

Hidrovia: quién asesora al Ministro?

Alejandro Bustamante¹

En los últimos días han tenido difusión pública comunicados del Ministerio de Economía celebrando los presuntos logros que resultarán de la próxima concesión de la Hidrovia recientemente adjudicada.

A juicio del autor, estos comunicados incluyen afirmaciones inexactas o erróneas que distorsionan la percepción acerca de las consecuencias sobre la competitividad del comercio exterior argentino y de los demás países de la Cuenca del Plata que resultarán de las tarifas de peaje y metas de profundización de la Hidrovia convalidadas para la próxima concesión.

Se analizan a continuación algunas de las afirmaciones referidas a presuntas reducciones de tarifas, compromisos de inversiones y mejoras de competitividad.

Reducción de 13.5% en la tarifa de peaje y mejora de competitividad por completamiento de capacidad de carga en puertos Up river.

Se afirma que se generará un ahorro inmediato de 13.5% en relación a la tarifa de peaje de 4,30 US\$/TRN vigente².

Se omite mencionar que la tarifa de 4,30 US\$/TRN incluye un recargo a la tarifa de peaje decidido por el gobierno actual en Julio de 2024, con el objetivo de reducir la deuda generada por el concesionario estatal con la empresa prestadora de servicios de dragado. Este recargo se aplicó sobre la tarifa de 3.06 US\$/TRN que había estado vigente hasta mediados del año 2024, tarifa que había resultado rentable para la empresa concesionaria de dragado entre los años 1995 y 2021.

Al momento de la preparación de los pliegos, la ANPYN (agencia estatal responsable por la preparación de los pliegos de concesión) estimó una deuda remanente de US\$ 35 millones. El pliego de concesión estipula que esta deuda deberá ser cancelada por el próximo concesionario mediante el pago de un canon inicial, eliminando así la causa del recargo de tarifa. Por lo tanto la base de comparación para evaluar si la nueva tarifa de 3,80 US\$/TRN representa un ahorro, es la tarifa vigente hasta Junio de 2024 (3.06 US\$/TRN). Si se considera un ajuste por inflación U.S.A. desde Junio de 2024 a la fecha, la tarifa de 3.06 US\$/TRN en Junio de 2024 equivale a 3,28 US\$/TRN de Mayo de 2026. De modo que la nueva tarifa de 3.80 US\$/TRN no implica un ahorro de 13.5%, sino un aumento de 16% con respecto a la tarifa vigente hasta Junio de 2024, ajustada por inflación U.S.A.

¹ Director Amaltea Agro, Profesor Universidad del CEMA.

² https://x.com/MinEconomia_Ar/status/2067739403091431725

	Profundidad			Tarifa	Tarifa	Calado
	Río de la Plata	Paraná	Guazú	mínima	máxima	efectivo
				US\$/TRN	US\$/TRN	pies
Hasta Junio 2024	34	36	33	3,06	3,06	34
Julio 2024 - Mayo 2026	34	36	33	4,3	4,3	34
Etapa 0 (t ₀ a t ₁)	34	36	25	3,8	4,2	34
Etapa 1 (t ₂ a t ₃) *	36	36	34	4,65	5,05	34
Etapa 2 (t ₄ a t ₂₅) **	39	40	34	5,78	6,18	38

El comunicado del Ministerio de Economía también omite mencionar que la tarifa de 3.80 US\$/TRN aplicará únicamente durante el año inicial de la concesión (en el que prácticamente no hay obras), y que la tarifa aumentará 4.65 US\$/TRN en los dos años siguientes, y a 5.78 US\$/TRN a partir del año 5, ajustable hasta el año 25 de la concesión según evolución de costos locales e inflación U.S.A.. **La tarifa de peaje de 5.78 US\$/TRN es 87% mayor que la tarifa vigente hasta el año 2024.**

El comunicado del Ministerio de Economía afirma también que la meta de profundización definida para la próxima concesión permitirá completar la carga de los buques en puertos de Up river, mejorando de esta manera la competitividad de las exportaciones y expandiendo la frontera productiva.

Esta afirmación es incorrecta: el próximo concesionario asume la obligación de profundizar a 39 pies los canales del Río de la Plata y a 40 pies los canales del río Paraná. Para poder completar la capacidad de carga de los buques clase Panamax y Ultramax (los que transportan aproximadamente el 80% del volumen de granos originado en puertos Up river) se requiere como mínimo de 42 pies de profundidad en el caso de cargar harina de soja, y 44/45 pies en el caso de granos (los granos representan aproximadamente el 60% del volumen total originado en puertos de Up river).

Con la meta de profundización definida para la próxima concesión, estos buques seguirán incurriendo el sobre costo de aproximadamente 5 US\$/ton a carga completa que implica una escala de completamiento de cargas en puertos marítimos de la provincia de Buenos Aires o del sur de Brasil ³.

Las tarifas de peaje de referencia y fórmulas de cálculo de tarifa por tipo de buque definidas en el pliego de licitación, y los gastos operativos de navegación y de recalada en puertos obtenidos de los estudios técnicos publicados más sólidamente fundamentados; verificados con operadores logísticos; permiten inferir que las tarifas de peaje y metas de profundización de la próxima concesión de la Hidrovía

³ El pliego deja abierta la posibilidad de considerar una profundización adicional a partir del año 8 de la concesión. Esta eventual profundización adicional se basará en estudios de factibilidad generados por el propio concesionario, los que darán lugar a una renegociación de tarifa y plazo que resulte de plena conveniencia para el concesionario (ya que el concesionario no tiene ninguna obligación contractual de lograr una profundización mayor que la definida en el pliego). Esta tarifa previsiblemente será mayor que la tarifa de 5,78 US\$/TRN, siendo que el volumen a dragar aumenta más que proporcionalmente con el incremento de profundidad.

resultarían en un encarecimiento del costo logístico de exportación de granos de aproximadamente US\$ 200 millones por año con respecto a la situación vigente hasta el año 2024. Este monto no incluye el perjuicio adicional sobre el tráfico de minerales, contenedores y otras mercaderías⁴.

Compromiso de inversiones por US\$ 10.000 millones en 25 años.

Comunicados del Ministerio de Economía y declaraciones del Ministro de Economía afirman que el próximo concesionario invertirá un monto aproximado de US\$ 10.000 millones en un plazo de 25 años⁵ en concepto de mejoras en la Hidrovía.

Esta afirmación difiere en un orden de magnitud (**10x!**) con el monto de inversiones previstas detalladas en el Anexo VI del pliego de bases y condiciones publicado por la ANPYN, que detalla un monto de US\$ 994 millones en 25 años (en dólares corrientes, ajustados por inflación americana prevista).

Inversiones	994.373.103	100%
Dragado	735.221.563	74%
Balizamiento	110.055.423	11%
Tecnificación	143.864.534	14%
Hidrómetros	5.231.583	1%

El monto correspondiente a dragado incluye el alquiler semanal de dragas por parte del concesionario a su empresa matriz (que aporta dragas de su propiedad, de una antigüedad promedio de aproximadamente 15 años). El alquiler de las dragas incluye depreciación, costo del capital y beneficio del propietario, entre otros conceptos, por lo que parte de este monto mezcla inversión y beneficio de la casa matriz del concesionario. Por otro lado, aproximadamente un tercio del monto indicado como inversión en dragado de profundización debería ser considerado como gasto de dragado de mantenimiento del Canal Mitre, no como inversión. Por lo tanto, la inversión real es incluso menor que la indicada en el pliego.

La proyección financiera de la próxima concesión detallada en el Anexo VI del pliego de bases y condiciones también permite inferir que la inversión requerida no constituye más del 7% del monto total de erogaciones del concesionario a lo largo de los 25 años de concesión.

A diferencia de la construcción de rutas terrestres, la profundización de la Hidrovía no requiere cuantiosos volúmenes de hormigón, asfalto u otros materiales. Se trata de profundizar canales ya existentes, aspirando sedimento del lecho de los canales y depositándolo en áreas designadas contiguas. Las dragas pueden ser asignadas a

⁴ Este punto se desarrolla en la nota de opinión del autor Hidrovía: Pum para arriba o pum para abajo?.

⁵ <https://argenports.com/nota/caputo-destaco-la-licitacion-de-la-hidrovía-y-proyecto-usd-10-000-millones-en-inversiones/>

otros proyectos una vez concluido el contrato de concesión, por lo que no se trata de inversiones específicas del proyecto.

Una concesión en la cual el 93% del monto total de erogaciones a lo largo del plazo de concesión corresponde a gastos anuales puede caracterizarse como un contrato de servicios de mantenimiento de alumbrado, barrido y limpieza (en su versión acuática: balizamiento, dragado y gestión ambiental).

No existe por lo tanto ninguna razón válida para adjudicar por un plazo de 25 + 5 años una concesión con una tarifa de peaje no competitiva y con una meta de profundización insuficiente, que va a perjudicar la competitividad futura del comercio exterior argentino y de los demás países de la Cuenca del Plata.

Indicios inquietantes.

De acuerdo al Decreto 703/24 que convocó a la licitación de la próxima concesión de la Hidrovía, promulgado por el actual gobierno, el Ministerio de Economía es la autoridad de aplicación de la Ley N° 17.520 (Ley de Obra Pública - Concesión Pública). Este Ministerio asume por lo tanto la responsabilidad legal de verificar que las disposiciones de los pliegos diseñados por una Agencia estatal que reporta directamente al Ministro de Economía resulten convenientes para la competitividad de la economía argentina, y que cumplan con los principios del derecho administrativo y lo estipulado en las leyes vigentes.

La opinión del Ministerio de Economía no es una opinión más, sino que es la opinión de la autoridad en la que se ha delegado el interés público en esta materia.

La Procuradoría de Investigaciones Administrativas ha señalado que el pliego actual no ha subsanado varias de las irregularidades y apartamiento de las leyes vigentes detectadas en el fallido pliego anterior, y que también ha agregado irregularidades de nueva cosecha⁶.

La inexactitud de las afirmaciones contenidas en los comunicados del Ministerio de Economía genera una duda razonable en relación a si este Ministerio ha desarrollado un estudio de factibilidad económica de la propuesta de concesión. Sería por tanto conveniente que el Ministerio de Economía hiciera pública su evaluación de la conveniencia económica de la concesión propuesta, de modo de disipar la posibilidad de sumar otra irregularidad a las ya denunciadas por la Procuradoría de Investigaciones Administrativas.

⁶ PIA Expte-126-22-Dictamen-11-2-25; PIA Expte 113-26 y 119-25-Dictamen-15-5-26.