

NOTA C.N. N° 009/23

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 10 de marzo de 2023

Señor
Ministro de Transporte
Dr. Diego Alberto GIULIANO
S _____ / _____ D

c.c.

Señor
Subsecretario de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante
Ministerio de Transporte
Lic. Patricio HOGAN
S _____ / _____ D

c.c.

Señor
Presidente del Consejo Directivo
Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable
Ministerio de Transporte
Sr. Hernán Dario ORDUNA
S _____ / _____ D

c.c.

Señor
Interventor de la Administración General de Puertos S.E.
Ministerio de Transporte
Dr. José BENI
S _____ / _____ D

Ref.: VNT – Análisis Tarifario de una posible concesión del Canal Magdalena

De nuestra mayor consideración:

Tenemos el agrado de dirigirnos a Usted en nombre y representación del Centro de Navegación, entidad civil con personería jurídica sin fines de lucro, fundada el 9 de mayo del año 1900, y que reúne a la mayoría de las empresas argentinas que representan y realizan el agenciamiento de los armadores de buques que transitan las vías de navegación que integran el Sistema de Navegación Troncal (SNT), movilizándolo la casi totalidad de las cargas (general, contenedores, graneles, proyecto y RO-RO) de importación, exportación, y de pasajeros (cruceiros) y que operan en los puertos fluviales y marítimos argentinos; buques que son los usuarios directos del SNT y que por ello, son además los sujetos gravados con el pago de los peajes, de acuerdo a sus características y destinos.

En tal carácter, hacemos llegar a Usted, nuestro trabajo titulado “Vía de Navegación Troncal – Análisis Tarifario de una posible concesión del Canal Magdalena”, para que

sea tenido en cuenta por la Autoridad en el marco de una eventual licitación para la ejecución de las tareas de dragado de apertura, señalización y mantenimiento del sistema en el denominado Canal Magdalena, desde el par de Señales N° 22 (Km 143,900) del canal Punta Indio - zona denominada “El Codillo”, hasta la isobata que define los once (11) metros de profundidad inicial; de conformidad con lo dispuesto por el Decreto 949/20, la Res. MT 33/21, la Res. MT 103/21, la Res. MT 201/21 y la Res. 942/22.

Efectuamos esta presentación en el marco del diálogo en cooperación público-privado mantenido con las Autoridades, acompañando a la presente un informe resumido del trabajo de análisis y un informe detallado con los fundamentos y resultados del análisis tarifario aplicables al Canal Magdalena.

En este sentido, cabe señalar que este trabajo fue desarrollado en forma complementaria -y así debe ser ponderado- con:

- (i) los trabajos de análisis técnico y tarifario aplicables a la VNT;
- (ii) las consideraciones relativas a un escenario de posible extensión del contrato de concesión de la VNT; y
- (iii) las consideraciones relativas a la aplicación de una tarifa de peaje en el tramo Puerto Sante Fe – Confluencia de la VNT, efectuadas primero por escrito y luego en Audiencia Pública,

y presentados por nuestra Institución a la Autoridad, en fechas 25.07.19 y 27.07.20; 06.01.21; y 14.11.22, respectivamente, cuyas copias también adjuntamos a la presente, a los efectos de mejor proveer.

El presente trabajo de análisis fue delineado considerando los costos inherentes a los trabajos de manutención del SNT, contemplando asimismo los parámetros necesarios para la obtención de un sistema tarifario que permita una operación eficiente, sustentable y sostenible del SNT, conforme los siguientes:

(a) Lineamientos y Premisas

- Rentabilidad del negocio. TIR (tasa interna de retorno) del 15%. Se pueden simular distintos rendimientos, pero esta es la rentabilidad mínima garantizada en la anterior concesión.
- Modelo de ingresos. Determinado por los volúmenes proyectados por el Ministerio de Transporte. Tarifa variable en función de las obras, costo de mantenimiento y porcentaje de tráfico que circula por cada canal. Posibilidad de aumento o disminución del total de tráfico en el sistema.
- Modelo de egresos. Con o sin inversión de apertura del Canal Magdalena (CM). Con ensanches y profundizaciones del canal Punta Indio (PI). Con y sin costo de balizamiento. Estructuración de capital y costo financiero.
- Modelo de tráfico. Consideración de diversos escenarios con distintos porcentajes de tráfico proyectado por el CM y por PI.

- Tarifación. Proyección de tarifas de equilibrio para distintos porcentajes de tráfico y TIR.
- Costo de tarifa. Por tipo de buque, por destino (sección de la VNT) y canal elegido (CM o PI), bajo la premisa de distintos porcentajes de tránsito en el Canal Magdalena.
- Inversión de apertura del canal. El estudio parte de la premisa básica de la inversión de apertura del canal para las obras de apertura, de aproximadamente USD 250 millones, contemplada como a cargo del Estado Nacional de acuerdo con la Ley de Presupuesto, por lo que las tarifas indicadas no contemplan la amortización de capital de dicha inversión ni el costo de su financiamiento.

Como consecuencia del análisis en detalle efectuado, se arriba a las siguientes:

(b) Conclusiones

- La Hidrovía es una sola (VNT + CM) y como tal, requiere un análisis global de la concesión de sus distintos tramos, contemplando su impacto como un todo.
- La solución óptima para el ejercicio de tarifación del Canal Magdalena pasaría por realizar una concesión común como parte de la Hidrovía y no en forma aislada.
- Desde el punto de vista de los ingresos, ello eliminaría la necesidad económica de arbitrar en el tránsito para mantener un nivel de retorno estable.
- Desde el punto de vista operativo, una draga de 6.000m³ de cántara prevista para tareas de mantenimiento del Canal Magdalena, sólo tendría trabajo 60 días por año en promedio, haciendo ineficiente su utilización específica a esta obra.
- Una concesión común permitiría poner el foco en la eficiencia de la administración conjunta del tráfico en la VNT, dejando de lado los factores antes mencionados.

(c) Recomendaciones

En virtud de todo lo anterior, el Centro de Navegación considera prioritario, conveniente y estratégico, evaluar toda implementación de un nuevo peaje en el SNT por medio del estudio y re-licitación internacional para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y redragado y mantenimiento de la vía navegable troncal de la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), en toda su extensión, considerando todos sus posibles tramos en forma conjunta, a fin de garantizar su sostenibilidad y mejora continua, tanto a nivel operativo como a nivel tarifario, permitiendo con ello, brindar mayor eficiencia en los tiempos de navegación y la circulación de buques más grandes, forjando así una solución para el comercio exterior argentino para los próximos 20 años, todo ello en proporción al período de extensión de contrato que eventualmente se otorgue.

Efectuamos esta presentación con espíritu patriótico y en cumplimiento del principal objetivo del Centro de Navegación, cual es el fomento del comercio exterior y la navegación entre nuestro país y el resto del mundo, convencidos de la importancia

estratégica que reviste mejorar las infraestructuras de los puertos y las vías navegables de la Argentina, destacando al mismo tiempo, la necesidad de que dichas iniciativas sean encauzadas bajo un análisis integral y sostenible, de forma tal de garantizar con las mismas un sistema eficiente, que dinamice la operación y el transporte por agua de cargas y pasajeros a través de las rutas marítimas internacionales, motor impulsor para la baja de costos logísticos y la obtención de una mayor competitividad para el aumento del turismo, la producción nacional y el crecimiento de nuestras importaciones y exportaciones, impulsando así las economías regionales y favoreciendo la generación de empleo y el ingreso de divisas para el mayor desarrollo y bienestar de todos los argentinos.

Sin más, y desde ya agradeciendo su gentil atención y quedando a disposición de la Autoridad por cualquier inquietud, saludamos a Usted con nuestra más distinguida consideración.



ALFONSO M. JOZAMI
Gerente General



PABLO TSOLIS
Secretario



JULIO DELFINO
Presidente