Principales resultados del Estudio de Factibilidad Técnico-Económica para la mejora del tramo argentino de la Hidrovía Paraguay-Paraná

Pablo Ybañez - Alfredo Sesé

El Estudio prevé inversiones de aproximadamente U$S 800 millones y gastos de mantenimiento de unos U$S 3.000 millones, en una concesión a 15 años. Con estas mejoras se lograría abaratar los costos de transporte en un 20% por tonelada transportada.

Debido al carácter estratégico de la Vía Navegable Troncal (VNT) del Río Paraná y el Río de la Plata como salida de la mayoría de las exportaciones argentinas, un conjunto de entidades y empresas del sector privado, principales dadores de carga de esa vía navegable, elaboró un estudio de factibilidad técnico-económica para el próximo periodo de concesión.

El trabajo debe entenderse como un aporte de información del sector privado que servirá de base al llamado a licitación de una nueva concesión de las tareas de dragado y señalización de la Vía Navegable Troncal del Río Paraná, en el marco en que el contrato de concesión vigente vencería en 2021.

Ese conjunto de entidades está conformado por la Bolsa de Comercio de Rosario, Cámara Argentina del Acero, Cámara de la Industria Aceitera de la República Argentina-Centro de Exportadores de Cereales, Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas, Cámara de Puertos Privados Comerciales y la Unión Industrial Argentina.

A principios del mes de julio se recibió la versión final del Estudio por parte de la consultora encargada de su realización, el que ya fue puesto a disposición de las autoridades del Ministerio de Transporte de la Nación.

El Informe Final, que cuenta con más de 3.000 páginas y planos, se estructura en cinco tomos: Resumen Ejecutivo; Ingeniería: Evaluación Económico-Financiera; Evaluación Medio Ambiental y Legal y Normativas. Descarga aquí el Resumen Ejecutivo.

Objetivos del proyecto

- Lograr un sistema más productivo en la vía navegable ya que ello generará más tonelaje transportado, con efectos multiplicadores y beneficios económicos para toda la sociedad argentina.
- No requerir financiamiento o aportes del Estado Nacional
- Proponer la constitución de un Órgano de Control de la concesión con participación de la Nación, las provincias y representantes del sector privado con intereses de largo plazo en el Sistema de Navegación Troncal (SNT).
- Bajar el costo del transporte en la vía navegable y optimizar la eficiencia del sistema.
- Alinear los intereses del Estado Nacional, el concesionario y los usuarios del SNT.
- Optimizar los términos de la Concesión y sus resultados.

Principales recomendaciones para una futura concesión

- Se propone la creación de Órgano de Control independiente y autónomo, con participación de las provincias y representantes del sector privado.
- El Concesionario tendrá a su cargo los trabajos de dragado de apertura y de mantenimiento y la señalización, mediante el cobro de peaje a cada buque, tal como es actualmente.
- La Concesión cubrirá la totalidad de la Vía Navegable, incorporando la vía Bravo-Guazú-Talavera.
- Plazo de concesión máximo de 15 años.

- Modificación de la Subsección I.3, extendiéndola hasta el km 470 (Timbúes).

Algunas cifras significativas

- El CAPEX (inversión) + OPEX (operación) estimado para el proyecto alcanza a aproximadamente U$S 3.800 millones, de los cuales el CAPEX representa cerca del 20%.

- El Estudio concluye que con una de tarifa de peaje de U$S 2,82 por TRN (Tonelada de Registro Neto), 8% menor que la actual de U$S 3,06, sería suficiente para financiar todas las obras de ensanche y profundización que se proponen.

- Ahorro por tonelada transportada del orden del 20%, medidos en U$S.