistema fluvial.

En ese sentido, existen diversos estudios ya realizados, y se trabaja junto al ministerio en la definición de algunos aspectos y primeras medidas.

10. ¿Cómo se vincula la tarea en la VNT con otras obras de la AGP?

Como decíamos antes, formamos parte del gran sistema de navegación argentino. Hemos trabajado en el desarrollo técnico del Canal Magdalena, sobre zonas de cruces en el Río de la Plata, estudios de pasos secundarios, de canales alternativos, porque lo consideramos un gran sistema de navegación a mantener y mejorar.

En este sentido, las obras del Puerto Buenos Aires –como cualquier otro puerto fluvial– están ligadas a las definiciones de profundidades que tenga la VNT. AGP está a la espera de las definiciones y mejoras en el gran sentido del sistema. Toda mejora en el sistema redunda casi en forma automática sobre los puertos incluidos, obviamente con la inversión que se requiera para ello.

11. ¿Qué cambió para la AGP en este tiempo?

La administración de la Vía Navegable Troncal –antes llamada Hidrovía– fue el posgrado, que complementó una senda política implementada dos años antes. No es que cambió, sino que es una parte central de un desarrollo institucional que nos trajo a este desafío.

AGP en la década del 90 entró en un proceso de liquidación directamente. Empezó una senda de achicamiento, que tuvo su capítulo en la gestión anterior donde se propuso incluso su desaparición definitiva.

En el 2020, en el contexto de una política general del gobierno, AGP vuelve a mirar a lo lejos y hacia arriba. Sale de su propio cascarón y empieza a abrir su trayectoria a la comunidad.

De esta manera, en distintos campos, se empieza a trabajar en distintos ejes. Por un lado la capacitación. Por eso **el Centro de Capacitación que estaba reservado a sus propios empleados se convierte en un centro nacional regional –en vías de certificación con el ministerio de Educación– que nos permite brindar cursos de índole variada a personal propio, de otras administraciones portuarias, estudiantes de Argentina y del extranjero, básicamente América Latina, y de esa manera, exportar conocimientos vía cursos desarrollados por nuestro Centro a los países.**

Esto a su vez nos permite comenzar a trabajar sobre proyectos portuarios fuera de la jurisdicción del Puerto Buenos Aires, como el Magdalena, varios proyectos en Tierra del Fuego, el Cruce Marítimo Austral que involucra también a Santa Cruz, y asesoramiento a varios puertos del interior.

También se produjo una apertura institucional de información. AGP brinda los servicios que le requiera cualquier organismo. De hecho, firmamos convenios con el ORSNA, con parques nacionales, con provincias y municipios.

Brindamos apoyo educativo, portuario e institucional a espacios que cuatro años atrás era impensado.

En ese contexto es que AGP estuvo en condiciones de recibir la administración de la VNT. Estaba demostrado que AGP no se autolimita. Por eso consideramos que esto corona un ciclo, no que lo inicia, y que esta nueva etapa traerá otros grandes desafíos.

El rol de AGP es claro: aportar su capacidad técnica y operativa para llevar adelante los objetivos que establece la política.

Sistema de Monitoreo

SiMon, hacia el uso inteligente del río

El 12 de septiembre se inauguró el Sistema de Monitoreo (SiMon) y Gestión de la Vía Navegable Troncal.

Con una fuerte reinversión de la ganancia obtenida en la gestión de la VNT, la tecnología permitirá un manejo más eficiente del sistema, así como la generación de datos estadísticos confiables y permanentes, y optimizar los controles inherentes a la actividad.

El SiMon implicó la implementación de soportes tecnológicos –"puntos remotos de monitoreo"– en distintos pasos de la vía y la creación de un Centro de Monitoreo –pronto se construirán otros dos– para integrar el procesamiento de los datos; que colabore a la agilización del tráfico, el fortalecimiento de las condiciones de seguridad de la vía y el cuidado de las condiciones ambientales, e incorpore más datos y estadísticas.

Durante la presentación, **las autoridades destacaron la decisión estratégica del Estado, que retomó el control de la vía navegable tras 25 años de concesión privada, y que la ganancia generada por el cobro del peaje a las grandes exportadoras se reinvierte en mejoras como el sistema de monitoreo.**

Con una inversión millonaria, el desarrollo del Sistema de Monitoreo marca un hito en la historia de la gestión de la VNT, modernizando infraestructura que no contaba con ningún tipo de desarrollo tecnológico. El sistema es, además, un modelo escalable, es decir que se pueden seguir incorporando herramientas tecnológicas que optimicen su aporte para la navegación.

Desde la Administración General de Puertos lo destacan como "el inicio del manejo inteligente del río", en referencia al concepto internacional "smart river" que busca el empleo de las distintas opciones tecnológicas para dar el mayor beneficio a la navegación y su administración.

Puntos Remotos de Monitoreo: radares, cámaras y antenas AIS

Tras meses de estudio sobre el comportamiento del tráfico en la vía, se definieron las ubicaciones de los Puntos Remotos de Monitoreo, siendo las mismas: Braga (Río Paraná Las Palmas); Puente General Urquiza (Río Paraná Guazú); Puente Nuestra Señora del Rosario (Paraná Inferior); San Lorenzo (Paraná Inferios); y Bella Vista (Paraná Superior).

Los mismos estarán equipados con sistemas de identificación automática (AIS) propio de AGP, para conocer la identificación, rumbo, velocidad (entre otros datos) de los buques que se detectan a lo largo del canal; radares; cámaras de doble espectro; y estaciones meteorológicas.

A su vez, **cada punto contará con Boyas Multiparamétricas Inteligentes destinadas al cuidado ambiental de la vía.** Las mismas permiten el monitoreo y procesamiento de datos en tiempo real –estado del viento, corrientes, visibilidad, etc.–, lo que constituyen un sistema de alerta temprana, las cuales se activan si los valores sobrepasan los rangos normales de operación.

La totalidad de la información estará a disposición de organismos públicos, privados y la ciudadanía en general.

Guerrera destacó la gestión estatal

Al participar en la inauguración del Sistema de Monitoreo, el ministro de Transporte Alexis Guerrera destacó la inversión estatal y su decisión de avanzar en la inclusión de tecnología. El lunes 12 de septiembre, el funcionario compartió la inauguración del sistema con el gobernador formoseño Gildo Insfrán y el interventor de la Administración General de Puertos, José Beni.

Junto a ellos, Guerrera recorrió el Centro de Monitoreo instalado en la nueva sede de la AGP y se interiorizó sobre su funcionamiento y aportes para la navegación y el control del sistema.

Al respecto, el ministro de Transporte nacional destacó que

> “”
>
> **La VNT pasó de ser agua de nadie, a transformarse en una zona con control de todas las agencias del Estado". Y en esa línea, agregó: "La inauguración del Centro de Monitoreo Digital de la AGP es una forma de darle trazabilidad, transparencia, y un sistema de seguridad.**

Finanzas

Eficiencia en el gasto e inversión en mejoras

Uno de los aspectos centrales de la gestión pública de la Vía Navegable Troncal es el manejo eficiente y transparente llevado adelante por la AGP.

Al tratarse de la principal ruta de las exportaciones argentinas, el control y el criterio sobre el gasto, así como las obras encaradas para mejorar la navegación, fueron uno de los grandes focos de atención generales.

Hacer frente al desafío de gestionar la anteriormente denominada Hidrovía Paraná-Paraguay implicó **readecuar el funcionamiento interno de la Administración General de Puertos, destinando personal, recursos, e incluso modificando su estatuto. Todo eso debió realizarse en pocas semanas, demostrando la capacidad de una empresa del Estado con más de 70 años de trayectoria y destacada por la calidad de sus profesionales.**

En apenas diez días se normalizó el flujo de caja, teniendo cobros y pagos al día desde el primer mes de gestión.

Al mismo tiempo, **desde la conducción de la empresa estatal se aplicó una fuerte política de transparencia y apertura de información.** Se trata de compartir con todos los usuarios y el público general todos los datos relacionados con la gestión: compras, balances, e información especializada. Por ese motivo, se publica cada mes un informe de gestión con un diseño amigable y claro. Dicho reporte, disponible en

www.argentina.gob.ar/transporte/administracion-general-puertos-se/via-navegable-troncal/transparencia/informes-de-gestion

fue elogiado por autoridades de nuestro país y del exterior por su aporte a la transparencia y al conocimiento profundo de una serie de datos que el Estado no disponía con esa claridad previamente.

Los reportes mensuales se complementaron asimismo con un

informe semestral, y el consolidado anual que se publicó también en el portal de la AGP, generando estadísticas públicas que son clave para la óptima toma de decisiones a la hora de pensar el futuro de la vía navegable.

> **El informe anual permite ver la eficiencia de la gestión pública en el rubro administrativo: se mantuvo el saldo favorable en el balance, y se aplicó el criterio federal para impulsar el desarrollo y la mejora de la infraestructura disponible.**

El resultado final fue de 29 millones de dólares de superávit, que están siendo reinvertidos en nuevas mejoras y el esperado incremento de actividades que se dará cuando finalice la histórica bajante.

Reinvertir en mejoras y tecnología

> **En términos contables se destaca la fuerte decisión estatal de reinvertir el saldo favorable en mejoras de infraestructura y tecnología, representando cerca del 40% del total de los gastos.**

Cabe destacar en ese sentido que se está completando la instalación de tecnología moderna para generar una mayor seguridad en la navegación. El Sistema de Monitoreo y Gestión (SiMon) ya cuenta con un Centro de Monitoreo –y se sumarán otros dos–, instalado en el edificio de la Administración General de Puertos, que centralizará la información generada en cinco Puntos Remotos de Monitoreo (PRM).

También se destacan las mejoras realizadas sobre la traza para tener una navegación más segura y eficiente, como las tareas realizadas en distintos puntos que permiten habilitar el doble sentido de circulación, generando mejores tiempos y más seguridad para la logística de la producción nacional.

Los datos confirman que, tal como recomiendan diversos especialistas, **la crisis hídrica se aprovechó para realizar tareas de dragado complementario en zonas puntuales para generar diversas mejoras estratégicas.** Por ejemplo, las obras realizadas en varios canales del Río Paraná que permitieron un doble sentido del tránsito, generando una importante mejora en los tiempos y seguridad de la navegación, bajando de esa manera los costos de la logística nacional.

A eso hay que agregar la ampliación de la red de hidrómetros en los ríos Paraguay y Paraná Superior, la adquisición de nuevas y modernas boyas, linternas y equipos de fondeo, entre otras inversiones para renovar y extender la infraestructura disponible a lo largo de la traza.

Se destaca la fuerte decisión estatal de reinvertir el saldo favorable en mejoras de infraestructura y tecnología, representando cerca del 40% del total de los gastos.

Dragado y balizamiento

Mantenimiento y mejoras en la infraestructura de la vía

Desde su entrada en servicio, el 11 de septiembre de 2021, la gestión estatal inició una serie de mejoras en el sistema de dragado y balizamiento de la Vía Navegable Troncal, especialmente en lo referido a inversiones y mejora de infraestructura, así como a optimizar la traza y adoptar un sistema de pago más eficiente.

En un contexto de bajante histórica (la más duradera y pronunciada de la que se tenga registro), la Administración General de Puertos mantuvo la seguridad de la vía y tomó a su cargo diversas obras que aumentaron la eficiencia y fluidez de la navegación. Se trata de las tareas esenciales para asegurar el buen funcionamiento de la principal vía de comercio exterior del país, que concentra más del 80% de las exportaciones nacionales.

> **A lo largo de los primeros 12 meses, AGP certificó dragados por 16.012.802 m³, a razón de 1.334.400 m³ mensuales promedio. De ese total, se estima que el 50% se realizó en obras de mejoras en la traza.**

Asimismo, se realizaron **más de 5 mil intervenciones sobre el sistema de balizamiento, normalizando 1.329 señales.** Entre los datos salientes del consolidado anual, resalta la incorporación de 138 boyas, 200 linternas y más de 70 cuerpos muertos para sostener y renovar la infraestructura disponible.

> **Se completaron los trabajos de nuevas y mejores zonas de sobrepaso de las embarcaciones en distintos puntos de la traza en el Rio de la Plata.**

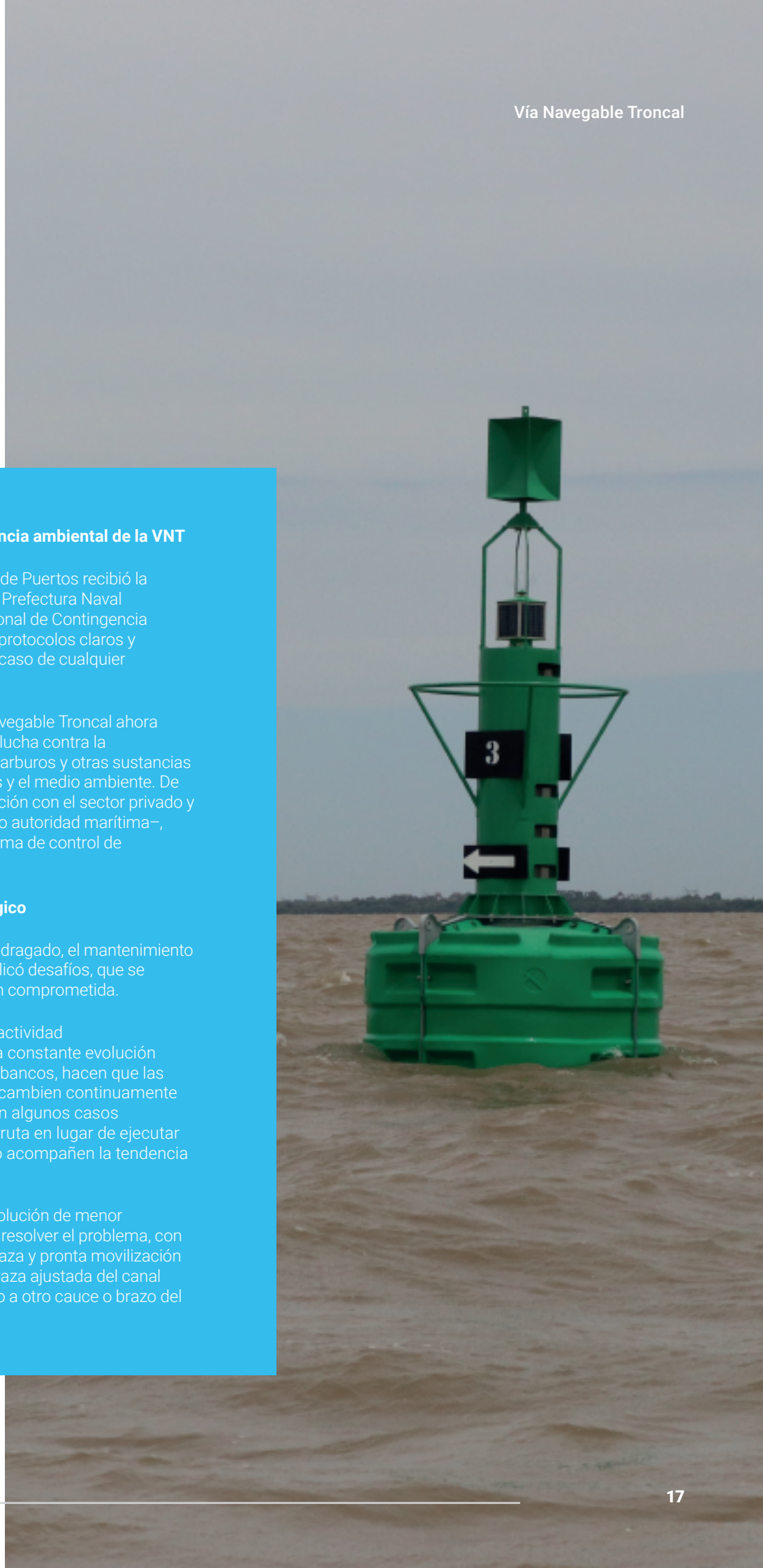
Cabe destacar que la importancia de la ejecución del proyecto «radica en la mejora de los tiempos de navegación, no sólo en las zonas de ensanche propuestas sino en todo el sistema dado que los canales en los que se plantean las ampliaciones sirven a todo el sistema», según se informó en la Gerencia de Infraestructura de la AGP, que destacó la aprobación de las obras por parte de la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante.

> **Los ajustes de traza, en tanto, obedecieron a la necesidad de mantener la seguridad de la navegación –uno de los aspectos centrales del contrato de concesión– en el marco de la emergencia hídrica.**

Dichas tareas generaron algunas mejoras como una adecuación que posibilita tener curvas menos cerradas, acortando el tiempo y los riesgos para los buques que circulan.

En este punto, las decisiones tomadas por la AGP y la Subsecretaría responden al diálogo permanente de la administración pública con los distintos actores del sistema portuario y comercial de la Vía Navegable Troncal. Las obras eran largamente reclamadas por los prácticos que transitan la vía a diario, así como las tareas realizadas para mejorar la dificultad de las curvas.

AGP Certificó dragados por 16.012.802 m³. De ese total, se estima que el 50% se realizó en obras de mejoras en la traza.



Primer Plan de Contingencia ambiental de la VNT

La Administrción General de Puertos recibió la aprobación –por parte de Prefectura Naval Argentina–, del Plan Nacional de Contingencia ambiental, que establece protocolos claros y precisos de actuación en caso de cualquier incidente ambiental.

Por primera vez, la Vía Navegable Troncal ahora dispone de preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos y otras sustancias nocivas para las personas y el medio ambiente. De esta manera, en coordinación con el sector privado y la Prefectura Naval –como autoridad marítima–, AGP diseñó el nuevo sistema de control de potenciales riesgos.

Balizamiento más ecológico

Así como se avanzó en el dragado, el mantenimiento de las boyas también implicó desafíos, que se sortearon con una gestión comprometida.

En el Río Paraná, la gran actividad hidrosedimentológica y la constante evolución morfológica de cauces y bancos, hacen que las profundidades naturales cambien continuamente de posición, resultando en algunos casos conveniente desplazar la ruta en lugar de ejecutar tareas de dragado que no acompañen la tendencia natural del río.

Esto exige establecer la solución de menor intervención en el curso y resolver el problema, con el desplazamiento de la traza y pronta movilización de señales, a una nueva traza ajustada del canal dentro del mismo cauce, o a otro cauce o brazo del mismo río.

Concesión

El regreso del rol estratégico del Estado

El fin de la concesión privada que comenzó en la década del 90 abrió un fuerte debate nacional sobre el mejor rumbo para la principal ruta del comercio exterior nacional.

> **Protagonistas de todo el sector portuario y comercial formaron parte de un intercambio de miradas que se instaló además como una cuestión central en la agenda pública nacional, siendo tomado por el público masivo y la comunidad en general, excediendo al sector portuario.**

Con una serie de medidas legales, **el Poder Ejecutivo Nacional marcó un sendero que aseguró la calidad de la navegación y abrió un profundo análisis respecto de cómo debe ser el modelo que regirá en la Vía Navegable Troncal durante los próximos años. En ese proceso, la recuperación del Estado en un rol estratégico,** de toma de decisiones y definiciones respecto del modelo de desarrollo productivo federal ocuparon el centro de la escena.

Antecedentes recientes

El modelo de la hidrovía, diseñado en los primeros años de la década del 90, mostraba para mayo de 2021 evidentes signos de agotamiento. Se lo considera un plan relativamente exitoso dentro de lo que fueron las privatizaciones en Argentina –logró ampliar la infraestructura portuaria en varias provincias y aumentar el tráfico fluvio marítimo–, pero fue pensado en una época donde no existía el GPS y el celular era una rareza.

Hacia el fin de la concesión ese esquema resultaba obsoleto. La licitación de 1993 no contemplaba cabalmente el resguardo del medio ambiente. Tampoco se hicieron ajustes sobre el modelo de buque: los nuevos cargueros –de mayor tamaño– solo pueden cargar el 75% de sus bodegas. Asimismo, por las dificultades de la navegación, se estima que al menos un 40% del tiempo que le lleva a un buque recorrer la Vía Navegable Troncal corresponde a demoras propias de la gestión del tránsito.

El debate sobre cómo mejorar el sistema también expuso la falta de información pública. El Estado disponía de pocas precisiones sobre el sistema de costos y beneficios de la gestión económica de la vía.

Hacia un nuevo modelo

La primera medida formal adoptada por el gobierno nacional y el Ministerio de Transporte fue el decreto 949, de noviembre de 2020. Posteriormente, la Resolución 129 de 2021 prorrogó de emergencia durante 90 días la concesión a Hidrovía S.A., que finalizó el 11 de septiembre.

> **En junio de 2021, el presidente Alberto Fernández –junto al flamante ministro de Transporte Alexis Guerrera– firmó el decreto 427, que otorgó una concesión temporal a la Administración General de Puertos, que comenzaría el 11 de septiembre.**

Dicha norma estableció un plazo de 12 meses, considerando la necesidad de realizar en forma paralela la licitación establecida por el decreto 949.

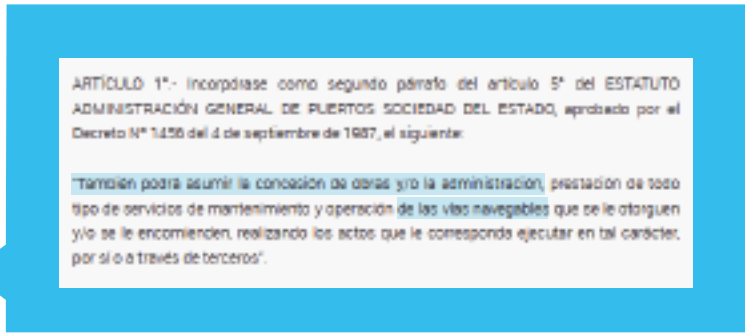
La normativa establecía la obligación de mantener las condiciones del servicio que prestaba la empresa privada, así como garantizar la continuidad de los trabajadores que prestaban los distintos servicios de mantenimiento de la vía, entre otros puntos.

Otro de los objetivos establecidos por el Ejecutivo y el ministerio fue encarar estudios sobre la traza que permitan incorporar mejoras "e incluso ampliar la frontera del tramo atendido" (como el Río Paraguay, Alto Paraná, el sistema Guazú Talavera).

Apenas un mes después, en julio de ese año, se aprobó el decreto que declaró la emergencia hídrica como consecuencia de la histórica bajante del Paraná. En esa medida (482/2021) se estableció asimismo la necesidad de garantizar la seguridad de la navegación. La emergencia sería prorrogada el 17 de mayo de 2022, con un nuevo decreto extendiendo su duración.

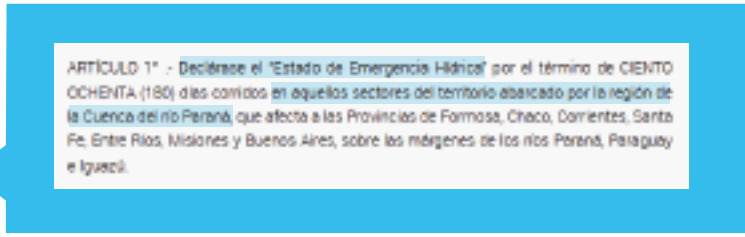
Para avanzar en el proceso de licitación ordenados por el decreto 949, el gobierno creó el Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable, en agosto del 2021.

Finalmente, **con la Resolución 515, del 30 de julio del 2022, el ministerio de Transporte prorrogó el plazo de concesión a favor de la Administración General de Puertos, «hasta la toma de servicio por parte de quien o quienes resultaren adjudicatarios de la licitación encomendada por el Decreto N° 949 del 26 de noviembre de 2020»**

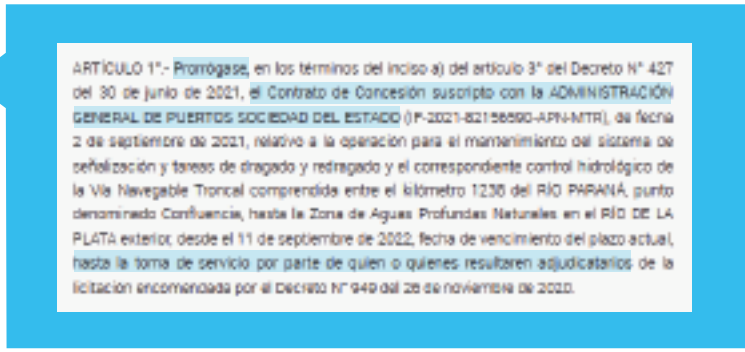


ARTÍCULO 1°.- Incorpórase como segundo párrafo del artículo 5° del ESTATUTO ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, aprobado por el Decreto N° 1456 del 4 de septiembre de 1987, el siguiente:

"También podrá asumir la concesión de obras y/o la administración, prestación de todo tipo de servicios de mantenimiento y operación de las vías navegables que se le otorguen y/o se le encomienden, realizando los actos que le corresponda ejecutar en tal carácter, por sí o a través de terceros".



ARTÍCULO 1° .- Declárese el "Estado de Emergencia Hídrica" por el término de CIENTO OCHENTA (180) días corridos en aquellos sectores del territorio abarcado por la región de la Cuenca del río Paraná, que afecta a las Provincias de Formosa, Chaco, Corrientes, Santa Fe, Entre Ríos, Misiones y Buenos Aires, sobre las márgenes de los ríos Paraná, Paraguay e Iguazú.



ARTÍCULO 1°.- Prorrógase, en los términos del inciso a) del artículo 3° del Decreto N° 427 del 30 de junio de 2021, el Contrato de Concesión suscripto con la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO (IF-2021-82156690-APN-MTR), de fecha 2 de septiembre de 2021, relativo a la operación para el mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y redragado y el correspondiente control hidrológico de la Vía Navegable Troncal comprendida entre el kilómetro 1238 del RÍO PARANÁ, punto denominado Confluencia, hasta la Zona de Aguas Profundas Naturales en el RÍO DE LA PLATA exterior, desde el 11 de septiembre de 2022, fecha de vencimiento del plazo actual, hasta la toma de servicio por parte de quien o quienes resultaren adjudicatarios de la licitación encomendada por el Decreto N° 949 del 26 de noviembre de 2020.

Hidrómetría

Red ampliada y mejor información

Desde la toma de servicio, el pasado 11 de septiembre de 2021, la Administración General de Puertos destacó la importancia del relevamiento de caudales y apostó a mejorar el servicio ofrecido sobre la medición de niveles, calidad y corrientes de agua.

En el marco de una bajante histórica que llevaba ya dos años, AGP tomó entre sus primeras medidas la realización de un control –con personal propio– del estado de toda la red, relevando las necesidades y puntos débiles del sistema, y comenzando las tareas de mantenimiento y diversas mejoras.

Así, se pusieron en funcionamiento las dos estaciones que estaban fuera de servicio **y se desarrolló un software para publicar en el portal de la AGP la información generada por cada una de las estaciones, destacando además que se avanzó para que los datos se actualicen en forma automática permanentemente, teniendo datos en tiempo real.**

Dichas tareas implicaron además la instalación de paneles solares y sistemas satelitales que garanticen el correcto funcionamiento y transmisión de datos de los equipos.

Asimismo, **en febrero se inició el proceso administrativo ante la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante para ampliar la red de hidrómetros, sumando equipos en los ríos Paraguay y Paraná Superior.** Con criterio federal, la medida apuntó no solamente a contar con más y mejor información respecto del flujo de caudales en el país, sino también a cristalizar el entendimiento del Sistema de Navegación como un esquema integrado, donde la Vía Navegable Troncal es un sector inseparable del resto.

Desde la aprobación del trámite, comenzaron recorridas y estudios en los distintos puertos del norte del país para determinar las mejores ubicaciones.

Para mediados de año, ya se habían instalado los equipos en la zona del Río Paraguay, sobre los puntos de Pilcomayo, Las Palmas, Estancia Bouvier y Formosa.

En paralelo se realizaron las tareas de campo sobre el Alto Paraná, determinando el emplazamiento de las nuevas estaciones en Itatí, Ita Ibate, Ituzaingo, Posadas, Santa Ana, Puerto Maní, Libertador, El Dorado, Libertad e Iguazú. Las estaciones fueron instaladas entre los meses de julio y agosto, estando totalmente on line desde finales de ese mes.

De esta forma, las provincias de Chaco, Formosa, Corrientes y Misiones, y todo usuario de la VNT, cuentan ahora con más información pública sobre el estado del río, permitiendo una navegación previsible y segura en sus puertos.

Con esas incorporaciones, **se añadieron en estos primeros doce meses un total de 14 estaciones a las 37 ya emplazadas, sumando un 40% más de infraestructura y tecnología** a la gestión de la información en el sistema de navegación.

Se añadieron en estos primeros doce meses un total de 14 estaciones a las 37 ya emplazadas, sumando un 40% más de infraestructura y tecnología.

Convenios

Una gestión abierta

Asumiendo las directivas del Poder Ejecutivo Nacional y el Ministerio de Transporte, la gestión de la Administración General de Puertos se caracteriza por su reapertura al sector portuario nacional y el intercambio permanente con sus instituciones y autoridades.

En ese marco, la Vía Navegable Troncal profundiza esa política, que se materializa en numerosas reuniones, convenios y acuerdos logrados con las entidades protagonistas del sector portuario, pero también de logística en general y comercial.

Una de las primeras medidas tomadas por las autoridades de la empresa estatal fue el viaje a Santa Fe, Chaco y Formosa, para subrayar la relevancia de las provincias y sus gobernadores dentro del nuevo esquema, al finalizar la concesión privada tras más de un cuarto de siglo.

Asimismo, **se organizó una mesa de diálogo que funcionó en forma periódica, ininterrumpida y permanente**, donde los usuarios de la VNT pueden conocer de primera mano las actividades que se realizan e intercambiar miradas y opiniones sobre las próximas medidas a tomar.

Esa política de puertas abiertas llevó también a formar parte de la 57º Exposición Rural Argentina, donde miles de personas –y productores rurales, beneficiarios últimos del sistema– visitaron el stand de la AGP y se interiorizaron sobre su misión y tarea en el desarrollo de la producción nacional.

En ese marco, y **dado el rol estratégico que asume el Estado en el diseño de un nuevo modelo de Vía Navegable Troncal, se firmaron diversos acuerdos con instituciones del sector para sumar su capacidad a la gestión** de la principal ruta de las exportaciones argentinas.

Entre ellos se puede mencionar los convenios con la Universidad de Buenos Aires y otras facultades del país, con el Centro de Practicaje y con Prefectura Naval Argentina para intercambiar información y coordinar las distintas tareas referidas a la Vía Navegable Troncal.

También se destaca el convenio con el Instituto de Desarrollo Regional (IDR) de Rosario, que **inició una serie de estudios sobre el cuadro de situación de la infraestructura portuaria pública fluvial argentina.** A partir del mismo se analizarán los puertos a la vera de la VNT en Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe, con el fin de identificar requerimientos para su potenciamiento.

Así como el que se firmó con el Servicio de Hidrografía Naval para realizar distintas batimetrías, entre ellas el nuevo estudio del lecho para tener mayor precisión sobre las necesidades para concretar la apertura del Canal Magdalena.

Se organizó una mesa de diálogo que funcionó en forma ininterrumpida y permanente durante todo el primer año de gestión.

Sistema Integrado

La VNT dentro de un proyecto fluvial federal

La Vía Navegable Trocal se entiende como el tramo concesionado por el Estado argentino para el dragado, el balizamiento, el control hidrométrico y el cobro de peajes, de los ríos de la Cuenca del Plata.

Inicialmente, este tramo comprendía entre el Puerto Santa Fe y el océano, pero en el año 2010 se extendió hasta la zona de Confluencia, en el km 1238 A.

No obstante, la VNT forma parte indisoluble de un Sistema de Navegación que incluye, además del Río Paraná y el Río de la Plata, al Paraná Superior, Río Paraguay, Río Uruguay y Guazú Talavera.

A su vez, este Sistema se integra con otros cuatro países además de la Argentina, como lo son Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay en la Cuenca del Plata.

La Administración General de Puertos, así como el Ministerio de Transporte, asume el desafío de integrar todo el sistema y proyectar su pleno desarrollo. Para ello **es necesario pensar en un sistema fluvial integrado como herramienta para un desarrollo en armonía, federal y que responda a las necesidades de cada provincia en conjunto con la nación** para potenciar su economía y las oportunidades logísticas de la producción nacional. En este Sistema se genera el 70% del PBI de los cinco países que la integran y posee una población que supera los 100 millones de personas, con 57 ciudades de más de 100.000 habitantes.

Río Paraguay y Paraná Superior

En un primer paso, AGP amplió su gestión hacia el norte de Confluencia, por el Río Paraguay y el Paraná Superior.

Se empezó por la ampliación de la red hidrométrica con el objetivo de mejorar la calidad de la navegación y la información.

El Río Paraguay tiene una extensión navegable de 2210 kilómetros. Vía Chaco y Formosa, concentra el potencial para el desarrollo portuario y la oferta de servicios. Por su parte, el Paraná Superior es la conexión fluvial de Misiones y Corrientes con la Vía Navegable Troncal y concentra el tráfico de un sector de Paraguay y Brasil con Argentina.

A su vez, en la reunión celebrada en Chaco del Consejo Federal de Hidrovía, la Administración General de Puertos, en carácter de organismo técnico y especializado, comentó las ventajas de realizar tareas de mantenimiento en los tramos mencionados al igual que lo que se hace en toda la vía, con tareas de dragado, de balizamiento y batimetrías, con el objetivo de mejorar la infraestructura disponible.

Canal Magdalena

El Canal Magdalena es una ruta navegable natural que presenta el lecho del Río de la Plata al sur del estuario, el cuál tiene 15 pies de profundidad y busca ser llevado a una profundidad de 34 pies y a 150 metros de ancho. Posee una longitud de 53 km, desde el Codillo hasta Zona de Alijo Beta.

Su puesta en uso significa la integración de todo el sistema portuario argentino, ya que conectaría a los puertos fluviales de la VNT con los puertos marítimos de la costa del Océano Atlántico.

Además, favorecerá el desarrollo de servicios conexos a la navegación en la Provincia de Buenos Aires y acortará sensiblemente los tiempos de navegación, y por consiguiente, los costos que implica.

En julio de 2021 se terminaron los procesos de autorización ambiental, que implicaron el desarrollo de una audiencia de participación pública, la cual fue generada por la Administración General de Puertos en la que expusieron 41 oradores, a los que se sumaron más de 30 asistentes y más de 500 interesados que siguieron la transmisión.

Vía Navegable Troncal

Durante el 2022, se trabajó con el Servicio de Hidrografía Naval, en la firma y ejecución de un convenio para los estudios batimétricos en el Canal Magdalena, los cuales son fundamentales para generar un conocimiento más preciso de los requisitos de la obra de apertura, sin afectar tiempos de licitación.

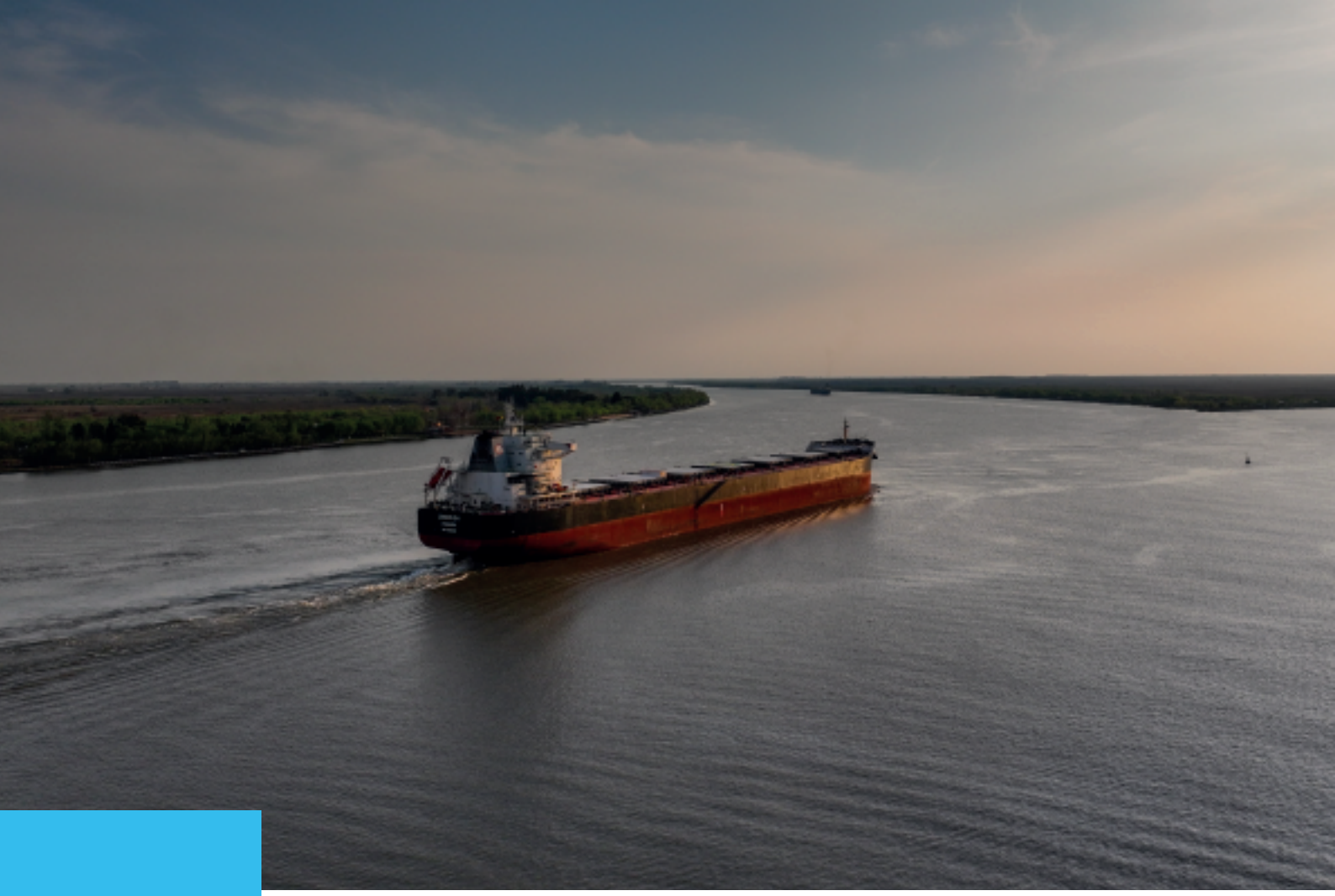
Paraná Guazú

El Paraná Guazú, que cuenta con balizamiento de AGP, es el brazo de Río Paraná que divide la provincia de Buenos Aires con la provincia de Entre Ríos. **Por más de 250 años el Paraná Guazú fue la ruta de navegación utilizada en la vía navegable, pero pasó a tener un uso secundario en el año 1977**, por la terminación del canal Mitre, que conecta los ríos de la Plata y Paraná de las Palmas.

Cobro de peaje Sata Fe – Confluencia

En este sentido, para seguir sumando nuevas inversiones y mejoras, **el Ministerio de Transporte, a través de AGP, comenzó a transitar el camino hacia el cobro de peaje de la Vía Navegable Troncal, desde la zona comprendida entre el Puerto de Santa Fe hasta Confluencia.**

El nuevo cuadro tarifario permitirá seguir ejecutando las tareas para un eficiente sistema de señalización y de dragado en dicho tramo, entregándole una centralidad superior al rol que ocupó durante la concesión anterior, para el desarrollo federal de los puertos fluviales.



Autoridades

Presidencia de la Nación
Dr. Alberto Ángel Fernández

Vicepresidencia de la Nación
Dra. Cristina Fernández de Kirchner

Jefatura de Gabinete de Ministros
Dr. Juan Luis Manzur

Ministerio de Transporte
Prof. Alexis Raúl Guerrera

Secretaría de Gestión de Transporte
Dr. Diego Alberto Giuliano

Secretaría de Planificación de Transporte
Sr. Gastón Emanuel Jaques

Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante

Administración General de Puertos S.E.
Interventor Dr. José Carlos Mario Beni
Subinterventor Lic. Patricio Hogan
Gerenta General Cdora. Verónica Adriana Piñero

Administración
General de Puertos

Ministerio de Transporte
Argentina