

## **Hidrovia: pum para arriba, o pum para abajo?**

Alejandro Bustamante<sup>1</sup>

Los anuncios recientes del Ministerio de Economía y de los voceros de las Cámaras que representan a las empresas exportadoras de granos y subproductos de molienda transmiten un entusiasmo desbordante en relación a los beneficios que presuntamente resultarán de la adjudicación de la próxima concesión de la Hidrovia.

Se presentan a continuación algunas de las afirmaciones relacionadas con mejoras de competitividad y ahorros trasladables al productor, y luego se las contrasta con una percepción opuesta que se desprende del análisis de los pliegos de licitación y de los estudios técnicos de dominio público auspiciados por esas mismas Cámaras en tiempos no tan lejanos.

### **Pum para arriba: ahorro de US\$ 450 millones por año, reducción de costo logístico de 10 US\$/ton, trasladable al productor.**

Los voceros de las empresas exportadoras de granos afirman que se prevé lograr un ahorro de entre US\$ 375 y US\$456 millones por año como resultado de una reducción en el orden de 9 a 11% en la cantidad de buques necesarios para el transporte de la carga generada en puertos de Up river<sup>2</sup>. El menor monto pagado en fletes y en otros gastos de recalada en puertos de Up river permitiría más que compensar el costo incremental asociado a las mayores tarifas de peaje de la próxima concesión, estimado por las Cámaras de exportadores de granos entre US\$ 65 y 85 millones por año.

En una nota aún más optimista, se afirma que la próxima concesión resultará en un ahorro de 10 US\$/tonelada por eficiencias logísticas que se trasladará a los productores, equivalente a varios puntos de reducción de retenciones<sup>3</sup>.

Considerando aproximadamente 100 millones de toneladas de granos y subproductos de molienda exportados desde puertos Up river, esta mejora resultaría en US\$ 1.000 millones de dólares por año de beneficio para los productores.

### **Pum para abajo: aumento de costo logístico para las exportaciones de granos de aproximadamente US\$ 200 millones por año.**

Las tarifas de peaje de referencia definidas en el pliego de licitación, y los gastos operativos de navegación y de recalada en puertos estimados por los estudios

---

<sup>1</sup> Director Amaltea Agro, Profesor Universidad del CEMA.

<sup>2</sup> <https://www.lanacion.com.ar/economia/la-nueva-concesion-de-la-hidrovia-podria-generar-ahorros-de-mas-de-us450-millones-anuales-nid21062026/>

<sup>3</sup> <https://www.agrositio.com.ar/canal-agrositio/la-red-rural/246926-juan-jose-blanchard-head-latam-y-coo-global-ldc-hidrovia-estamos-muy-contentos-es-un-paso-estrategico-ir-a-40-pies-es-importantisimo-implica-10-ustn-al-productor-es-mas-competitividad-varios-puntos-de-retenciones-que-se-le-devuelven-al-productor.html>

técnicos publicados más sólidamente fundamentados<sup>4</sup> (cuyos supuestos fueron validados con operadores logísticos); permiten inferir con suficiente grado de certeza que las tarifas de peaje y metas de profundización de la próxima concesión de la Hidrovía 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 mediados del año 2024. Esta estimación no incluye el perjuicio adicional sobre el tráfico de contenedores, minerales, y otras mercaderías.

El razonamiento que sostiene esta estimación se desarrolla a continuación.

Se toma como punto de referencia la profundidad de canales a 36 pies en el río Paraná y la tarifa de peaje de 3,06 US\$/TRN de la concesión vigente hasta mediados del año 2024. Para transportar un volumen de granos originado en puertos Up river estimado de manera conservadora en 110 millones de toneladas como representativo de la próxima concesión<sup>5</sup>, se estima un requerimiento de aproximadamente 2.800 buques por año, de los cuales aproximadamente el 70% correspondería a las categorías Panamax / Ultramax, de mayor capacidad de carga.

Escenario	<b>Concesión anterior</b>			<b>Etapa 2</b>	<b>Pliego</b>	<b>Incremental</b>
Profundidad Paraná (pies)	36	40				4
Calado (pies)	34	38				4
Carga en Up river						
Buques/año	2.800	2.604				(196)
Handy/Handymax	840	840				0
Panamax/ Ultramax	1.960	1.764				(196)
Tarifa peaje referencia (US\$/TRN)	3,06	5,78				2,72
<b>Costo logístico Vía Navegable Troncal + Completamiento puertos marítimos.</b>						
Handy/Handymax (US\$/buque)	350.281	436.838				86.557
Panamax/ Ultramax (US\$/buque)	747.677	855.873				108.196
<b>US\$/año</b>	<b>1.759.683.007</b>	<b>1.876.703.655</b>				<b>117.020.648</b>
Handy/Handymax	294.236.427	366.944.098				72.707.671
Panamax/ Ultramax	1.465.446.580	1.509.759.557				44.312.978

La profundización de la Hidrovía a 40 pies, objetivo de la Etapa 2 de la próxima concesión, permitirá una mayor carga de granos por buque, por lo que se requerirían aproximadamente 200 buques menos por año para transportar el mismo volumen de granos generados en puertos Up river.

A pesar de la reducción en la cantidad de buques requeridos y de la mayor carga por buque, las tarifas de peaje definidas para la próxima concesión (87% mayores

<sup>4</sup> Entre otros, Estudio de Factibilidad Técnico Económico del próximo período de concesión del Sistema de Navegación Troncal, coordinado por Latinoconsult, auspiciado por CIARA, CEC, UIA, CAA, BCR, CPPC, CAPYM (2020); Análisis de Alternativas de la Vía Navegable Troncal. A. Menéndez, H. Prendes, A. Juan. AADIP, auspiciado por CPPC (2022); Estudio de Factibilidad Económico Financiero de las obras de ensanche y profundización del Sistema de Navegación Troncal de Confluencia al Océano, UNL (2022).

<sup>5</sup> Ya ha habido años con más de 100 millones de toneladas de granos originados en puertos Up river.

que las tarifas vigentes hasta Junio de 2024) generarían un incremento del costo logístico de aproximadamente US\$ 117 millones por año para exportar el mismo volumen de granos originado en puertos Up river, con respecto a la situación vigente hasta mediados del año 2024.

A la profundidad actual de la Hidrovía (36 pies en el río Paraná, 34 pies en el Río de la Plata), el volumen de granos cargado en puertos Up river se complementa con la carga de completamiento en puertos marítimos por aproximadamente 39 millones de toneladas (1.960 buques Panamax / Ultramax, 20.000 ton de carga de completamiento por buque).

La profundización a 40 pies definida para la próxima concesión es insuficiente para evitar la necesidad de la escala de completamiento de carga en puertos marítimos, por lo que los buques Panamax seguirán incurriendo en el costo incremental de una escala de completamiento de cargas.

Para poder comparar costo logístico del escenario de profundización a 40 pies en relación al escenario de referencia a 36 pies, corresponde considerar el mismo volumen total de granos transportados bajo ambos escenarios, considerando que se trata de un esquema logístico integral puertos Up river + puertos marítimos.

**Carga en puertos marítimos (completamiento + carga completa para igualar volumen total)**  
**Concesión anterior    Etapa 2 Pliego    Incremental**

Buques			
Carga de completamiento	1.960	1.764	(196)
Carga completa		276	276
ton/buque			
Carga de completamiento	20.000	11.600	(8.400)
Carga completa		68.000	
ton/año			
Carga de completamiento	<b>39.200.000</b>	20.462.400	(18.737.600)
Carga completa	<b>0</b>	<b>18.737.600</b>	18.737.600
Carga completa (US\$/buque)		309.825	
<b>Costo buques carga completa puertos marítimos</b>		<b>85.373.190</b>	<b>85.373.190</b>

Bajo el escenario de profundización a 40 pies, los 1.764 buques Panamax que cargan granos en puertos Up river tendrían que completar aproximadamente 20 millones de toneladas de carga en puertos marítimos (1.764 buques x 11.600 ton/buque, ya que saldrían más cargados desde Up river).

Para poder comparar con el volumen equivalente a los 39 millones de toneladas cargadas en puertos marítimos en el escenario de referencia con Hidrovía a 36 pies; bajo el escenario de Etapa 2 de la próxima concesión a 40 pies será necesario considerar la carga adicional de 19 millones de toneladas en puertos marítimos, equivalente a 276 buques Panamax a carga completa (aproximadamente 68,000

ton/buque en promedio) con un costo logístico asociado de aproximadamente US\$ 85 millones por año.

La profundización de la Hidrovía a 40 pies con la tarifa de peaje definida para la Etapa 2 de la próxima concesión resultaría por lo tanto en un encarecimiento del costo logístico de exportación de granos de aproximadamente US\$ 202 millones por año en relación a la situación vigente hasta mediados de 2024: US\$ 117 millones que reflejan el impacto de mayores tarifas de peaje sobre las cargas generadas en Up river, y US\$ 85 millones por contratación de 276 buques a carga completa en puertos marítimos.

### **Otra oportunidad desperdiciada.**

No es necesario ser un especialista para percatarse que un incremento de tarifa de peaje de 87% con respecto a la tarifa de peaje vigente hasta mediados de 2024, con una meta de profundización que no evita el costo adicional de una escala de completamiento, resultará perjudicial para la competitividad del comercio exterior de la Argentina y de los países de la Cuenca del Plata durante el plazo de concesión.

Hasta tanto no se logre una profundidad de canales de 44/45 pies que permita evitar la escala de completamiento de cargas, cualquier tarifa de peaje mayor a 3.20 US\$/TRN perjudicará la competitividad del comercio exterior de granos en relación a la situación vigente hasta mediados de 2024.

La información presentada en el pliego y en los estudios técnicos mencionados permite inferir que, para la meta de profundización licitada para la Etapa 2 de la próxima concesión, una tarifa de peaje menor de 3 US\$/TRN sería más que rentable para un concesionario enfocado exclusivamente en tareas de dragado, balizamiento, relevamiento de fondos, y gestión ambiental, y con un tratamiento de IVA similar al de la concesión de 1995. Esta tarifa resultaría en una mejora de competitividad de aproximadamente US\$ 230 millones por año en relación a la tarifa de 5,78 US\$/TRN definida en el pliego (cada centavo de tarifa equivale a aproximadamente US\$ 1 millón por año de ingresos para el concesionario), recuperando de esta manera la competitividad perdida desde el año 2024.

El autor desearía estar equivocado en su análisis (aunque considera muy improbable que este sea el caso). Para disipar dudas, sería muy positivo que los voceros de las empresas exportadoras de granos hagan público el análisis económico que sustenta su afirmación que la próxima concesión generará un ahorro de 10 US\$/ton trasladable a los productores de granos, equivalente a varios puntos de reducción de retenciones.

Ojalá que no llegue el día en que los voceros de las empresas exportadoras de granos (o el autor) lamenten haber ignorado el consejo de los antiguos:

*In ore clauso non intrant muscae.*

