



BCR

29 Y 30  
SEPTIEMBRE  
17 A 19 HS

**HIDROVÍAS  
REGIONALES:  
CUESTIONES  
JURÍDICAS Y  
ECONÓMICAS.**



# Principales resultados del: “Estudio de Factibilidad Técnico- Económica del Próximo Período de Concesión del Sistema de Navegación Troncal”

Septiembre 2020



# AGENDA

ESTUDIO DE FACTIBILIDAD TÉCNICO-ECONÓMICA DEL PRÓXIMO  
PERÍODO DE CONCESIÓN DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN TRONCAL

- **FINALIZACIÓN DEL ESTUDIO DE FACTIBILIDAD**
- **ACUERDO FEDERAL DE LA HIDROVÍA**
- **OBSERVACIONES**

# PROYECTO

## INICIO

EL FIN DE LA CONCESIÓN ACTUAL DEL DRAGADO Y  
BALIZAMIENTO DEL TRAMO ARGENTINO DE LA HIDROVÍA  
(ABRIL DE 2021), IMPULSÓ:



# PROYECTO

## OBJETIVOS DEL ESTUDIO

REALIZACIÓN DE **LICITACIÓN PÚBLICA INTERNACIONAL** EN EL PRIMER SEMESTRE DEL AÑO 2020 QUE PERMITA UNA ORDENADA TRANSICIÓN AL INICIO DE LA NUEVA CONCESIÓN EN ABRIL 2021.

**APORTAR DATOS Y EVALUACIONES TÉCNICAS/ECONÓMICAS** PARA LA TOMA DE DECISIONES SUSTENTADAS.

SUMAR A TODOS LOS ACTORES INTERESADOS EN ESTE ESTUDIO A FIN DE MEJORAR EL MISMO PARA **CONTEMPLAR Y EVALUAR LA MAYORÍA DE LOS ESCENARIOS POSIBLES.**

OBTENER CONCLUSIONES QUE MINIMICEN LAS INCERTIDUMBRES DE LA NUEVA ETAPA LICITATORIA PARA **EVITAR SOBRECOSTOS GENERADOS POR LA FALTA DE INFORMACIÓN.**

# ESTUDIO LINEAMIENTOS GENERALES



- **BAJAR COSTOS LOGÍSTICOS.**
- **MEJORAR LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN.**
- **ALCANZAR ESTÁNDARES INTERNACIONALES DE EFICIENCIA E INFORMACIÓN.**
- **SUSTENTABILIDAD ECONÓMICA Y AMBIENTAL.**

# ESTUDIO

## LINEAMIENTOS GENERALES



- **INVERSIONES** POR MEJORAS Y MANTENIMIENTO PAGADO POR LOS USUARIOS A TRAVÉS DE TARIFAS DE PEAJE **SIN SUBSIDIOS DEL ESTADO.**
- CREACIÓN DE **ÓRGANO DE CONTROL** INTEGRADO POR SECTOR PÚBLICO NACIONAL Y PROVINCIAL, USUARIOS PRIVADOS Y OTROS ACTORES INVOLUCRADOS
- **ADECUACIÓN DE LA LEGISLACIÓN VIGENTE** (PNA, ADUANA, SENASA, ETC.) PARA ADECUARLA A LA VÍA NAVEGABLE 4.0.
- MANTENER LAS **CONDICIONES ACTUALES TARIFARIAS Y DE COBRO:**
  - TARIFAS DE PEAJE EN DÓLARES PARA EL COMERCIO EXTERIOR.
  - TARIFAS DE PEAJE EN PESOS PARA EL TRÁFICO DE CABOTAJE.
  - MANTENER SECCIONES ACTUALES (SÓLO SE MODIFICA EL LÍMITE DE ENTRE SECCIONES 1.3 Y 2.0)
  - PERCEPCIÓN DEL PEAJE POR CONCESIONARIO.

# ESTUDIO SUBSISTEMAS



➤ SUBSISTEMA SANTA FE-CONFLUENCIA (SFN)

➤ SUBSISTEMA SANTA FE – OCÉANO (SFO)

# SUBSISTEMA SANTA FE - CONFLUENCIA



# SUBSISTEMA SANTA FE - CONFLUENCIA

## HITOS



# SUBSISTEMA SANTA FE - CONFLUENCIA

## ESTUDIOS DESARROLLADOS



- DETERMINACIÓN DE **NIVELES DE REFERENCIA**.
- **PROFUNDIDAD DE DISEÑO** 12 PIES.
- ANÁLISIS DISTINTOS **CONVOYES DE DISEÑO** DESDE 16 HASTA 42 BARCAZAS.
- DETERMINACIÓN DE **PASOS CRÍTICOS Y ESTIMACIÓN DE VOLÚMENES** DE APERTURA Y MANTENIMIENTO. SE DETERMINARON 42 PASOS NO PERMANENTES.
- EVALUACIÓN DEL **SISTEMA DE OPERACIÓN** DE LA VÍA NAVEGABLE Y LAS NECESIDADES DE SERVICIO PARA SU ATENCIÓN.

# SUBSISTEMA SANTA FE - CONFLUENCIA

## CONCLUSIONES OPERATIVAS



### **PUENTE GRAL. BELGRANO:**

Urgente necesidad de solución del problema de la defensa del puente Gral. Belgrano. (a cargo de DNV)



### **CUALIDADES DEL SISTEMA:**

Sistema basado en relevamientos intensivos. Curso de río cambiante.



### **NECESIDADES DEL SISTEMA:**

Necesidad de corrección de balizamiento de forma continua y con alta capacidad de respuesta.



### **CARTAS ELECTRÓNICAS:**

Complementar con cartas electrónicas actualizadas en tiempo real.



### **EMPRESA CONCESIONARIA**

Apto para ser operadas por empresas locales.

# SUBSISTEMA SANTA FE - OCÉANO



# SUBSISTEMA SANTA FE - OCÉANO

## MEJORAS

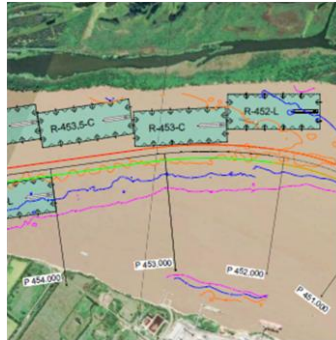


CAMBIOS DE TRAZA  
(PARANÁ INFERIOR)



AMPLIACIÓN DE NUEVAS  
ZONAS DE CRUCES

AUMENTO DE ZONAS DE  
RADAS Y ÁREAS DE  
MANIOBRAS



HOMOGENEIZACIÓN DE  
PROFUNDIDADES



# SUBSISTEMA SANTA FE - OCÉANO

## CONCLUSIONES INGENIERÍA



**TRAMO BGT:**  
Se incluye el dragado y mantenimiento del tramo Bravo Guazu Talavera



**SECCIÓN I.III**  
Se redefinió la sección I.III hasta el km 470 (antes km 460), por tener las mismas características naturales del Paraná Inferior.



**REDEFINICIÓN DEL NIVEL DE REFERENCIA:**  
Se proponen nuevos niveles de referencia.



**NUEVO BUQUE DE DISEÑO Y GEOMETRÍA:**  
Se propone un nuevo buque de diseño, así como también nuevos anchos de solera, cambios de traza.



**RIVER INFORMATION SYSTEM:**  
RIS con el fin de mejorar la seguridad en la navegación y optimizar la planificación.

# SUBSISTEMA SANTA FE - OCÉANO

## CONCLUSIONES ECONÓMICO-FINANCIERAS

### ALGUNAS CIFRAS

- 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%.
- Tarifa de peaje propuesta de U\$S 2,82 por Tonelada de Registro Neto (**8% menor que la actual** de U\$S 3,06) para el total de las obras de ensanche y profundización que se proponen en el estudio.

### AHORROS POR TIPO DE CARGA Y BUQUES

| CARGA          | PANAMAX | SUPRAMAX | HANDYMAX | HANDYSIZE |
|----------------|---------|----------|----------|-----------|
| GRANEL AGR.    | 20%     | 19%      | 15%      | 0%        |
| TANQUE AGR.    | 16%     | 17%      | 16%      | 14%       |
| GRANEL NO AGR. | 20%     | 19%      | 15%      | 0%        |
| TANQUE NO AGR. | 16%     | 17%      | 16%      | 14%       |

# SUBSISTEMA SANTA FE - OCÉANO

## CONCLUSIONES AMBIENTALES



### IMPACTOS POSITIVOS:

Beneficios directos para la navegación, las exportaciones, la dinamización económica de la Nación.



### SEGURIDAD A LA NAVEGACIÓN:

Nuevas tecnologías para la recolección de datos ambientales en tiempo real.



### IMPACTOS NEGATIVOS:

No se han identificado impactos incrementales negativos de significancia.



### ÓRGANO DE CONTROL:

Funcionamiento efectivo (Objetivo: Ente público no estatal)

# SUBSISTEMA SANTA FE - OCÉANO

## CONCLUSIONES REGULATORIAS

### ÓRGANO DE CONTROL:

- REPRESENTACIÓN NACIONAL Y PROVINCIAL.
- PARTICIPACIÓN REPRESENTANTES USUARIOS PRIVADOS Y ACTORES INVOLUCRADOS DE LARGO PLAZO.
- REPRESENTANTES DE OTROS ACTORES DEL SISTEMA.
- AUTÓNOMO.

# ACUERDO FEDERAL DE LA HIDROVÍA

## CONSEJO FEDERAL DE LA HIDROVÍA

- Se crea el "Consejo Federal Hidrovía", como espacio de **coordinación política y estratégica**.
- Se invitará a integrar el mismo, en **carácter consultivo**, a **representantes** de los puertos privados, de los puertos públicos, de los usuarios y de las organizaciones sindicales con representación profesional y territorial.
- Las opiniones y recomendaciones del Consejo Federal de Hidrovía serán de carácter **consultivo y no vinculante** para las partes.



# ACUERDO FEDERAL DE LA HIDROVÍA

## SOCIEDAD ADMINISTRADORA DE LA HIDROVÍA

Creación de una Sociedad del Estado para la administración de la Hidrovía (51% Nación y 7% cada provincia)

### OBJETIVOS:

- La **administración integral** del sistema nacional de la Hidrovía Parana-Paraguay;
- Realizar por si o por terceros la **obras y proyectos necesarios** para el desarrollo de la Hidrovía en toda la extensión del sector argentino;
- **Intervenir en el llamado para una concesión** ante el vencimiento de la actual concesión de obra pública por peaje de Dragado y Balizamiento y operación de la Vía Navegable.



# OBSERVACIONES

## ITEMS DE IMPORTANCIA PARA LA REGIÓN



- Se considera que cualquier decisión que se tome para con el tema Hidrovía, tendría un **impacto de mayor magnitud en Santa Fe** que en otras provincias ribereñas.
- Se debería **evitar el sobredimensionamiento** de obras en la Hidrovía.
- **El peaje** debe ser cobrado por el concesionario de **forma directa**.
- La creación de un **órgano de control** de concesión es un objetivo primordial. Si esta función de control queda dentro de la Sociedad los privados no tendrán participación.

Muchas gracias.

