

PLANES

Bajar los costos logísticos

El director regional de DEME elogió la ley de participación público-privada; dijo que el primer objetivo de la firma belga es participar de la licitación de la Hidrovía

Eduardo Pérez y Alejo González Prandi
REDACCIÓN EXPOTRADE

Las obras del puerto de Rosario en 1903 vincularon a la empresa Ackermans & Van Haaren con la Argentina. Con altibajos, esa relación continuó y con la llegada del nuevo gobierno, en 2015, su sucesora, Dredging International Marine & Waterway Solutions (miembro del grupo DEME), decidió reabrir una oficina operacional en el país, en el entendimiento de que el cambio le generará oportunidades para sus negocios.

"Se están dando posibilidades con la filosofía de DEME, que apunta a acuerdos con gobiernos, privados o mixtos. Hoy tenemos la ley de participación público-privada, que es un vehículo ideal para lograr juntos la baja de los costos logísticos, porque la exportación de commodities en la Argentina es un tema muy importante", explicó Laurent Closset, director regional de la empresa.

En la visión del directivo belga, la Hidrovía es la columna vertebral económica de la Argentina aunque se utiliza de manera muy limitada para el transporte en general, mientras que otra pequeña proporción se traslada por ferrocarril y la mayoría se mueve por camiones, y observó que "se podría aumentar la capacidad de la Hidrovía, pero se necesita bajar el costo logístico".

Closset reconoció que para DEME "hoy, el objetivo N°1 es participar de la licitación de la Hidrovía, cuyo contrato vence en abril de 2021. Estamos convencidos de que podemos bajar el peaje, que sería fantástico para mejorar la exportación y hacer competitivos los productos argentinos".

"Tras recordar que esa vía ha sido explotada por el mismo concesionario desde hace 22 años, considero que "con una licitación internacional se podrían conseguir mejores contratos, porque hoy en el sector de dragado hay una competencia muy fuerte. Creemos que podemos optimizar la gestión y los costos de la Hidrovía tal como está hoy. Hablamos de bajar los costos tanto para el Gobierno como para los usuarios de la Hidrovía, que es el canal principal de las exportaciones argentinas con su salida al océano."

Cambiar la matriz

Para el directivo europeo "es muy claro: el costo fluvial es mucho más barato que el camión y el ferrocarril y se puede cambiar algo la matriz de transporte".

"Hay un potencial importante. En Europa también hay mucho



Closset dice que la Hidrovía es la columna vertebral económica del país

EXPOTRADE

transporte por camiones, pero hay varias iniciativas para incentivar el transporte fluvial y funcionan. Allí, hay construcción de puertos, como pasa en la Argentina con Ita Ibaté sobre el Paraná" precisó y amplió: "El plan Belgrano se ocupa del transporte horizontal hasta la Hidrovía, es decir, por donde se baja la producción hasta los puertos de Buenos Aires, Montevideo o Nueva Palmira para pasar la mercadería a buques post Panamax, para salir a Japón o Europa".

Closset descartó la posibilidad de construir puertos de ultramar sobre el Paraná y llevarlo a 50 pies ya que "un río es un equilibrio natural entre sedimentación y erosión. Se puede dragar o variar un poco las curvas pero no se puede duplicar el caudal. Eso tendría un altísimo costo económico y ambiental. Pero se podría hacer llegar la producción hasta un punto, como por ejemplo La Plata si tuviera un puerto de aguas profundas y, desde allí se podría exportar a través de un nuevo canal, sin ir a Montevideo".

Luego se pronunció por terminar el trayecto de la Hidrovía en un puerto de 50 pies o más, pero "para eso, hay que entender las necesidades nacionales y hacer una proyección de una visión nacional para un futuro de largo plazo. Eso podría ayudar a dar más confianza en el país", enfatizó.

Reconoció que el ministro de Transporte, Guillermo Dietrich, apuntó a darle oportunidades a los proyectos público-privados.

"Es interesante, porque va a traer inversiones y hay posibilidades de financiar todo eso a largo plazo. La gestión sería privada y el Gobierno tendría un rol de control. Se trata de una concesión de obra pública mix-

ENERGÍA RENOVABLE

LA MIRA SOBRE EL RÍO DE LA PLATA

Laurent Closset, director regional de Dredging International Marine & Waterway Solutions (miembro del grupo DEME), dijo: "Tenemos confianza en el país, por eso volvimos. Nos reunimos con el ministro (de Transporte) Dietrich, y hablamos de la participación público-privada que es un vehículo muy interesante para participar en proyectos en la Argentina. Creemos en la voluntad del Gobierno para lograr oportunidades."

Apuntó que "profundizar el puerto de Buenos Aires es difícil, pero hay ideas de rellenar las dársenas y pasar a un muelle sobre el río. Hacia el río no hay problemas, porque el puerto de puede llegar hasta la mitad del Río de la Plata, pero hacia tierra es el problema, porque el centro de la ciudad está al límite".

Contó que también informó al ministro de Energía, Juan José Aranguren, sobre la posibilidad de instalar molinos de viento generadores de electricidad sobre la cuenca del Río de la Plata. "Nos preguntó sobre el costo del megawatt hora. Es la pregunta correcta, porque es lo que le interesa al consumidor, porque los subsidios tienen límites."

Construir los molinos en el mar cuesta más que en tierra, pero estamos estudiando la cuenca del río, porque tiene ventajas". Al respecto enumeró que "el régimen de vientos es más constante que en tierra. Los permisos son más simples, porque en tierra hay que ir a la Nación, la provincia, la municipalidad, y la plataforma es federal, aunque la cuenca es binacional, pero serían menos permisos y está muy cerca del punto de consumo: Buenos Aires. Hay necesidad y voluntad de generar plantas de energía renovable. Queremos estudiar el tema en el mar, porque somos una empresa marítima".

En el entendimiento de que la tecnología empujará los precios a la baja, agregó: "Hoy, podemos instalar molinos de ocho megawatts, mañana serán de 12. Con 400 megawatts se puede dar electricidad a dos millones de personas por día, con menos de 40 molinos se las podría abastecer. Hay que hacer los estudios de impacto ambiental y social, los precios de la concesión para la construcción y también el mantenimiento en un plazo de 20 a 30 años".

ta entre el Gobierno y un privado. El ministro tiene planes también para ferrocarriles, autopistas, puertos. Es importante, porque la Hidrovía necesita puertos. Dietrich tiene voluntad de hacerlo, pero hace falta un acuerdo intergubernamental entre los cinco países involucrados en la Hidrovía: Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. Eso es difícil, más que hablar hace falta hacer", apuntó el representante regional de DEME.

En ese sentido, aceptó la posibilidad de que la experiencia europea de tránsito fluvial entre distintos países se pueda trasladar a la gestión de la Hidrovía, ya que "es muy parecida a la cuenca de los ríos en Holanda y Bélgica y allí hay muchos acuerdos entre Alemania, Holanda, Bélgica, Luxemburgo, Francia que funcionan desde hace muchos años. Se podrían traer expertos, consultoras de allá e intentar copiar lo que funciona. En Holanda y Bélgica también hay un importante riesgo de inundaciones como en la Mesopotamia argentina, pero hay un plan con diques y medidas para evitarlas, y cómo la Argentina también tiene ese riesgo, se podría combinar la asesoría".

Aceptó que "la inversión tiene que ser importante pero por ejemplo el puerto de La Plata tiene la oportunidad de trabajar de forma modular: cada vez que haya una necesidad se podría añadir un terreno entre la costa y el canal existente. Es el lugar más lógico para hacer el traslado, porque un puerto necesita conexiones en tierra: ferrocarril, camiones, gente, y en Punta Indio, donde no hay nada, sería una inversión demasiado grande".

Las espaldas del puerto

Más allá de las ventajas del puerto sobre la capital bonaerense, el directivo aceptó que "hoy el Gobierno tiene como prioridad mejorar el puerto de Buenos Aires, que sería una medida de corto plazo, porque si hablamos de 2030 o 2040, la tendencia en el mundo es ir hacia las aguas profundas. En Europa, Estados Unidos, Oriente, Australia o Singapur, esa es la decisión que se está tomando".

"Para un post Panamax sería imposible operar hoy en Buenos Aires o La Plata. Buenos Aires tiene 10 metros de profundidad, que no es mucho cuando hoy tenemos puertos con un mínimo de 15, 17 o 19 metros. Bahía Blanca tiene 45 pies (14 metros), es más importante pero tampoco alcanza" sostuvo.

Más adelante destacó que en los alrededores de la capital "hay 14 o 15 millones de personas. Es un centro muy importante y por el que pasa el 60% del mercado del país. Hay una necesidad de construir otro puerto aguas afuera en la zona".

Closset hizo especial hincapié en que los planes de Dredging International en la Argentina fueron desarrollados a futuro, en la línea de "participar de la Hidrovía, de trabajos de puertos y canales. Pero, si eso no está acompañado de obras de ferrocarril y rutas, esos proyectos quedarían truncados".

Toribio Achával

INMUEBLES INDUSTRIALES & LOGÍSTICOS

4819-4040

✉ industria@toribioachaval.com