



## *Evaluación Nacional de la situación en materia de Agua de Lastre*

Ing. Hector Repizo  
& Asociados  
Buenos Aires, 9 de Agosto de 2010

# Objetivo y alcance de la investigación

- Ilustrar la situación actual de la Argentina en materia de Agua de Lastre
- Brindar información sólida que permita tomar decisiones en materia legislativa a nivel nacional.
- Minimizar el impacto de especies invasivas
- Trabajar en forma integrada conceptos de la industria y su Impacto en el medio ambiente.



# Alcance de la investigación

## Información de la industria naviera

- El rol de la industria naviera en la economía nacional
- Característica y ubicación geográfica de puertos
- Información sobre Agua de Lastre 2008/2009/2010
- Aspectos legales, políticos e institucionales



# Mercado Naviero Argentino

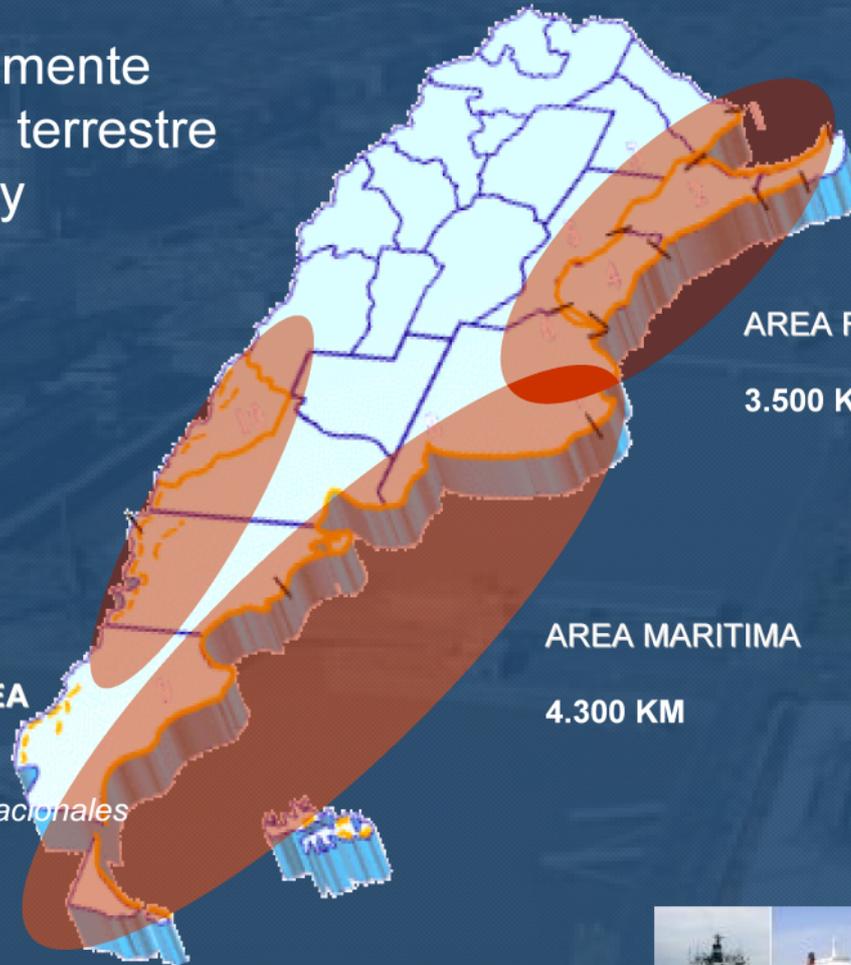
ARGENTINA cuenta con una superficie territorial aproximadamente de 4.000.000 km<sup>2</sup> de superficie terrestre (incluyendo el sector antártico) y un litoral marítimo de unos 2.700.000km<sup>2</sup>

(calculados en función de la milla 200, con lamilla 350 esa superficie se triplica)

**LAGOS AREA**  
3.000 KM<sup>2</sup>  
68 Lagos –  
4 Parques Nacionales

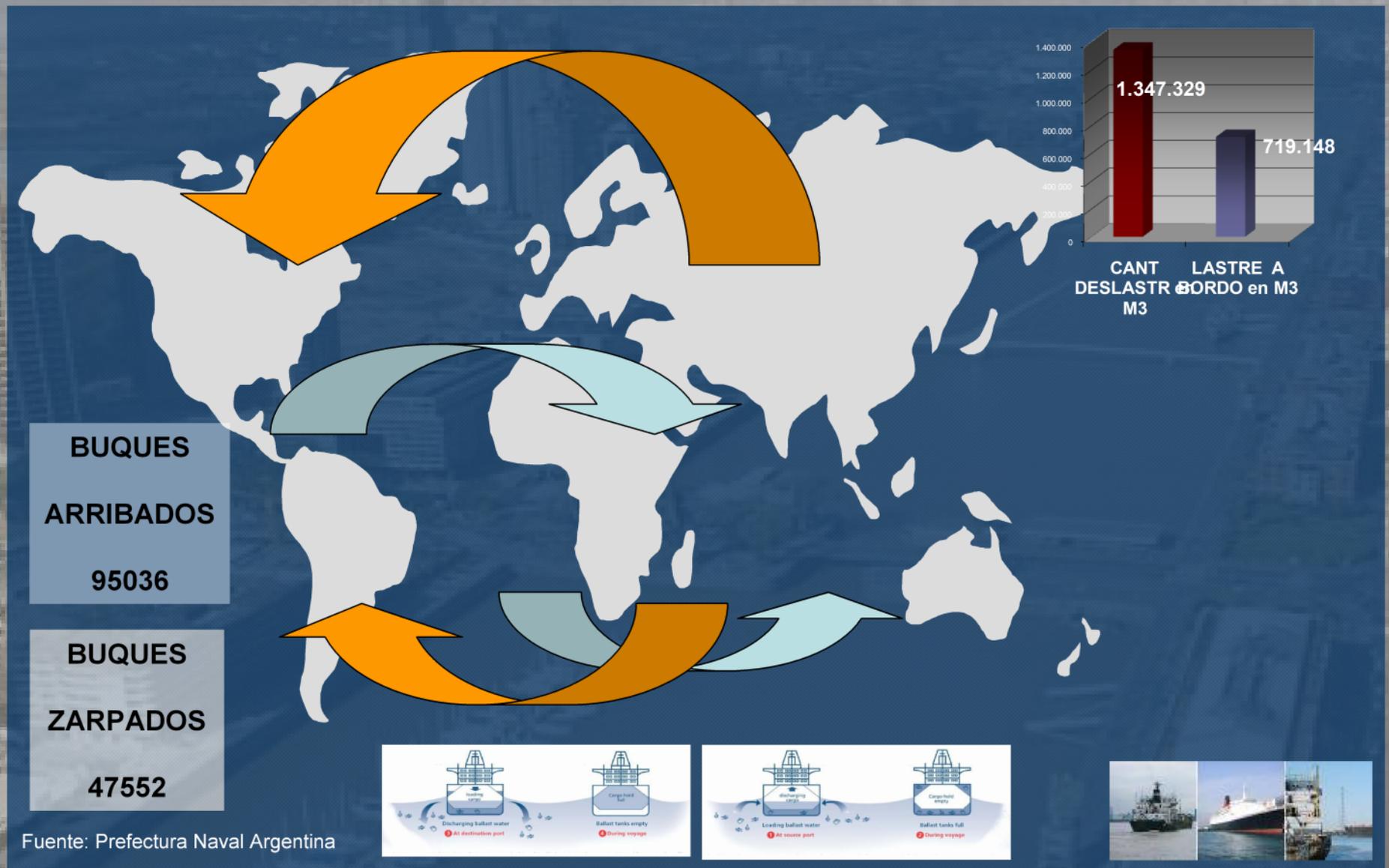
**AREA FLUVIAL**  
3.500 KM

**AREA MARITIMA**  
4.300 KM



# Lastre y deslastre de agua

periodo 2010



# Régimen Legal de Puertos Argentinos

- Argentina cuenta con un litoral marítimo de 4000 Km. de extensión y tiene además dos grandes ríos navegables, el Paraná y el Uruguay, que antes de unirse y formar el Río de la Plata recorren zonas de gran producción tanto industrial como agropecuaria.
- Con el tiempo, las necesidades de comunicación y transporte fueron generando un desarrollo portuario que incluye actualmente más de un centenar de puertos que se pueden clasificar en dos grandes tipos: los fluviales, desde Pto. Iguazú hasta Pto. La Plata, y los marítimos desde Pto. Mar del Plata en la Provincia de Buenos Aires, hasta Pto. Ushuaia, en Tierra del Fuego.
- En 1956 se crea la Administración General de Puertos con carácter de Empresa del Estado poniendo bajo su responsabilidad la explotación y administración de la totalidad del sistema portuario nacional, a
- En el año 1979 se dicta la Ley N° 22108 sobre Instalaciones Portuarias de Elevadores de Granos, que permite la existencia de terminales privadas para este tipo de mercaderías.
- El surgimiento de estas nuevas instalaciones portuarias y la necesidad de dotarlas de un régimen legal creando la conciencia de la necesidad del dictado de una Ley de Puertos que sirviera como marco de referencia para el ordenamiento del sistema existente y el desarrollo de la actividad futura



# Régimen Legal de Puertos Argentinos (cont.)

- En 1992, el gobierno dicta la Ley N° 24093, conocida como Ley de Actividades Portuarias, cuyo objetivo es regular la habilitación, administración y operación de los puertos estatales y particulares existentes o a crearse en el territorio nacional.
- Dicha Ley, en su artículo 11°, autorizó la transferencia de los puertos de propiedad del estado nacional a las provincias en las que se encuentren situados, y en el caso especial de los puertos de Buenos Aires, Bahía Blanca, Quequén, Rosario y Santa Fe, el artículo 12° estableció que previo a la transferencia deberían constituirse sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales que tendrían a su cargo la administración y explotación de cada uno de esos puertos.
- Estos entes debían organizarse asegurando la participación de los sectores particulares interesados en el quehacer portuario, comprendiendo a los operadores, prestadores de servicios, productores usuarios, trabajadores y demás vinculados a la actividad. También deberían estar representados la provincia y los municipios donde se encuentre emplazado el puerto.
- Esta condición previa fue cumplimentada por la Provincia de Buenos Aires por medio de la Ley N° 11414, creando el consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca como entidad de derecho público no estatal que tiene a su cargo la administración y explotación de la zona portuaria de Bahía Blanca. De esta manera, el Puerto de Bahía Blanca fue el primero de los puertos mencionados en el artículo 12° de la Ley de Actividades Portuarias en constituir su ente administrador y, por dicha razón, a partir del 1° de setiembre de 1993 se constituyó en el **PRIMER PUERTO AUTÓNOMO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA**, liderando el proceso de transformación del sistema portuario argentino.



# Distribución de puertos



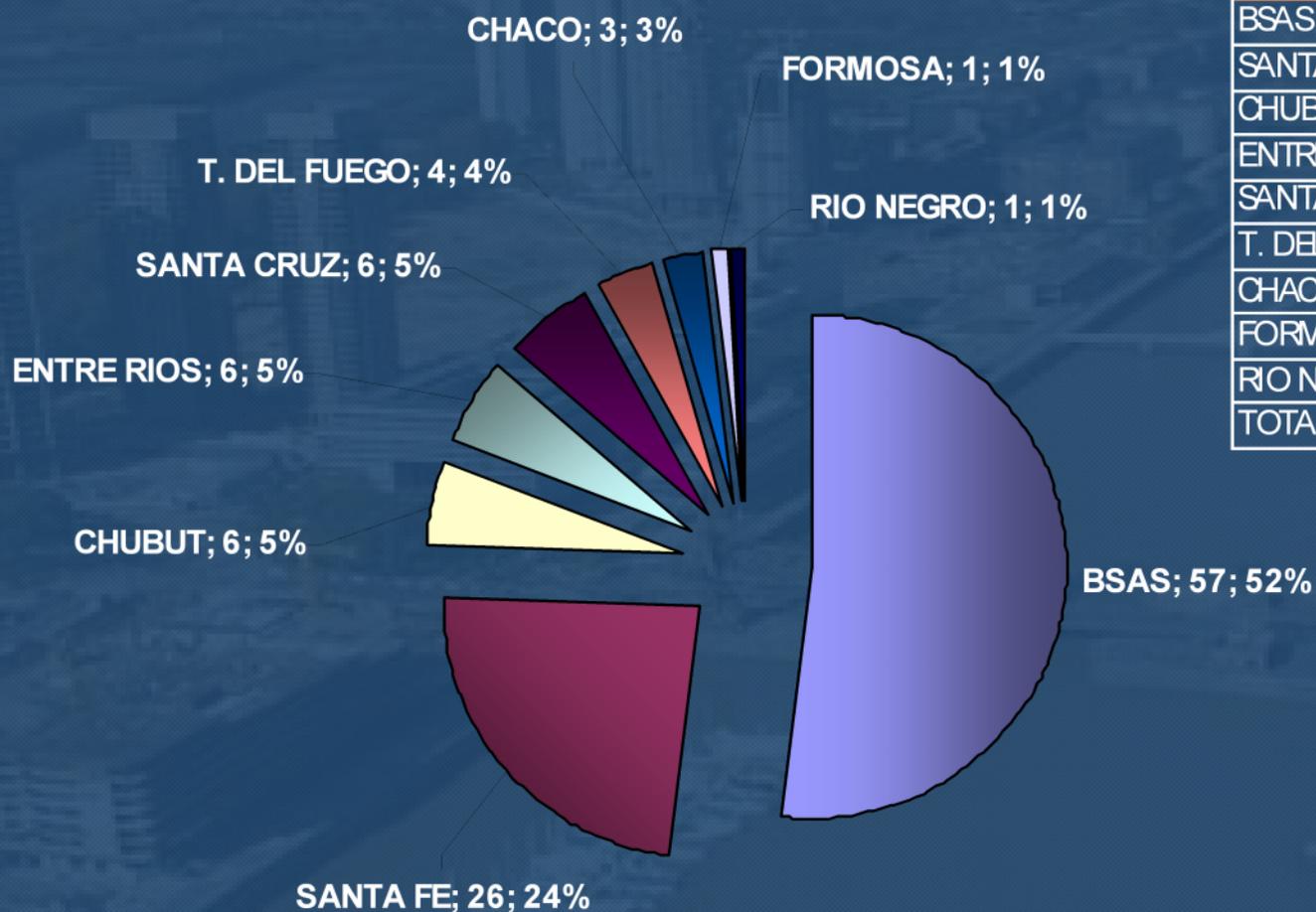
Argentina cuenta con 33 puertos habilitados, estando el 30% concentrados en la provincia de Buenos Aires.

Localización y concentración de Puertos Argentinos.

PROVINCIA	# PUERTOS	%	% Acumulado
BS AS	10	30%	30%
SANTA CRUZ	5	15%	45%
CHUBUT	4	12%	58%
SANTA FE	4	12%	70%
ENTRE RIOS	3	9%	79%
CABA	1	3%	82%
CABA	1	3%	85%
CORRIENTES	1	3%	88%
CHACO	1	3%	91%
FORMOSA	1	3%	94%
MISIONES	1	3%	97%
TIERRA DEL FUEGO	1	3%	100%
	33	100%	



# Distribución de Puertos – amarres y marinas



PROV	Total
BSAS	57
SANTA FE	26
CHUBUT	6
ENTRE RIOS	6
SANTA CRUZ	6
T. DEL FUEGO	4
CHACO	3
FORMOSA	1
RIO NEGRO	1
TOTAL PUERTOS	110

Fuente: XXXX



# Buques Bulk Carriers

Puede embarcar unas 75.000 toneladas de agua de lastre y como Argentina es un país eminentemente exportador de productos a granel (materias primas) los buques mercantes tipo Bulk Carrier, recalarán a los puertos cargados con agua de lastre que descargarán para poder embarcar.



# Mercado De "Ultramar" y El De "Cabotaje"

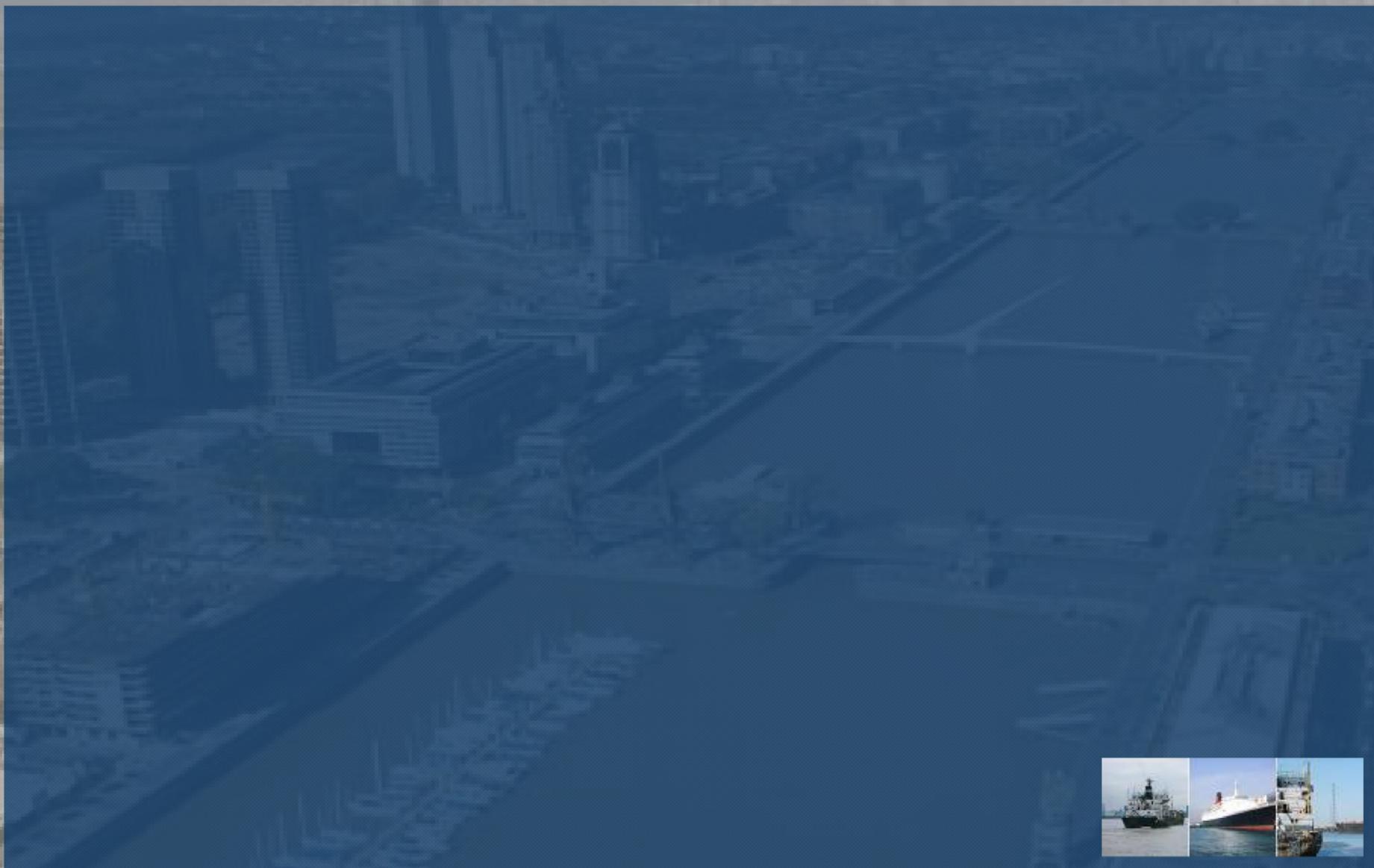
- Transporte "Tramps" de carga a granel: (líquida o sólida), es servido por grandes buques tanques o "Bulk Carrier se contratan por tiempo o por viaje de acuerdo a lo que determinan las oportunidades y condiciones de la comercialización de dichos producto.

Generalmente el tipo de carga que transportan (granos y líquidos) son de carácter estacional, los meses abril, mayo y junio por ejemplo, son meses de exportaciones de granos en nuestro país, lo que da origen a un intenso tráfico de buques "bulk carrier" en el Río de la Plata.

- Transporte "Liner" de carga general : transporta más del 80% en contenedores es satisfecho por buques de líneas regulares, donde el cargador paga una tarifa por toneladas o por unidad de contenedor.



# Puerto de Buenos Aires



# Puerto de Buenos Aires (cont.)

## Líneas Marítimas

Las características de los servicios marítimos regulares al Puerto de Buenos Aires se corresponden con los flujos comerciales que la Argentina mantiene con diferentes áreas geográficas del mundo. De esta manera, los tráficos y las frecuencias de los servicios están en consonancia con los niveles de intercambio y estructurados en cuatro rutas tradicionales:

- 1) Costa este y sur nortea-americana, incluyéndose el Caribe y Golfo.
- 2) Europa por el Mediterráneo.
- 3) Europa por el Atlántico Norte y
- 4) Sudáfrica, Medio y Lejano Oriente.

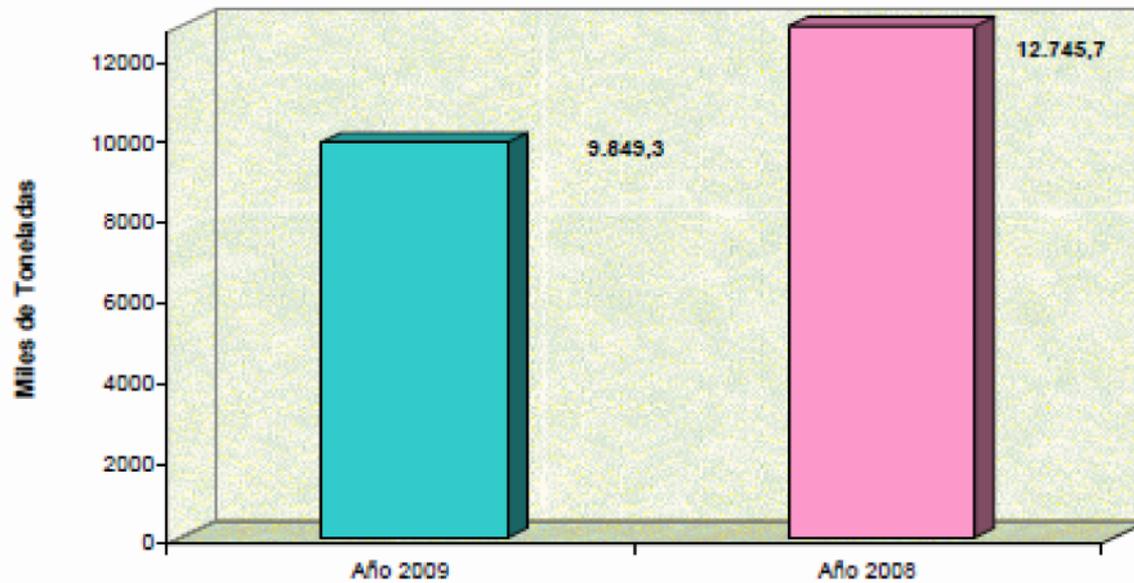
La frecuencia de los servicios varía:

según las rutas pero en promedio pueden contabilizarse unos 30 buques con escalas semanales en Buenos Aires, los que son operados por más de 50 compañías navieras que transportan las cargas del comercio exterior argentino



# Puerto de Buenos Aires (cont.)

CUADRO Nº 1  
PUERTO BUENOS AIRES  
Movimiento de Carga Total  
Año 2009 - 2008



Variación - 22,7%

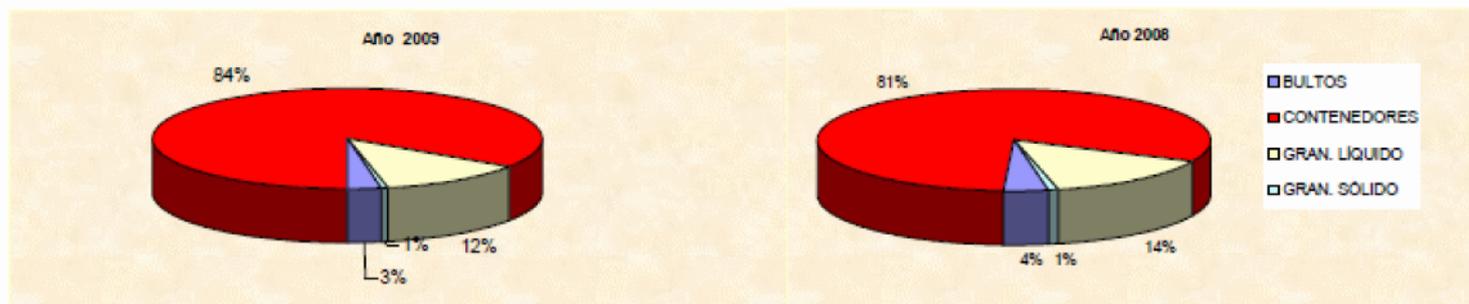


CUADRO N° 2  
**PUERTO BUENOS AIRES**

COMPOSICIÓN DE LA CARGA  
 Año 2009 - 2008  
 ( En Miles de Toneladas)

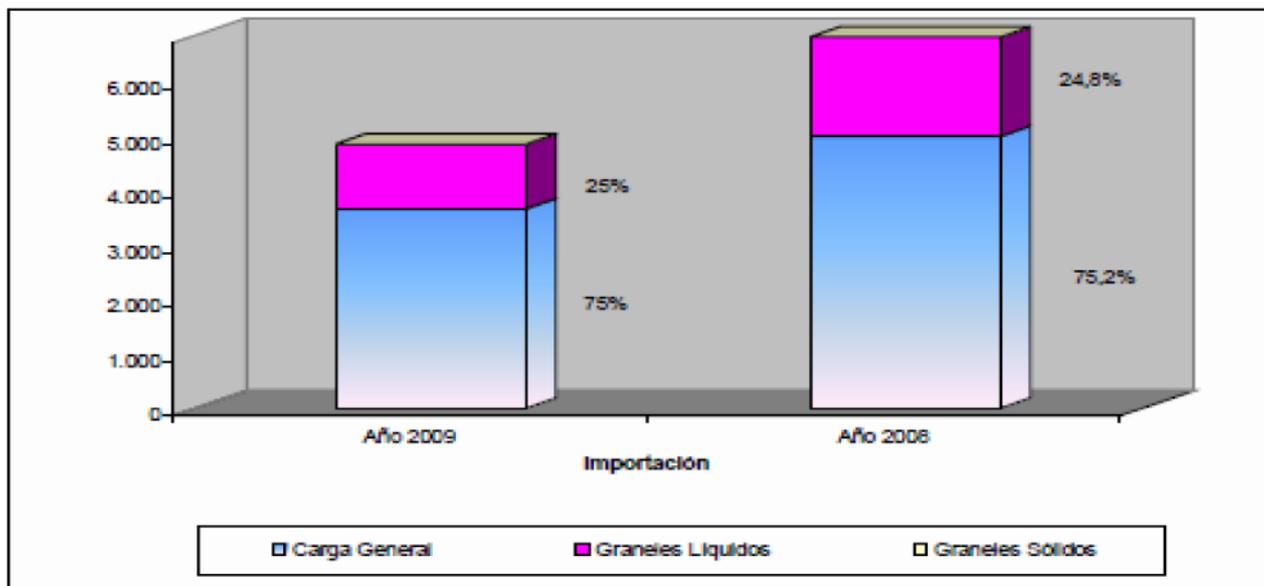
Año 2009	
BULTOS	262,7
CONTENEDORES	8.337,4
GRAN. LÍQUIDO	1.192,5
GRAN. SÓLIDO	56,7
<b>TOTAL</b>	<b>9.849,3</b>

Año 2008	
BULTOS	483,2
CONTENEDORES	10.338,9
GRAN. LÍQUIDO	1.824,9
GRAN. SÓLIDO	118,7
<b>TOTAL</b>	<b>12.745,7</b>



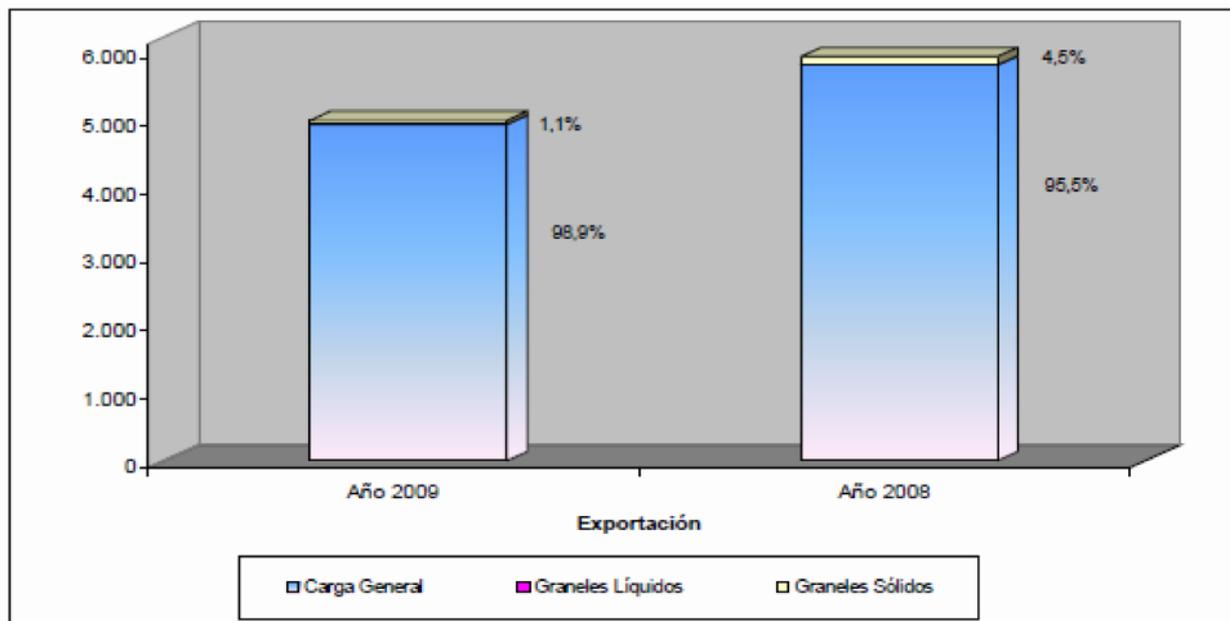
**CUADRO N° 3**  
**PUERTO BUENOS AIRES**  
**Movimiento de Carga de Importación**  
**Año 2009 - 2008**  
**(En miles de Tons)**

	Importación		
	Año 2009	Año 2008	Variación
Carga General	3.670,9	4.999,7	-26,6%
Graneles Líquidos	1.192,5	1.824,9	-34,7%
Graneles Sólidos	0	0	0,0%
<b>Total</b>	<b>4.863,4</b>	<b>6.824,6</b>	<b>-28,7%</b>



**CUADRO Nº 4**  
**PUERTO BUENOS AIRES**  
 Movimiento de Carga de Exportación  
 Año 2009 - 2008  
 (En miles de Tons)

	Exportación		
	Año 2009	Año 2008	Variación
Carga General	4.929,2	5.802,4	-15,0%
Graneles Líquidos	0,0	0,0	0,0%
Graneles Sólidos	56,7	118,7	-52,2%
<b>Total</b>	<b>4.985,9</b>	<b>5.921,1</b>	<b>-15,8%</b>



# Agua de lastre y su impacto

## Importancia del agua de lastre

El 90% de los *commodities* mundiales se realiza a través de la navegación, representando una fuerza vital para brindar mejor calidad de vida a través del comercio y de los negocios.



## Problemática del agua de lastre

Representa una amenaza ambiental significativa a medida que miles de organismos son conducidos por el mundo en los tanques de lastre de los buques, afectando de manera severa la ecología nativa y produciendo un importante impacto sobre la economía y la salud humana.



# ***NORMATIVA NACIONAL E INTERNACIONAL***



## •Marco Internacional:

**Directrices para el control y la gestión del agua de lastre** de los buques a fin de reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos, **1997**.

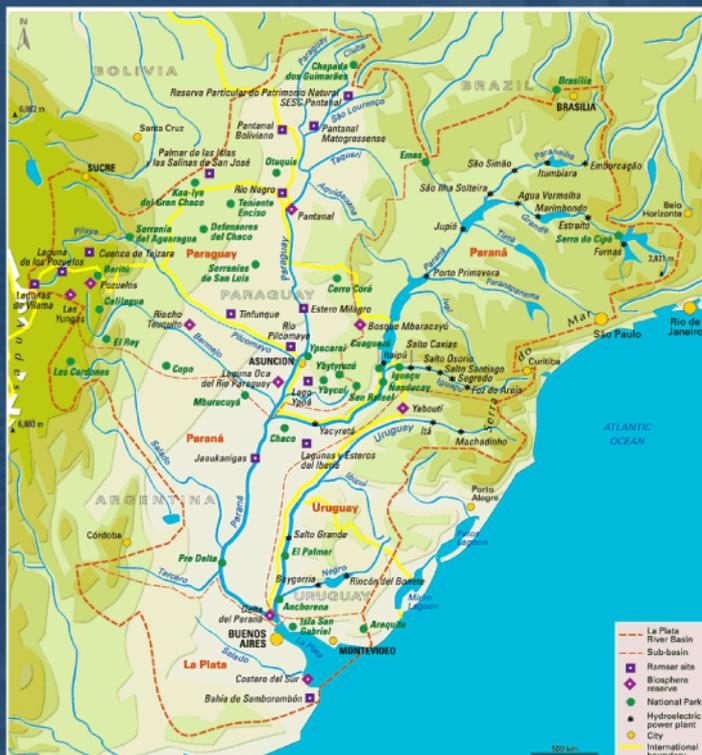
**Convenio internacional** para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, **2004**.

## •Marco Nacional:

**Ordenanza N° 07/98** “Prevención de la contaminación con organismos acuáticos en el lastre de los buques destinados a puertos argentinos de la cuenca del plata”.



# Ordenanza DPMA N° 7/98



**PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN CON ORGANISMOS ACUÁTICOS EN EL LASTRE DE LOS BUQUES DESTINADOS A PUERTOS ARGENTINOS DE LA CUENCA DEL PLATA**

## APLICACION

Todos los buques de navegación marítima internacional, que procedan de puertos extranjeros y lleven a bordo agua de lastre, teniendo como destino o escala puertos argentinos para acceder a los cuales en algún momento deban navegar por el Río de la Plata

# Ordenanza DPMA N° 7/98

## ACCION REQUERIDA

Deslastrarán o cambiarán el agua de lastre, antes de ingresar al límite exterior del Río de la plata.

Siempre que sea posible, realizarán la limpieza de los tanques de lastre para retirar los sedimentos.

En caso de no haber hecho el cambio de agua de lastre, retendrán a bordo el agua de lastre, hasta salir del Río de la Plata.



# ORDENANZA N° 12/ 98 (DPMA) PROTECCIÓN ESPECIAL ZONAS SENSIBLES REPÚBLICA ARGENTINA



© 1993-2003 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

# Conclusiones

- Existen capacidades técnicas para la aplicación de las ordenanzas N° 7/98, y 12/98, no obstante a ello se debería potenciar las mismas a través de monitoreos eficiente a través de equipamiento técnico para el muestreo y detección de organismos perjudiciales y agentes patógenos en el agua de los tanques de lastre.
- Teniendo en cuenta que los buques de navegación Marítima internacional antes de ingresar a limite exterior de la Cuenca del Plata, deben informar la situación respecto al procedimiento efectuado con el agua de lastre, sería de vital importancia conocer el derrotero histórico realizado por el buque puerto origen, escalas realizadas, en virtud que la información brindada por la estación costera refiere como país de procedencia a Brasil, ello nos permitiría no solo conocer las características de las especies procedentes del país de origen, sino también considerar las potencialidades de las especies originarias de los países en la que el buque realizo la escala comercial.



## Conclusiones (cont.)

- Implementar planillas electrónicas para el control del agua de lastre, con el objeto de obtener datos estadísticos de su movimiento en el país, ello permitirá efectuar análisis comparativos anuales, determinándose con ello los meses de mayor afluencias de buques pudiéndose elaborar un histórico de cantidades de aguas deslastradas en el límite exterior de la Cuenca del Plata.
- Identificación de buques que representen un alto riesgo a través de un sistema de información que las Agencias Marítimas puedan presentar con la debida anticipación antes del ingreso a aguas jurisdiccionales, teniendo en cuenta que para el transporte de línea de carga general las empresas navieras cuentan con líneas e itinerarios fijos donde las salidas y escalas de los buques están determinadas hasta con seis meses.  
Respecto de grandes buques tanques o ( Bulck Carrier ) de carga a granel ( líquida y sólida ) preveer en los meses que Argentina exporta sus granos al exterior abril, mayo y junio donde se intensifica el trafico en el Río de la Plata, un mayor control teniendo en cuenta que estos grandes buques deslastran grandes toneladas de agua para poder embarcar la mercadería.



# Conclusiones (cont.)

- Se debería instrumentar algún tipo de estrategia regional respecto al transporte de cabotaje fluvial que se realiza a través de los ríos interiores de la Cuenca del Plata conformado principalmente por la denominada Hidrovia Paraguay y Paraná que une al Matogroso Brasileño con los puertos del Río de la Plata, considerándose que este es un mercado cerrado para los países que integran la cuenca (Argentina- Brasil, Uruguay, Paraguay y Bolivia).

