Transporte

Claves para reconfigurar el sistema de transporte de cargas y logística de Argentina en 6 años: Hidrovía y Río Paraná (Nota N°3)

JULIO CALZADA - ALFREDO SESE

Argentina en los próximos 6 años tiene la posibilidad de instrumentar cambios estructurales profundos y fundamentales en su sistema de transporte de cargas. La concesión del dragado y balizamiento del Río Paraná en el Tramo Gran Rosario-Océano vence en el año 2021. El Gobierno Nacional quiere realizar una nueva licitación para seleccionar un nuevo concesionario. Se vienen momentos claves para el futuro de las exportaciones de Argentina y el transporte fluvial.

En dos notas anteriores del informativo semanal de la Bolsa, analizamos temas claves para el campo argentino en materia de transporte y logística para las cargas granarias. En efecto, Argentina se podría estar enfrentando en los próximos 6 años a la posibilidad de instrumentar cambios estructurales profundos y fundamentales en todos sus modos de transporte: vial, ferroviario y fluvio marítimo. Estos cambios podrían generar una baja en los costos de traslado y logística que nuestro país necesita. Esta situación va a depender de las decisiones que se tomen y del éxito en la implementación de las nuevas políticas, regulaciones y nueva infraestructura.

Esos cambios serían:

1. Implementación final del sistema de Participación Público-Privada en los corredores viales que transporta granos a los nodos portuarios principales de Argentina: Gran Rosario, Bahía Blanca y Quequén.
2. Finalización de las concesiones ferroviarias para el transporte de cargas y la implementación del sistema 'Open Access'.
3. Finalización de la concesión del dragado y balizamiento del canal navegable troncal del Río Paraná desde el Santa Fe al Océano y desde Confluencia a Santa Fe.
4. La implementación de bitrenes y camiones escalables que podrían llegar a permitir –de manera paulatina- aumentar la capacidad de cargas de granos en el modo vial y reducir los costos de transporte.
5. La posible solución a la problemática de los elevados costos para transportar granos desde el Norte Argentino a los Puertos del Gran Rosario y zona central del país. Todo esto vía 'Open Access' y rehabilitación del Belgrano Cargas en el tramo Joaquín V. Gonzalez (Salta)- Avia Terai- Gran Rosario.
6. El posible avance del transporte de cabotaje de granos en el Río Paraná hacia el Gran Rosario, potenciando los puertos chaqueños, correntinos y de la Provincia de Entre Ríos.
7. La mayor participación del modo ferroviario en cargas granarias mediante nuevas obras de acceso a las terminales portuarias.
8. La búsqueda de un esquema institucional, económico y financiero que brinde solución a la permanente problemática de rehabilitación de los caminos de la red terciaria (caminos rurales).

En la presente nota abordaremos el tema de la finalización de la concesión del dragado y balizamiento del canal navegable troncal del Río Paraná desde el Gran Rosario al Océano y desde Confluencia al Gran Rosario.

¿Qué es la Hidrovía Paraguay-Paraná?

La Hidrovía Paraguay-Paraná constituye una de las vías navegables naturales de mayor longitud del planeta: 3442 km. desde Puerto Cáceres (Brasil) a Nueva Palmira (Uruguay). Está conformada por los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay. Comprende un área de incidencia directa del orden de 720.000 km2 e indirecta de 3.500.000 km2 y una población de más de 40 millones de habitantes. Es una de las vías de transporte más significativas para el logro de la integración física y económica del MERCOSUR.

En la Hidrovía Paraguay-Paraná, pueden distinguirse cuatro secciones que se observan en el mapa que se adjunta. En el mismo aparece el calado por tramo que se propone alcanzar, ya que la situación actual es la siguiente:

Sección N°1: Tramo Cáceres – Corumba. Tiene una longitud de 672 km. dentro del denominado 'Pantanal', zona de muy dificil navegacion y con serias restricciones para ejecutar obras y navegar debido a las limitaciones ambientales.
Sección N°2: Corumba-Confluencia. Tiene una longitud de 1532 km con calados que dependen de la altura de las aguas y que muchas veces es menor a 8 pies de calado. Este tramo es navegable por convoyes de barcazas de 1.000 a 2.000 toneladas cada una.
Sección N°3: Confluencia – Santa Fe. Tiene una longitud de 654 km con 10 pies de calado, apto para barcazas con mayor capacidad de carga. El dragado y balizamiento de este tramo está concesionado por el Gobierno Argentino a la firma Hidrovía S.A.
Sección N°4: Traza fluviomarítima. Desde la Ciudad de Santa Fe al Océano. Desde la ciudad de Santa Fe hasta el complejo portuario Puerto General San Martín- Timbúes la profundidad actual es de 25 pies de calado y desde este complejo hasta el Océano el calado de diseño es de 34 pies. El dragado y balizamiento de este otro tramo también está concesionado por el Gobierno Argentino a la firma Hidrovía S.A.

¿Qué comprende la concesión de dragado y balizamiento del canal navegable troncal?

Se trata de una concesión de obra pública por peaje para la modernización, ampliación, operación, y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de redragado y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal, comprendida entre el kilómetro 584 del Rio Parana, tramo exterior de acceso al Puerto de Santa Fe y la zona de aguas profundas naturales en el Río de la Plata exterior hasta la altura del kilómetro 205,3 del Canal Punta Indio por el Canal Ingeniero Emilio Mitre, cuyo contrato fue aprobado por el Decreto Nº 253 de fecha 21 de febrero de 1995.

Luego, se estableció que dicho contrato abarcaría desde el kilómetro 584 del Río Paraná, tramo exterior de acceso al Puerto de Santa Fe y las zonas de aguas profundas naturales en el Río de la Plata exterior hasta la altura del kilómetro 239,1 del Canal Punta Indio por el Canal Ingeniero Emilio Mitre.

En el año 2010, a través del Decreto N° 113/2010 se ratificó la Renegociación y Ampliación del Contrato de Concesión entre el Estado Nacional e Hidrovía S.A. En dicha renegociación se acordó la extensión del plazo del contrato por un término de ocho años, hasta el año 2021 y ampliar la obra desde la zona comprendida al norte del Puerto de Santa Fe, entre el km. 584 hasta Asunción (República del Paraguay) en el km. 1.619, por los ríos Paraná y Paraguay.

¿Cuál es la importancia económica de la Hidrovía Paraguay-Paraná?

En el informativo semanal N° 1858 de la BCR del 18/5/2018 se analizó la importancia económica de la Hidrovía Paraná-Paraguay desde Puerto Cáceres al Gran Rosario. Allí se exponían algunas conclusiones importantes:

- Sin computar la totalidad de las cargas, habíamos verificado que por la Hidrovía Paraná- Paraguay en el tramo Corumbá (Brasil)- Océano operaban cargas por 102 Mt. Esta cifra equivalía al 23% del movimiento total anual de cargas de Argentina estimado en 450 Mt, la cuarta parte del total del transporte anual de cargas de Argentina. Los indicadores económicos de esa nota mostraban la notable relevancia de la Hidrovía Paraná- Paraguay, especialmente en el tramo Gran Rosario- Océano. Pero habíamos dejado constancia que por falta de datos oficiales no habíamos podido computar otras cargas muy significativas en este tramo, tales como:
    - Puerto Campana: hidrocarburos y derivados, fertilizantes, insumos de mineral de hierro, caños sin costura, productos embolsados y forestales.
    - Puerto de Zárate: carga general, big bags y azúcar.
    - Puerto de San Nicolás: fertilizantes, carbón, productos siderúrgicos, cargas varias.
    - Puerto Rosario: algunos minerales, rieles y durmientes, azúcar y fertilizantes.
    - Puerto San Martín: minerales y fertilizantes (Profertil, TFA y otras terminales).
    - Las cargas que podrían operar las dos centrales termoeléctricas (San Martín y Vuelta de Obligado) localizadas en Timbúes con muelle propio.
    - Las cargas despachadas de concentrados de cobre de Minera Alumbrera en Puerto San Martín.
    - Las cargas movilizadas por las cinco terminales portuarias que operan petróleo y sus derivados en el Gran Rosario (Petrobras, YPF, Esso, Oil Combustibles y Shell).
- La Hidrovía Paraná- Paraguay en el tramo Corumbá (Brasil)- Océano movilizó en el 2017 el 82% de los despachos de exportación argentinos de granos, harinas y aceites de Argentina (72 Mt anuales sobre un total de 87 Mt).
- Por el sistema Paraná-Paraguay-del Plata se concentra el 91% del movimiento de cargas contenerizada de Argentina. La suma de los contenedores de las terminales del Puerto de Buenos Aires más Rosario y Zárate ascienden a 1.533.000 TEUs sobre un total de 1.694.000 TEUs

- Por el Río Paraná hasta Escobar ingresaron en el 2017 el 60% de los buques metaneros que llegaron a Argentina con Gas Natural Licuado en adquisiciones (importaciones) que realiza ENARSA (41 buques sobre 68). Ingresaron hasta Escobar el 51% de los cargamentos de GNL comprados por ENARSA en el año (2017). Se trató de 2.300.000.000 metros cúbicos sobre un total nacional de 4.500.000.000. El resto del GNL ingreso al nodo portuario de Bahía Blanca.
- Operan habitualmente desde el Gran Rosario hasta el Océano casi 4.500 buques en el año.
- Se movilizan anualmente más de 600 mil automóviles y es elevadísimo el movimiento de pasajeros en el Puerto de Buenos Aires; casi 313.000 personas en año en 102 cruceros (Ciclo 2015/2016).

En un reciente trabajo realizado en la Provincia de Santa Fe por la denominada 'Mesa de Trabajo público-privada para la Red Troncal de navegación del río Paraná' que integra la Bolsa de Comercio de Rosario y otras entidades privadas, se procedió a estimar el total de cargas en la Hidrovía Paraguay- Paraná, en el tramo fluviomarítimo (Santa Fe- Océano), para buques de calado superior a 15 pies de profundidad. Se utilizaron datos proporcionados por la empresa Hidrovía S.A. Como puede verse en el cuadro respectivo, las cargas totales ascenderían a 135 Mt. Se computan cargas graneleras sólidas y líquidas, cargas generales, portacontenedores, tanques con GNL, car carrier y cargas frigoríficas.



El vencimiento de la concesión del dragado y balizamiento del canal navegable troncal Río Paraná

Entre fines de la década de los ochenta y primeros años de los noventa, distintas entidades privadas entre las cuales estuvo la Bolsa de Comercio de Rosario solicitaron al Gobierno Nacional el dragado y balizamiento del Río Paraná en el tramo Santa Fe- Oceáno, con el objeto de asegurar la navegación en la zona y la salida de las exportaciones argentinas de granos, harinas y aceites.

En setiembre de 1992 el Gobierno Nacional decidió concesionar a una empresa del sector privado el dragado y balizamiento en el tramo citado. Para ello se realizó un llamado a licitación pública nacional e internacional para seleccionar un concesionario. El proceso de licitación pública internacional permitió la selección como adjudicatario de la empresa de origen belga Jan de Null, la que asociada a la empresa local Emepa constituyó la empresa Hidrovía S.A.

A mediados de 1995, el nuevo concesionario Hidrovía S.A. comenzó a trabajar en la obra y ya en el mismo año, el río Paraná empezó a admitir la navegación de buques de gran porte al estar asegurada la profundidad de 32 pies efectivos desde Timbúes al Mar. En el año 2006 se llevó la profundidad a los 34 pies efectivos actuales (en la práctica son 36 pies por los 2 pies que hay que debajo bajo la quilla del buque) para el tramo del río Paraná que va desde el Gran Rosario al Océano Atlántico, asumiendo el costo adicional los usuarios de las vías navegables. Luego se extendieron las tareas al tramo Confluencia- Santa Fe.

Esta concesión tiene vencimiento en el año 2021, razón por la cual el Gobierno Nacional ha informado su decisión de llevar a cabo una nueva licitación pública nacional e internacional para seleccionar un nuevo concesionario. Para aportar ideas e iniciativas a este proceso de licitación, en la Provincia de Santa Fe se ha constituido la denominada 'Mesa de Trabajo público-privada para la Red Troncal de navegación del río Paraná'. La misma está conformada por las siguientes entidades pública y privadas: Bolsa de Comercio de Rosario, la Bolsa de Comercio de Santa Fe, el Consejo Portuario Argentino, la Cámara de Puertos Privados Comerciales, la Cámara de Actividades Portuaria y Marítimas, el Centro Marítimo Rosario, la Cámara de Comercio, Industria y Servicios de San Lorenzo y su zona, el Gobierno de la Provincia de Santa Fe representado por la Secretaría de Transporte y el Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná y los Entes Administradores de los Puertos de Reconquista, Rosario, Santa Fe y Villa Constitución. Todas estas instituciones son representativas de más del 80% de la carga usuaria de la vía navegable (y casi la totalidad de los buques que por ella transitan).

La Mesa de Trabajo busca la consolidación de un sistema de navegación eficiente, sustentable y seguro, que favorezca el crecimiento del transporte por agua, el desarrollo de las hidrovías –especialmente la de la vía navegable troncal del río Paraná- y la baja de los costos logísticos. Persigue los siguientes lineamientos:

- Impulsar el crecimiento del transporte por agua, el desarrollo de las hidrovías y la baja de los costos logísticos. Sostienen que teniendo en cuenta que la actual concesión de las tareas de dragado y señalización vence en el año 2021, es imprescindible que el Estado Nacional comience las tareas de consultas y diseño del pliego para el llamado a licitación, de modo que al momento de finalización del actual contrato ya se haya adjudicado el nuevo y se garantice la continuidad en la prestación del servicio.
- Plantear mejoras en la vía navegable (profundización, ensanche del canal de navegación, radas u otras), contemplando adecuadamente la opinión de todos los usuarios de la misma, debiendo necesariamente incluirse

en el nuevo pliego las obras que mejorarían significativamente la condición de la vía navegable actual, realizando los estudios ambientales pertinentes de modo de garantizar la sustentabilidad de la obra.
- Mantener la participación del sector privado en las tareas de dragado y señalización de la vía navegable troncal, y que el proceso de selección del concesionario se realice en un entorno competitivo y transparente, con la participación de los usuarios. En este tenor, solicita que se exija a los participantes para llevar a cabo las obras de dragado de apertura y/o de mantenimiento y señalización, probada solvencia técnica, experiencia internacional reconocida en obras similares y eficiencia en el management de la obra.
- Constituir el Órgano de Control de la concesión de la vía navegable troncal del río Paraná, como ente separado de la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante y con la participación de los distintos actores del sistema, facilitando el acceso a la información de los indicadores económico-financieros de la concesión, en particular la referida a costos e ingresos.

El objetivo de esta mesa de trabajo público-privada es participar activamente para que los principios citados sean adecuadamente contemplados en el proceso licitatorio previo, los pliegos de bases y condiciones de la licitación y el marco regulatorio de la nueva concesión para el dragado y señalización de la vía navegable troncal del río Paraná. Por otra parte, puso a disposición del Gobierno Nacional en el mes de Setiembre de 2018 un documento de trabajo que reúne toda la información y antecedentes disponibles en las instituciones, el cual puede ser utilizado como base para los estudios y análisis a iniciar por parte de la Subsecretaría para las tareas relativas a la nueva licitación.