



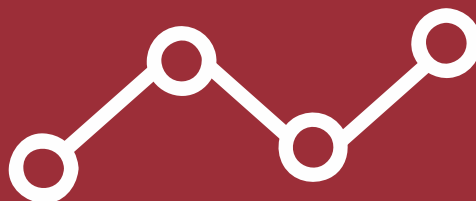
Grupo de Trabajo de Economía y
Comercio Internacional

CESIUB
Centro de Estudios Internacionales de la
Universidad de Belgrano

Artículo de Opinión

"La Hidrovía, escenario de desafíos y oportunidades"

por Ian Dobski



La Hidrovía en
perspectiva

27 de junio de 2021



La Hidrovia es un espacio geográfico que se ubica atravesando los Ríos Paraná y Paraguay, habilitando la navegación entre puertos de todos los Estados Miembros del MERCOSUR, incluida la República Plurinacional de Bolivia. La misma forma parte de la Cuenca del Plata y tiene un rol preponderante en el comercio de mercancías. Que van desde Soja hasta automóviles.

El número de ingresos que genera su concesión por el cobro de peaje aumentó el cuádruple desde 1997, encontrándose actualmente en 200 millones de dólares anuales (Ministerio de Transporte de la Nación Argentina, 2021). Los ingresos podrían ser aún mayores, de concretarse las mejoras y modernizaciones necesarias de las que hablaremos a lo largo de este artículo.

Para lograr entender las implicancias estratégicas de la Hidrovía Paraná-Paraguay para el desarrollo exportador de la Argentina, alcanza con presentar algunos datos:

- El 80% de las exportaciones pasan por el canal, lo que equivale a unos 70.000 mil millones de dólares anuales (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, 2020).
- Por ella transitan el 80% de los granos y derivados, el 90% de los contenedores, el 60% de los buques metaneros que importan gas natural licuado y la impresionante cifra del 100% de automóviles que se transportan por vía acuática (Darío González Mardjetko, 2021).



Es una realidad, que la mejora del tránsito naviero en esta zona geográfica puede presentarse como un catalizador para el tránsito comercial argentino. La hidrovía cuenta con un valor estratégico significativo en el plano económico, productivo, comercial y geopolítico; según puede ser apreciado en las estadísticas mencionadas ut supra. Por eso es medular saber, en qué estado se encuentra el canal, cuáles son sus problemas y hacia dónde debe apuntar la Argentina para aprovechar al máximo su potencial.

Notas



"Pliego para la licitación de la Hidrovía", Ministerio de Transporte, Presidencia de la Nación Argentina. 2021.
<https://drive.google.com/file/d/17C6GoYBW2Ws0KgZGBrOSJmVRQSbmzCMX/view>
"Informe sobre la Hidrovía Paraná-Paraguay", Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca.
[https://magyp.gob.ar/sitio/areas/ss_mercados_agropecuarios/infraestructura/_archivos/000071_Hidrov%C3%ADa%20Paraguay-Paran%C3%A1%20\(HPP\).pdf](https://magyp.gob.ar/sitio/areas/ss_mercados_agropecuarios/infraestructura/_archivos/000071_Hidrov%C3%ADa%20Paraguay-Paran%C3%A1%20(HPP).pdf)
Pablo González Mardjetko, 2021. "Hidrovía, rumbo al iceberg", SEÚL.



Fuente: "Comisión de Infraestructura analiza el acceso del Río Bermejo en la Hidrovía Paraná-Paraguay", Comisión del Parlamento del Mercosur

La hidrovía consta de un total de 3.442 Km y 250 Km de ingreso marítimo. Convirtiéndose así en una de las vías navegables naturales de mayor longitud en el mundo. De esos casi 3.500 Km, 1.240 pertenecen a la Argentina, seguida por Brasil con 890 Km y Paraguay con 557 Km (Ministerio de Transporte de la Nación Argentina, 2021).

El flujo de embarcaciones que pasan por ella comenzó su tiempo de crecimiento de flujo durante 1995, año en el que por el entonces presidente, Carlos Saúl Menem, privatizó su concesión, con el fin de que un agente de financiación privada finalizara el dragado esporádico, pasando a uno de mayor constancia. Segundo, aumentar la inversión para mejorar la señalización e infraestructura, lo que significaría menores costos y tiempo para los buques circulantes.





Su concesión quedó a cargo de la empresa belga Jan de Nul y la empresa argentina EMEPA S.A, que formaron HIDROVIA S.A. La misma se renovó en el año 2002, 2010 y venció el 30 de abril de 2021.

Para poder realizar esta nueva licitación falta resolver cuestiones que llevan tiempo. Ejemplo de esto es el relevamiento de las condiciones del río por parte de las empresas que quieran ofertar, es este uno de los motivos por lo que el 30 de abril, cuando venció la concesión se decidió otorgar una prórroga al concesionario actual, HIDROVÍA S.A., por 90 días (Boletín Oficial de la República Argentina, 2021).

El gobierno en el último año tomó una serie de medidas que muestran un claro interés en mejorar las condiciones de la Hidrovía Paraná Paraguay de cara al futuro. Creó el consejo federal de la hidrovía, el cual se constituyó como un espacio asesor de coordinación política para la administración de la hidrovía , y el futuro llamado a licitación de esta, y formó asimismo la UNIDAD EJECUTORA ESPECIAL TEMPORARIA "CANAL MAGDALENA".

Canal Magdalena

El canal Magdalena es un canal natural que continúa la ruta natural del denominado "Canal Argentino" y cuenta con una profundidad de 4,5 m. En la profundidad de esta ruta, es donde reside el impedimento para que los buques que transitan la hidrovía puedan utilizarla. Ya que se necesitan de unos 12 metros de profundidad para que los barcos que hoy transitan por el canal de Punta Indio puedan hacerlo por el Canal Magdalena. Teniendo en cuenta que el denominado canal de Punta Indio atraviesa Montevideo, Uruguay controla todas las entradas y salidas, monitorea las cargas y se queda con los cobros de peaje y tiempo en zona de espera. El dragado del Canal Magdalena supondrá un aumento en la competitividad portuaria entre Uruguay y Argentina, sobre todo, teniendo en cuenta los 70 mil millones de dólares de carga que transitan anualmente por el canal Punta Indio.





El estado y el canal Magdalena

El 26/6/14 Fue la fecha en que el Estado Argentino presentó el primer proyecto oficial para la construcción del canal (Boletín Oficial de la República Argentina, 2021). El mismo no logró ser ejecutado debido a la falta de coordinaciones entre las gestiones políticas.

Recién en el año 2020 y con el vencimiento próximo de la concesión a la vista, se reflató la idea de relanzar la obra. El primero en impulsarlo fue el senador Jorge Taiana, enviando un informe el 22/07/20 a la Honorable Cámara de Senadores de la Nación Honorable Senado de la Nación, 2020).



Fuente: "Hidrovi a: Argentina trabaja en el Canal Magdalena y 41 oradores expusieron sus miradas", Agrofya News, 2021.

Notas



Boletín Oficial de la República Argentina, RESOL-2021-33-APN-MTR

<https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/240484/20210205>

Proyecto de Resolución 1571/20, Honorable Senado de la Nación.

<https://www.senado.gob.ar/parlamentario/comisiones/verExp/1571.20/S/PR>



Este fue el primer puntapié para que después de casi 6 años el Estado lanzará el proyecto. Así se creó el 4 de febrero de 2021 la UNIDAD EJECUTORA ESPECIAL TEMPORARIA "CANAL MAGDALENA". La misma se encuentra encargada de la administración, construcción y futura licitación del canal. La obra ya tiene presupuesto y fecha de realización. Con un costo total de 25.790.403.379 mil millones de pesos y una estimación temporal de finalización para el año 2023 (Congreso de la República Argentina, 2020).

Implicancias del canal y de la inversión en la Hidrovía Paraná - Paraguay para el desarrollo exportador de la argentina

Es debido a la ausencia de un canal alternativo que todos los buques, ya sean de bandera o extranjeros, que quieran entrar y salir del país, deban pasar por el Puerto de Montevideo.

Por eso, la construcción del Canal Magdalena, hará que los buques entren y salgan directamente por la Argentina, generando control sobre las cargas, un aumento de la cantidad de tráfico como de su fluidez y mayores beneficios económicos por el cobro de peaje.

Al día de hoy, la mayor parte del trayecto es de una sola vía de circulación, representando demoras de un 43% del total del tiempo de navegación. Asimismo el 80% de los buques circulantes superan el calado de diseño, causando que las cargas tengan que ser transferidas de un buque a otro generando demoras y mayores costos.

Actualmente un buque de gran calado que quiera movilizarse desde el puerto de Mar del Plata hasta el puerto de San Pedro debe hacerlo a través de Montevideo.

Al completarse la construcción del canal Magdalena y mejorarse la infraestructura de la HPP en toda su longitud, la cantidad de buques circulantes caería un 8% (por el aumento de la profundidad), reduciendo las demoras en un 35% y logrando que la cantidad de carga transportada aumente un 37%, generando un ahorro de 250 Millones de dólares por año (Ministerio de Transporte de la Nación Argentina, 2021).

Notas



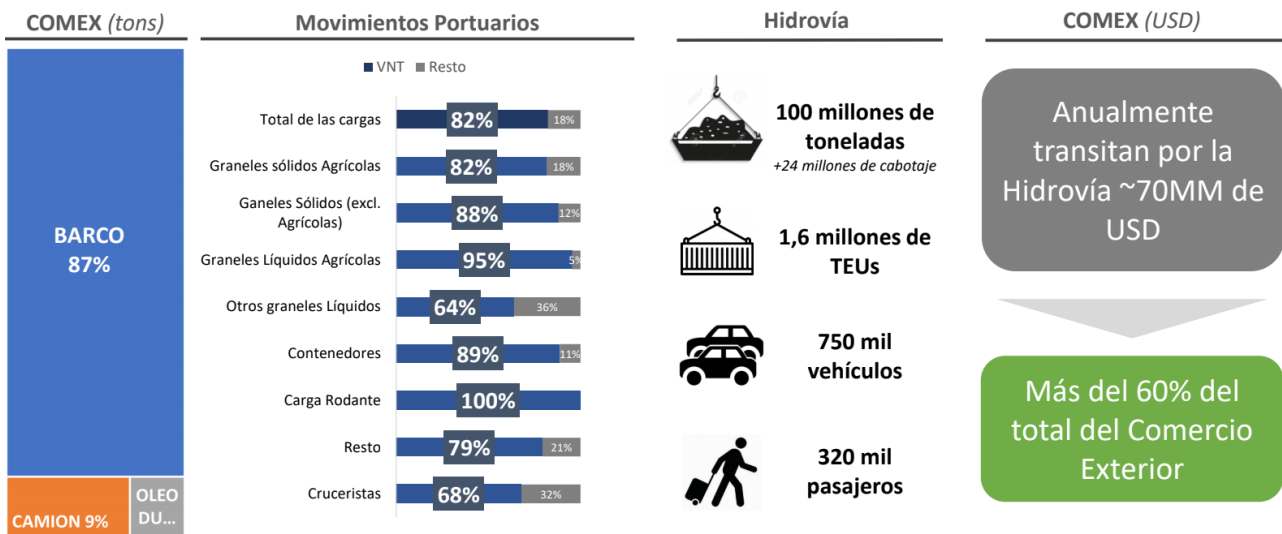
"Administración Nacional, composición del gasto por finalidad-función y por carácter económico". Congreso de la República Argentina, 2020.

"Pliego para la licitación de la Hidrovía", Ministerio de Transporte, Presidencia de la Nación Argentina. 2021.

<https://drive.google.com/file/d/17C6GoYBW2Ws0KgzGBrOSJmVRQsBmzCMX/view>



El futuro de la Hidrovía tendrá implicancias en las relaciones económicas internacionales de la Argentina. El correcto desarrollo del espacio geográfico puede ser vital para una potencialización en el tráfico comercial naviero. Por el contrario, la falta de desarrollo en este proyecto puede llevar a un estancamiento del tráfico naviero, implicando la imposibilidad de disminuir los costos en el futuro cercano, al menos en relación con el tránsito por el mencionado canal.



Cuadro elaborado por el Ministerio de Transporte de la República Argentina, 2021. "Pliego para la licitación de la Hidrovía Paraná-Paraguay" - Relevancia de la Hidrovía en el COMEX.

