

PRESENTACIÓN PARA LA AUDIENCIA PÚBLICA Barranqueras 27.02.09

ENTENDIMIENTO UNIREN – HIDROVÍA S.A.

Las consideraciones que se vierten a continuación no son una crítica a los resultados del contrato de obra pública por peaje otorgado por **decreto 253/1995** a la empresa **Hidroavía S.A.** La gran mayoría de los usuarios del servicio que brinda este concesionario son de la opinión que gracias a la combinación de la forma eficiente en que la empresa cumplió con el contrato, y los **excelentes resultados de la Ley 24093** de Actividades Portuarias, se pudo obtener durante el año 2007 un gran logro y llegar a una exportación **de 58 millones** de toneladas de granos y sub-productos desde la zona alrededor de Rosario. Queremos destacar que las observaciones que siguen, tienen por objetivo coadyuvar para que los mismos resultados sean obtenidos en el nuevo período que seguirá a la renegociación del contrato. Todo lo que sigue, tiene por objetivo **continuar con la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización, y tareas de re-dragado y mantenimiento de la vía navegable troncal, tomando en cuenta las grandes modificaciones que se han producido desde 1995 y las mayores demandas que el sistema deberá satisfacer en el futuro.**

Con esta premisa básica nos permitimos observar que se debería haber terminado primero **el Plan Maestro y Director del Sistema de Navegación Troncal**, que fue anunciado en Junio del 2007, **para después firmar un contrato renegociado hasta el año 2021.** Es justamente este Plan Maestro que debe determinar las obras que harán falta para asegurar que en el año 2021 **el sistema** pueda absorber **en condiciones de suficiente seguridad**, los más de **100 millones de toneladas de exportación de granos y subproductos** de la zona de Rosario, que es la meta de este Gobierno. A este enorme volumen se debe agregar los más de 10 a 12 millones de toneladas adicionales que bajarán en el futuro por el sistema del Río Paraguay-Paraná de los países vecinos. Este **enorme desafío** requiere un detallado estudio para garantizar que **la construcción de los puertos adicionales** que estos volúmenes requieren, se podrá desarrollar **dentro de un sistema que garantice al mismo tiempo la mejor seguridad posible de la navegación de más y mayores buques, manteniendo el debido equilibrio entre lo ideal y lo que es económicamente posible.** Entonces parece una decisión lógica que se haga **primero el Plan Maestro** para proceder **después a la firma del nuevo contrato, cumpliendo con las pautas fijadas en el Plan Maestro.**

Al respecto, creo conveniente que los discursos pronunciados por el Sr. Ministro De Vido y el Sr. Subsecretario de Puertos y Vías Navegables, el día 17 de diciembre 2008 en el acto de la publicación del primer libro de este Plan Maestro en el Ministerio de Economía y que fueron grabados y filmados, formen parte de la documentación a que se refiere la Resolución Conjunta N° 35/2008 y 1522/2008 MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS PUBLICAS Y MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, que dice: Que las opiniones vertidas en la Audiencia Pública servirán de elementos a valorar en la decisión que deben adoptar las autoridades de la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS respecto de la prosecución del trámite puesto en consulta.

De mi parte adjunto como **anexo 1**, un artículo del “Seminario del Comercio Exterior” del martes 23 de diciembre 2008, que reproduce **parte de los importantes anuncios** que hicieron el Sr. Ministro De Vido y el Sr. Subsecretario de Puertos y Vías Navegables, en el acto de la publicación del primer libro de este Plan Maestro. El Sr. Ministro De Vido declaró con mucha claridad que este Plan Maestro y sus Objetivos son la primera acción de **un Plan Integral, como no se ha hecho durante muchos años en la Argentina.** Hacer primero el Plan Maestro y firmar después el contrato, parecería ser una lógica secuencia.

Dentro de este contexto, me permito observar que en la **larga Carta de Entendimiento** no se puede encontrar ningún dato sobre importantes temas que a continuación me permito detallar:

1. OBRAS COMPLEMENTARIAS, ZONAS DE CRUCE, RADAS DE EMERGENCIA, RADAS DE ESPERA ETC.

Nada he podido encontrar sobre la forma que se realizarán las obras complementarias, que han sido causa de **constantes reclamos de los prácticos**, desde que se incrementó el calado permitido a 34 pies. En el **anexo 2** se podrán encontrar el Informativo 140 del Centro de Navegación donde constan algunas de las demandas que este grupo de profesionales ha formulado el día **6 de Julio del 2006**, en una reunión en el Centro de Navegación a pedido del Sr. Sergio Borrelli, Presidente de la Cámara de Pilotaje y Practicaje. Además se adjunta un artículo del Seminario del Exterior de fecha 22 de Enero 2008, donde el mismo profesional repite sus reclamos. De estos documentos se puede concluir, que en los 18 meses que pasaron entre los dos acontecimientos, no se ha hecho ningún progreso al respecto de esas demandas.

En la Carta de Entendimiento debería haber figurado con claros detalles, cómo se dará respuesta a las inquietudes de estos profesionales.

2. BUQUE DE DISEÑO

- a. En Sept. 2008 la Cámara de Comercio de los EEUU, AMCHAM hizo un pedido a las autoridades del área, **pidiendo la revisión de la limitación de la eslora permitida** en el Paraná de las Palmas, recibiendo una respuesta negativa con la información que **la limitación de eslora se basa en el "buque de diseño". (Ver anexo 3)**. Entendemos (aunque nada se aclara al respecto en la Carta de Entendimiento), que en el contrato renovado se seguirá usando el buque de diseño de **230 m de eslora entre perpendiculares y una manga de 32,2 m, para todo el tramo de la concesión desde Santa Fe al Océano.**

De confirmarse que la limitación del tamaño del buque permitido, se basaría en el "buque de diseño" como expresa la carta de las autoridades a AMCHAM, uno podría suponer que hay un riesgo que en el futuro se permitirá máximo 230 m de eslora entre perpendiculares (242 m de eslora total) y 32,2 de manga en todo el sistema concesionado. Para evitar que una aplicación de este criterio por parte de la P.N.A., pueda producir complicaciones inesperadas, parece justificado que se utilice como buque de diseño un barco de mayores esloras y manga, **que debe responder a las pautas que deberían surgir de los estudios del Plan Maestro a que nos hemos referido antes.**

- b. Pero hay más argumentos para que se use en la prolongación del contrato un nuevo buque de diseño, **que responde a las exigencias del futuro** y que garantice que realmente se podrá seguir con **la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización, y tareas de re-dragado y mantenimiento de la vía navegable troncal, tomando en cuenta las grandes modificaciones que se han producido desde 1995.** La eslora de 230 m (BPP) del buque de diseño fue fijada en 1995 por ser el tipo Panamax más largo que se utilizaba normalmente en aquella época en el río y antes de haberse hecho las mejoras a que nos referimos anteriormente. En esa época todavía no existía el mercado de China, que por su mayor distancia reclama buques de mayores tamaños.

La **manga** de 32,2 m está basada en la actual restricción del Canal de Panamá. Todos sabemos que la manga de **32,2 m** técnicamente no es buena para buques de más de 50.000 DWT. Ya navega una importante cantidad de buques de este tonelaje y mayores en el río Paraná con mangas mayores y su participación seguramente va a crecer en el futuro, lo que justamente deberá ser uno de los puntos que deberá estudiarse en el Plan Maestro.

Si se cumplen los plazos de la ampliación del canal de Panamá, en **2014** esta restricción cambiará drásticamente y pasará a **ser 49 metros**. Todavía hay buques de más de 50.000 DWT en construcción con una manga de 32,2 m, pero está descartado que en las futuras órdenes de construcción se use esta manga para buques de más de 50.000 DWT. Según la opinión de muchos técnicos, la manga de 40 m, que ya es bastante frecuente en el Paraná, en el futuro va a ser más **la norma** que la excepción. **Por ende no parece una buena política seguir usando como buque de diseño el actual "Panamax" de 230 m de eslora (BPP) y de 32,2 m de manga en un contrato hasta el 2021.**

3. Es importante crear un sistema para separar dentro de parámetros lógicos, los tráficos de subida y de bajada desde Baradero hasta el Canal de acceso al Pto de Buenos Aires, para formar un sistema que brinda una buena seguridad.

- a. El brazo del río Paraná que va por el Pasaje Talavera, Paraná Guazú y Paraná Bravo, es por naturaleza más ancho, más profundo y tiene menos curvas que el brazo que va por el Paraná de las Palmas. Si tuviera el mismo mantenimiento de dragado y balizamiento que tiene actualmente el Paraná de las Palmas, esta vía de navegación sería preferida por los prácticos para la salida de los buques grandes cargados con granos, que bajan de la zona de Rosario. **(Ver mapa del sistema en anexo 4)**. Sin embargo en este momento este sector naturalmente más apto, no está incluido en el contrato de concesión y no se hacen trabajos de dragado, solamente de balizamiento / señalización. Una de las razones para la toma de esta decisión, fue la limitación de poder dragar económicamente el Canal Martín García a mayor profundidad que 32 pies, por tener una parte de fondo duro en su actual trazado. Sin embargo el concesionario de este Canal, Riovía S.A., ha anunciado que ha estudiado una solución económicamente aceptable a esta restricción, modificando la traza entre los km 62,3 y 78, evitando el fondo duro y en este nuevo trazado se puede dragar este nuevo Canal Martín García a la misma profundidad que el Canal Mitre. **(Ver mapa en anexo 5)**
- b. Llevar los dos canales a la misma profundidad es una obligación asumida entre Argentina y Uruguay en Cartas Reversibles entre las Cancillerías.
- c. De confirmarse estos estudios, parece aconsejable, que se haga un nuevo Reglamento del uso de los dos brazos principales del Paraná (Paraná Guazú / Bravo por Martín García y Paraná de las Palmas por el Canal Mitre) para obtener una buena seguridad de la navegación.
Con esta nueva reglamentación se puede restringir la “doble mano” en el Paraná de las Palmas solamente para los buques que van y vienen de los puertos entre San Pedro y el Canal Mitre.

En el tramo del Paraná Guazú / Bravo habría solamente “doble mano” de tráficos de los puertos entre Ibiy y Martín García.

Por las razones arriba descritas, la ruta vía el Paraná Guazú / Bravo es desde un punto de vista técnico la vía indicada para que bajen los buques cargados en la zona de Rosario, debiendo subir los buques vacíos que van a cargar allá, por el Paraná de las Palmas.

Como ya dijimos, de esta forma en el Paraná de las Palmas habría solamente cruces de buques cargados entre los que operan en los terminales entre San Pedro y Campana. **Muchos prácticos del Río Paraná han expresado su total adhesión a esta propuesta, considerándola como una buena medida para aumentar la seguridad dentro de parámetros lógicos.**

4. **Salida del Codillo al mar**

a. Otro sector que debería ser objeto de un exhaustivo estudio antes de la firma del contrato hasta el 2021, dentro **del Plan Maestro y Director del Sistema de Navegación Troncal**, es la salida desde el Par 22 del Canal Punta Indio (El Codillo) hasta el mar. Este parte del Canal cruza la corriente y a menudo lo cruzan fuertes vientos. Se debe tomar en cuenta que en el futuro por ello va a tener que navegar todo el aumento de la producción argentina y además toda la nueva producción de mineral de hierro y productos agrícolas de la tal llamada Hidrovía de Santa Fe al Norte, probablemente en buques cada vez más grandes.

b. Hace unos años, un representante de Hidrovía S.A. hizo una presentación pública sobre la conveniencia de cambiar el trazado del Codillo, donde ahora los buques deben navegar con la corriente cruzada y muy a menudo también con fuertes vientos cruzados, lo que aumenta la "manga aparente", produciendo ciertos riesgos en la navegación.

Además de razones de seguridad, hay razones de costos. Por haber sido trazado contra la naturaleza, el trazado actual requiere mucho más dragado de mantenimiento que una salida que sigue el flujo natural del río y en aquella presentación se mencionó que probablemente el **costo de apertura** se recuperaría en un plazo relativamente corto (¿de 7 años?), porque el **costo de mantenimiento** es mucho menor.

c. También existiría un expediente de la P.N.A. que se refiere a la cuestión.

5. Finalmente me permito hacer una observación a un punto menor de la Carta de Entendimiento, que se refiere a la generación de divisas. Discrepo con aquella imagen que se pretende crear, cuando en realidad se sabe que lo que entra un día como dólares facturados por el servicio, sale el otro para pagar los fletes en dólares. En definitiva, los gastos de peaje son deducidos de los ingresos de los productores. **Ver anexo 7.**

ANEXOS

1. Artículo “Seminario del Comercio Exterior” del martes 23 de diciembre 2008,
2. Informativo 140 del Centro de Navegación y un artículo del Seminario del Exterior de fecha 22 de Enero 2008.
3. Carta de las autoridades a AMCHAM de fecha 22 de septiembre 2008 , informando que la reglamentación vigente que limita la navegación por el Canal Mitre y el Parana de las Palmas, para buques con esloras superiores a 230 metros, se basa en los parámetros del “buque de diseño”, establecidos en las especificaciones técnicas de las obras de dragado del tramo mencionado
4. Mapa del sistema Paraná Guazú/Bravo y Paraná de las Palmas
5. Mapa de Riovía S.A. con un nuevo trazado propuesto para Canal Martín Garcia
6. Diskette con 3 presentaciones en PPT y Copias impresas de las mismas.
 - a. Presentación del 27.02.09 en la Audiencia Pública,
 - b. BCR 22 de mayo 2008
 - c. Timon Club 27.08.08
- 7 . Observación a una parte de la Carta de Entendimiento que se refiere a la generación de divisas.

Texto de Anexo 7:

La parte observada es la siguiente:

Debe tenerse en consideración que los servicios que presta el CONCESIONARIO están destinados a facilitar el comercio exterior de la REPUBLICA ARGENTINA y son, en consecuencia, complementarios del transporte internacional, motivo por el cual sus tarifas han sido pactadas expresamente en dólares estadounidenses, moneda cancelatoria de las transacciones comerciales internacionales. Según establece el Decreto N° 576/02, resulta esencial para el ESTADO NACIONAL en la coyuntura económica actual, promover fuentes de generación de divisas al país en la mayor cantidad y de la forma más expedita posible. En tal contexto, y resultando fundamentalmente obligados al pago del peaje los buques extranjeros, la tarifa en dólares estadounidenses representa un ingreso genuino para la REPUBLICA ARGENTINA, toda vez que esto puede conceptualizarse como una exportación de servicios.

Discrepo con la imagen que se pretende crear, cuando en realidad se sabe que lo que entra un día como dólares facturados por el servicio, sale el otro para pagar los fletes en dólares. En definitivo los **gastos del peaje** son deducidos de los ingresos de los productores.

Todos sabemos que los precios que se pagan en el exterior por nuestros commodities, son fijados en el mercado del destino, en base a la oferta de otros países productores. El importe que recibe el productor es el precio de venta en destino, que fija el mercado comprador, menos todos los gastos de transportes, almacenajes, fletes (peajes), seguros etc. desde la tranquera hasta el destino final. Todos estos importes se restan del precio en destino y definen el precio que finalmente recibe el productor.