

DINAMICARG

Argentina en movimiento

TRANSPORTE | LOGÍSTICA | ENERGÍA

NOTA DE TAPA

Litio: el futuro de Argentina entre los líderes globales

Con la puesta en marcha de la tercera planta productora, y más de 75 proyectos en fase exploratoria, el país podría convertirse en uno de los tres mayores proveedores globales. El debate por las regalías y el financiamiento para un insumo clave para las bate.



/ págs. 8-9



Palermo Aike: la “hermana menor” de Vaca Muerta

El yacimiento de Santa Cruz tiene un potencial considerable, que comenzará a ser confirmado con las primeras perforaciones. Anticipan que repotenciará a Santa Cruz y destacan la infraestructura ya existente. / págs. 4-5



La disputa entre EE.UU y China frena las definiciones sobre la Hidrovía

22 meses pasaron desde que el gobierno nacional encomendó una gestión al ministerio de Transporte mientras definía el futuro de la principal ruta del comercio exterior argentino. / págs. 12-13



| **La ruta del Mercosur**, en crisis: transportistas demandan mantenimiento urgente. / págs. 10-11

| **Conectar la Patagonia**, un desafío logístico de magnitud. / págs. 14-15

| **Gasoducto de Vaca Muerta**: qué falta para alcanzar su máximo potencial. / págs. 2-3

Gasoducto de Vaca Muerta: el financiamiento para lograr el abastecimiento local

La reciente puesta en marcha del primer tramo del Gasoducto Néstor Kirchner es el punto de partida de una nueva era para Vaca Muerta. Coloca al país con chances de autoabastecerse y le abre la posibilidad de convertirse un exportador neto de energía, pero para ello se requieren más obras y financiamiento.



El gasoducto Néstor Kirchner es el primer paso de una serie de obras necesarias para aprovechar plenamente el potencial del yacimiento de Vaca Muerta.

La inauguración del primer tramo del gasoducto que ya une Vaca Muerta con el centro de la provincia de Buenos Aires, es el punto de partida de un largo camino de obras de infraestructura que requerirá la formación neuquina para aprovechar todo su potencial en los próximos años, antes de que la transición energética comience a dejar definitivamente atrás a los hidrocarburos. La ventana de oportunidades ya está abierta para el gas no convencional, llamado a ser en buena parte del mundo como el combustible que dominará el pasaje de los fósiles hacia las energías verdes de las próximas décadas.

El gas de Vaca Muerta, que hoy representa más del 40% del total de lo producido en el país, verá in-

crementar su participación cuando se libere el flujo del Gasoducto Presidente Néstor Kirchner, que permitirá transportar unos 21

El salto productivo y la transformación del país como exportador regional y global de gas natural y gas natural licuado tiene metas de infraestructura y desafíos de financiamiento.

Mmm3/diarios cuando se terminen de poner en marcha las plantas compresoras que aseguran el abastecimiento interno. Pero este

salto productivo y la transformación del país como exportador regional y global de gas natural y gas natural licuado tiene, aún, metas de infraestructura y desafíos de financiamiento por cubrir.

La obra recientemente inaugurada del gasoducto, desde las inmediaciones de Vaca Muerta, en Tratayén, hasta la localidad bonaerense de Salliqueló, se vinculará al gasoducto Neuba II para llegar con su producción al mayor centro de demanda del país como es el Área Metropolitana Buenos Aires (AMBA). El proyecto original es todavía más ambicioso y no plantea solo abastecer la demanda doméstica de la zona centro: posiciona a la formación neuquina como la principal opción exportadora de la Argentina y, por lo tanto, proveedora energética de los países de la región.

En los próximos meses, además, se pondrán en marcha tareas complementarias para la ampliación del sistema de transporte de gas

Argentina podría lograr el 95% de autoabastecimiento para 2025, si logra realizar la segunda etapa del gasoducto y las plantas compresoras necesarias para tratar el gas.

que incluyen, entre otros trabajos, 73 kilómetros del gasoducto Mercedes-Cardales (con tubos de de 30 pulgadas), la ampliación

de un tramo de 29 kilómetros del NEUBA II en la provincia de Buenos Aires (de 30 pulgadas) y una planta compresora en Cardales de 15.000 hp.

Pero también, y casi en paralelo, se dará el próximo paso para la continuidad de las obras de infraestructura contempladas en el Plan Transpor.Ar, que consiste en el proyecto de reversión del gasoducto del Norte y en la Etapa II del GPNK, con la aspiración de que ambos estén concluidos para el invierno de 2024. Con la experiencia del primer tramo, cuya realización permitió reducir los plazos prácticamente a la mitad de lo que la industria consideraba normal para la obra, de aquí en más se especula con una aceleración de los tiempos del proyecto: los nuevos ductos implicarán un ahorro anual de más de US\$ 3.200

millones al año y permitirán lograr el autoabastecimiento casi pleno, con un 95% de la demanda energética asentada en recursos propios. De cara a 2025, esto permitiría, además, sustituir la energía que se importa de Bolivia, de Brasil y Uruguay.

Pero tan sólo la proyección de la Etapa II del nuevo gasoducto, que extenderá el trazado desde el centro de Buenos Aires hasta el sur del Santa Fe, en la localidad de San Jerónimo, requerirá la construcción de otros 467 kilómetros de cañerías, y una inversión de al menos US\$ 2.000 millones, cuyo financiamiento podría provenir de bancos chinos y brasileños. El desafío se volvió una prioridad para los sectores público y el privado, ya que esta red de gasoductos cambiará la matriz argentina y posibilitará revertir una balanza energética

El gas importado, hasta seis veces más caro

El inicio del llenado del Gasoducto Presidente Néstor Kirchner (GPNK) permitirá comenzar a reemplazar importaciones de otros combustibles para lo que resta del año y asegurar el abastecimiento de hogares, industrias y centrales de generación térmica.

Hasta el 9 de Julio, fecha de su inauguración formal, la empresa TGS tendrá a su cargo la inyección de unos 25 MMm3 en un proceso de barrido y presurización que se cumplirá en etapas sucesivas.

La habilitación parcial y progresiva, un procedimiento habitual en este tipo de operaciones, tiene por objetivo garantizar que el llenado homogéneo del ducto con gas natural desplace por completo el aire y permi-

te probar el funcionamiento de los sistemas de medición y regulación de las plantas.

Cuando se abre por entonces las válvulas que conecten el nuevo gasoducto con el

troncal Neuba II, la obra comenzará a repararse en menos de dos años por el ahorro en importaciones y subsidios, al poder acceder a un gas más económico.

Para la secretaria de Energía, Flavia Ruyon, el GPNK "va a cambiar la vida del país. Es el comienzo para dar vuelta la balanza energética y comenzar a no necesitar importaciones energéticas que son hasta seis veces más caras y exportar" a los países de la región.

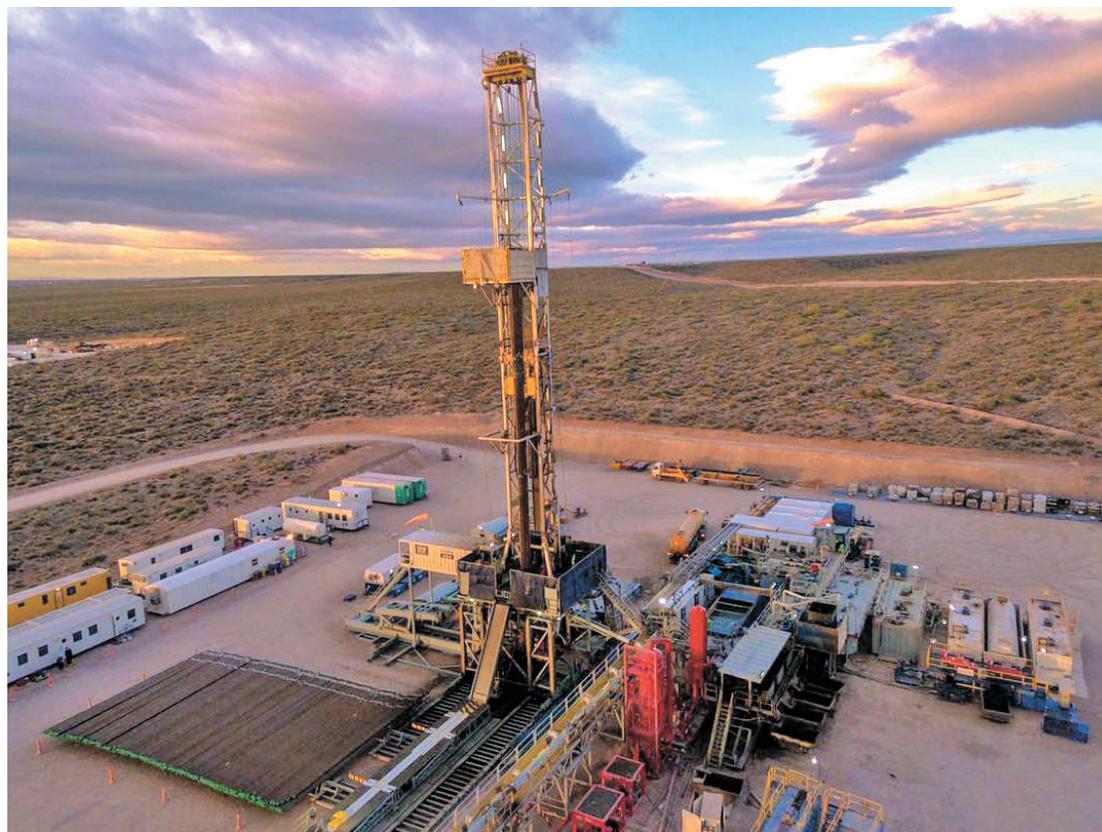
Tan sólo como referencia del impacto que podrá tener la nueva infraestructura de transporte, se estima que en los últimos 10 años el país debió importar energía por US\$ 34.000 millones para suplir la carencia de gas propio.



China, Brasil y el grupo Techint podrían competir para quedarse con la construcción del segundo tramo del gasoducto y el financiamiento necesario para la obra.

negativa, donde la sustitución de importaciones impactará positivamente en las cuentas públicas. Pero, además, se logrará una mejora en la competitividad del interior del país, con una energía más competitiva no sólo para el sector residencial, sino también para el desarrollo de la industria.

La obra requerirá una nueva ingeniería financiera que comenzó a desandarse. Hace pocos días la empresa Power China ratificó el interés en sumarse al financiamiento para la construcción de la segunda etapa del GPNK, apalancada por el respaldo de los grandes bancos de ese país, que ya tienen en sus carteras obras locales millonarias. Casi en simultáneo, el Banco Nacional de Desarrollo del Brasil (Bndes) volvió a plantear la



La producción de los distintos pozos de Vaca Muerta podría ser mayor, pero funcionan con su capacidad de transporte completa.

viabilidad de financiar parte de las obras, tal como se viene analizando desde comienzos de año.

Pero el nuevo camino abierto con China obligará a dirimir

los intereses con otros aspirantes a hacerse cargo de las obras: a Power China se le opondrá la nacional Techint, que no sólo tiene a su favor haber sido una de las

responsables del Tramo I, sino que acaba de lograr un fallo de la justicia brasileña que le destrabó la posibilidad de acceder a financiamiento para la fabricación en allí

de los materiales necesarios para la construcción de la segunda etapa. Si todos confirman su interés y compromiso, el futuro se definirá en una licitación abierta que -no se descarta- podría tener nuevos aspirantes globales.

Semanas atrás se anticipó que en el caso del segundo tramo se convocará a invertir al sector privado en un esquema colaborativo y asociado con el Estado, es decir incrementando la participación de las empresas en el financiamiento. Hasta hoy los fondos para cubrir el costo aproximado de 1.500 millones de dólares de la Etapa I surgieron de fondos del Tesoro Nacional y del Aporte Solidario y Extraordinario para ayudar a morigerar los efectos de la pandemia, creado en diciembre de 2020.

Una definición adicional se concretó con la designación de TGS, que tendrá a su cargo la operación y mantenimiento del nuevo gasoducto Nestor Kirchner, una elección casi lógica teniendo que es quien gestiona el activo de la planta de tratamiento de Tratayén, punto de partida del nuevo troncal. Enarsa desistió de esa tarea al entender que la empresa no tiene la capacidad técnica para realizarlo ni tampoco pretende asumir esa nueva función.

CINTRA

Un buen socio para estar seguro

Expertos en respuesta a derrames y emergencias ambientales

info@cintra.com.ar  www.cintra.com.ar  (+54 11) 4758 0556



Palermo Aike, una apuesta al no convencional de Santa Cruz a partir de la experiencia de Vaca Muerta

Con las primeras perforaciones, el yacimiento de Santa Cruz inicia el camino para confirmar su potencial. Estiman que podría tener reservas de hasta un tercio el volumen de Vaca Muerta, y reimpulsar la actividad en una provincia histórica en el crudo argentino.



La compañía del holding de Eurnekián se asoció a YPF para comenzar las perforaciones en Santa Cruz, buscando confirmar su potencial.

La famosa curva de aprendizaje desarrollada en Vaca Muerta a lo largo de la última década será la base a partir de la cual las empresas YPF y CGC (del Grupo América) comenzarán a explorar en Palermo Aike, considerada la segunda formación no convencional más importante del país que se encuentra en la provincia de Santa Cruz. Allí, en el extremo sur del país, Palermo Aike es la roca madre de la Cuenca Austral y puede llegar a representar en volúmenes hasta un tercio de lo que se le reconoce a la formación de la Neuquén, por lo que recibió el apodo de "hermana menor".

Por sus condiciones geológicas, es el reservorio de gas y petróleo más parecido a Vaca Muerta dada su extensión espacial, la profundi-

dad del objetivo entre los 3.000 y 3.500 metros de profundidad, origen marino y potencial hidrocarburo.

La provincia dispone de una importante infraestructura ya existente, debido a que está muy próxima al gasoducto San Martín que se extiende desde Ushuaia hasta las puertas del Área Metropolitana Buenos Aires.

rífero. Pero eso recién comenzará a confirmarse a partir de las tareas de exploración que encaren en con-



junto las dos petroleras, al promediar la segunda mitad del año cuando pase lo más crudo del invierno.

CGC realizó evaluaciones sísmicas en distintas zonas, y estiman que el potencial del yacimiento es de la magnitud que se esperaba. Ahora comenzarán las perforaciones.

Cuando la industria comenzaba a hablar del potencial de Vaca Muerta, a principios de la década pasada, también se destacaba la existencia de otras formaciones geológicas



Según el Departamento de Energía de Estados Unidos, Palermo Aike es la cuarta formación a nivel mundial, con reservas y recursos de tipo shale.

no convencionales que podían ser muy importantes en materia de recursos de gas y petróleo. Es así que se concretaron unas muy pocas exploraciones en otras rocas madres conocidas como D-129 en la que avanzó YPF en el Golfo San Jorge; Los Molles, en Neuquén; o Los Monos, en el noroeste del país. De todas ellas se estima que la formación del sur de Santa Cruz es la que mayor potencial tiene para transformar sus recursos en reservas comercialmente explotables, con proyecciones que la ubican como el cuarto reservorio más importante del mundo, de acuerdo a la Administración de Información de Energía de Estados Unidos (EIA). Para tener una dimensión de lo que se puede encontrar en el subsuelo santacruceño, las estimaciones indican que la formación podría contar con reservas por 130 TCF de gas natural y 6,6 billones de barriles de crudo, lo que permite apreciar su magnitud frente a Vaca Muerta que dispone de 308 TCF y 16 billones de barriles.

Para intentar el desarrollo de estos recursos, YPF y CGC firmaron recientemente un memorando de entendimiento para la perforación

Los no convencionales de la Argentina

Los geólogos e ingenieros siempre supieron de la existencia de las rocas generadora y de su contenido de hidrocarburos. Pero hasta hace poco tiempo no había cómo extraerlos. Por oposición, se los llamó “no convencionales”, y en la Argentina se ubican a profundidades que van más allá de los 2000 metros, muy lejos de los acuíferos de agua dulce.

Hoy, las nuevas tecnologías hacen posible y viable su extracción, lo cual ha comenzado a cambiar el mapa energético del país. La más conocida técnicamente es Vaca Muerta, claro, pero también hay otras como, por ejemplo, Los Molles en la misma Cuenca Neuquina, que contiene solo gas natural y a mayor profundidad.

Pero en otras cuencas productoras de hidrocarburos se encuentra otras rocas generadoras. La Formación Cacheuta es la roca generadora

de la Cuenca Cuyana así como también la principal roca generadora de la Cuenca del Golfo de San Jorge es la Formación Pozo Diadema 129 o, como se la suele conocer, Formación D 129. Aguada Bandera o Neocomiano, en cambio, ubicada muy por debajo de D 129, es el otro shale de la Cuenca del Golfo de San Jorge.

Más al sur, en la Cuenca Austral, la roca generadora se llama Inoceramus inferior o Palermo Aike, en tanto que la Formación Los Monos, en el Cuenca del Noroeste es, quizás la más desafiante ya que se la identifica a 6000 metros y las complicaciones geológicas propias de la zona no auguran un desarrollo masivo.

Es que todas tienen sus particularidades geológicas que podrán ser oportunamente exploradas para determinar la viabilidad técnica y comercial de su explotación masiva.

del primer pozo exploratorio en “Fracción II - El Cerrito”, perteneciente a la concesión no convencional de CGC en Santa Cruz. La operatoria estará a cargo de la compañía con mayoría acciona-

ria estatal, la que podrá aportar en Santa Cruz todo el aprendizaje que desarrolló en Vaca Muerta. En caso de obtener resultados positivos, ambas compañías avanzarán con el desarrollo de una parte

del área, invirtiendo en pozos adicionales e instalaciones asociadas. La eventual producción a nivel comercial de Palermo Aike contará con una importante infraestructura ya existente, debido a que

está muy próxima al gasoducto San Martín que se extiende desde Ushuaia hasta las puertas del Área Metropolitana Buenos Aires, y para el caso de petróleo dispone de un puerto de aguas profundas en Punta Loyola.

La importante tradición hidrocarbúfera de Santa Cruz también facilitará el desarrollo de las nuevas áreas no convencionales, al contar con infraestructura preexistente, mano de obra capacitada y una red de proveedores para la industria de los hidrocarburos. No obstante la necesidad de equipos de fractura como los que se utilizan en Vaca Muerta son un punto a resolver debido a la alta demanda global y el creciente requerimiento de las operaciones en el no convencional neuquino. Además, a pesar de la amplia experiencia previa en tight en el sur santacruceño, una explotación de recursos en terreno más permeable que el no convencional, deberán resolver los altos requeri-

Pese a la tradición de Santa Cruz en la industria de hidrocarburos, el shale requiere una logística -de arena, agua y equipos- que representará un desafío para la capacidad de la provincia.

mientos de agua y arena utilizadas para el fracking y toda la logística que demanda esos volúmenes.

No obstante, se avanzará con la construcción de un equipo para la perforación de uno a tres pozos previstos para este año que tendrán una rama horizontal de entre 1.500 a 2.000 metros para explorar distintas regiones de ésta área de unos 5.000 kilómetros cuadrados con potencial de Palermo Aike. Si esos primeros resultados son positivos se prevé que recién para 2025 las empresas podrían tomar la decisión de avanzar con el primer par de pozos para una producción en escala comercial.

TRÁFICOS SEMANALES DE BRASIL Y ASIA

Optimizamos tu logística

TERMINALES
RIO DE LA
PLATA
Sociedad Anónima



DP WORLD
PORTS & TERMINALS
BUENOS AIRES

CONTACTATE CON NOSOTROS

✉ trp_comercial@trp.com.ar

🌐 www.trp.com.ar

📞 11 3329 1234

📷 @dpwbsas

Avanza el Puerto Seco salteño

El gobierno provincial transfirió a la Agencia de Administración de Bienes del Estado (AABE) el terreno necesario para completar la conexión del proyecto de Puerto Seco al ferrocarril Belgrano Cargas.

Se trata de un predio de 12 hectáreas sobre la Ruta 24, uno de los principales caminos de la producción del norte argentino. De esta manera, se avanzará en las obras ferroviarias, mientras se termina la conexión multimodal con los depósitos fiscales, Aduana y servicios

necesarios para su puesta en funcionamiento.

El predio permitirá la conexión con los puertos de Buenos Aires y Rosario, y atraviesa también la ruta nacional 34, que recorre todo el norte argentino.



Insumos, nuevo desafío logístico para Vaca Muerta

Con el incremento de la producción de los no convencionales en el sur del país, las empresas ahora ponen el foco en los insumos necesarios para acompañar ese incremento de la actividad. Entre los puntos críticos se encuentra la

arena, que se debe procesar para utilizarla en el fracking, y el acceso al agua pesada.

El tema se trató durante el panel "Desarrollo de Vaca Muerta El rol logístico, sus desafíos y oportunidades" de la exposición Management Logístico, que concentró al sector de Logística y comercio exterior en distintas participaciones.

ANTE LA SEQUÍA, EL TREN DIVERSIFICÓ SUS CARGAS

El transporte de cargas en Argentina busca desde hace décadas desandar el camino de achicamiento encarado años atrás, y retomar la presencia del tren de cargas a lo largo y ancho del país.

Con un costo logístico menor para el traslado en grandes distancias, el tren de cargas es la principal conexión de las provincias del norte del país con el Puerto de Buenos Aires, el principal punto de salida de productos argentinos al exterior.

Sin embargo, muchos gobernadores aseguran que los 28 puntos de carga recuperados en los últimos cuatro años resultan insuficientes para potenciar el comercio de las economías regionales.

En ese sentido, desde Trenes Argentinos Cargas difundieron la información de los volúmenes transportados en lo que va del año, destacando que ante la merma de granos producto de la sequía, creció fuerte la carga de productos regionales.

Puntualmente, productos provenientes del Noroeste Argentino (NOA) y Cuyo. Por ejemplo, el traslado de tabaco, azúcar, porotos, entre otros productos, creció un 40 % en comparación con 2022. En ese marco se inscribe también una de las grandes oportunidades –y desafíos– del sector: el traslado de minerales se incrementó considerablemente, de la mano de los nuevos desarrollos en la región

La conexión a Cuyo

De la misma manera, la recuperación de vías en la ruta que recorre Buenos Aires, Santa Fe, San Juan, San Luis y llega a Mendoza también repercutió en el transporte de cargas: en los primeros cinco meses del año se incrementaron los despachos de cemento, vino, jugo, agua y, una vez más, minerales.

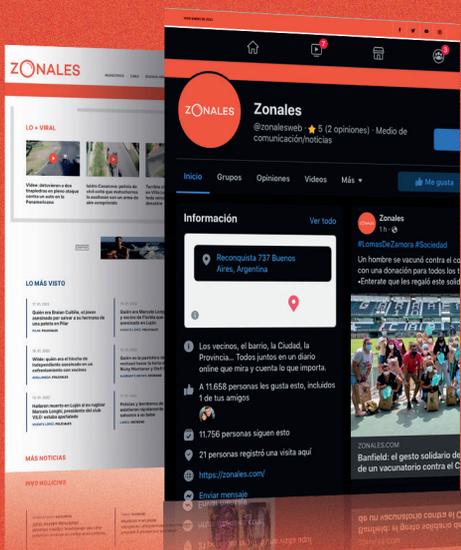
En cuanto a los áridos, como piedra, fundente, clínker, carbón de coque y arena, entre otros, la cantidad transportada alcanzó 1,2 millones de toneladas, un 8 % más interanual. La arena es uno de los insumos esenciales para la producción de los combustibles no convencionales de Vaca Muerta, en la Patagonia, y su transporte representa un desafío logístico considerable, por el volumen necesario para la producción.



ZONALES

zonales.com

El medio líder de noticias



Opinión

El Puerto de Buenos Aires tras la derogación del decreto 870



Por Juan Carlos Schmid
Secretario General
de FEMPINRA

La derogación del decreto 870 es importante porque ese llamado a licitación realizado por el Poder Ejecutivo en 2018 daba lugar al funcionamiento de una sola terminal en el Puerto de Buenos Aires y estaba muy claro que, de ese modo, expulsaba mano de obra y además concentraba la actividad portuaria, generando lo que hoy en la jerga

del comercio internacional se denomina "integración vertical"

Con la anulación de esa medida en el reciente decreto 299, que prepara las nuevas licitaciones, se garantiza que habrá al menos dos terminales operando en el puerto, y la cuestión toma indudablemente otro enfoque. Un enfoque que le va a dar un mayor margen de acción al Estado Nacional para equilibrar las tensiones que siempre se produ-

cen entre diversos intereses que confluyen en el área portuaria.

Desde un primer momento, la Federación Marítima Portuaria y de La Industria Naval de La República Argentina (FEMPINRA) sostuvo con un plan de lucha su reclamo en pos de la derogación del 870, y tuvo un rol gravitante para llegar a este desenlace.

No solamente hubo conflicto durante la gestión de Mauricio Macri; también en noviembre del 2022 y en el año anterior, con algunas limitaciones por la pandemia, la Federación hizo protestas que se centraron en poner atención sobre las políticas públicas para el sector y pedir que se descartara en forma clara y definitiva el proyecto de integración vertical para el puerto.

No era un problema entre las empresas y los sindicatos portuarios por paritarias, sino que se trataba de lograr un abordaje del tema desde un punto de vista totalmente distinto al que se estaba teniendo.

Anteriormente a eso, ante la firma del 870, hicimos intervenir al Ministerio de Trabajo y encaramos también una fluida negociación con la Administra-

ción General de Puertos. Así logramos crear un paraguas frente a cualquier situación que se avecinara, con una serie de actas acuerdo -refrendadas, en alguna medida, también por las terminales-, que garantizaban que no habría ningún despido hasta tanto pasaron dos años de las nuevas licitaciones de las actividades portuarias. Ahora, desde ya, aspiramos a que esto siga en pie. Porque lo más importante aquí sigue siendo la garantía de los puestos de trabajo de quienes actualmente están operando en el Puerto Metropolitano.

En estos últimos días todo el mundo recibió con cierto alivio la derogación del decreto de 2018, porque nadie estaba convencido con el proyecto de una única terminal en el puerto de Buenos Aires; sólo aquellos que tenían algún interés muy mezquino, que están envueltos en la lógica de la integración vertical y que no son grupos nacionales.

Ahora se abre un nuevo capítulo, y obviamente tienen que seguir las negociaciones. Nosotros queremos que haya inversiones porque se debe mejorar la infraestructura portuaria para que esté a la altura del comercio del siglo XXI. Y sos-

tenemos que hay que acompañar la modernización con los trabajadores adentro, y no con los trabajadores expulsados.

Peaje Santa Fe al norte: derecho soberano versus intereses paraguayos

Quisiera además referirme a una cuestión que también está en la agenda del sector en estos días: el nuevo peaje en la Hidrovia del Paraná, para el tramo de Santa Fe al Norte. Las voces que se alzan en contra no son voces nacionales. Se insiste permanentemente, por ejemplo, desde la delegación paraguaya.

Mi postura como Secretario General del Sindicato de Dragado y Balizamiento, que además expresa la posición de todos los gremios de la Federación, es que las obras de infraestructura de navegación interior en aguas nacionales tienen que ser pagadas por quienes utilizan las vías navegables.

Si hay mejoras; si hay balizamiento y seguridad a lo largo de la ruta, tienen que pagar. Y la Argentina no debe consultarlo con nadie, porque esa es una decisión soberana del Estado Nacional.

GESTIÓN SINDICAL

EL MEDIO LÍDER QUE MARCA
EL PULSO DEL SECTOR GREMIAL

NUEVO DISEÑO, MÁS INFORMACIÓN,
EN EL NUEVO SITIO

Inversión para el litio superaría los US\$ 6.000 millones: Argentina podría ser Top 3 en producción global

De completarse en los próximos años los planes en marcha, Argentina podría alcanzar una capacidad potencial superior a las 300.000 toneladas de carbonato de litio por año, lo que la posicionaría como uno de los primeros productores globales del insumo crítico para la fabricación de baterías de autos eléctricos.



El proyecto Cauchari-Olaroz, con una inversión de 900 millones de dólares, duplicaría la producción actual del país de carbonato de litio.

Por **Sabrina Pont**

Si bien el oro y la plata son los principales minerales que produce Argentina, ya que representan más del 70% de las exportaciones totales del sector minero, el mayor potencial de crecimiento se presenta en el litio y el cobre.

En el primer caso, la puesta en marcha en junio de la tercera planta productora de carbonato de litio del país, la segunda en la provincia de Jujuy, más las ampliaciones de las operaciones que ya producen, el avance en la construcción de otros cinco proyectos que están en proceso de ejecución de la ingeniería de detalle y otros tres en etapas avanzadas, podrían posicionar al país hacia 2030 como un importante actor geopolítico, explicando al menos el 20% de la oferta total de este insumo crítico para la fabricación de baterías de autos eléctricos. En el caso del cobre, la puesta en marcha de 4 de los proyectos más avanzados ubicaría al país entre los prime-

ros 10 productores con cerca del 3% de la oferta global.

Distintos análisis marcan que la demanda mundial de litio se multiplicará exponencialmente en los próximos años, por lo que la oportunidad para la región es considerable. De hecho, las empresas se asocian a las mineras para financiar sus proyectos, a cambio de garantizar el insumo que logren extraer.

En ese marco, se debate internamente cómo aprovechar y potenciar los ingresos para el país y las provincias a partir de la extracción del recurso: desde proyectos para fabricar baterías de litio, avanzando en planes de industrialización, hasta la propuesta para nacionalizar su gestión –hoy, en manos de las provincias– y considerarlo “recurso estratégico”, con el fin de coordinar con los países de la región y establecer un precio unificado. Todo avanza mientras los anuncios de inversiones se suceden, aunque el sector privado advierte una vez más sobre la necesidad de reglas claras para continuar los proyectos.



Jujuy concentra dos de los tres proyectos en marcha de litio.

En litio, durante 2022, el país alcanzó una producción de alrededor 37.000 toneladas anuales de carbonato de litio equivalente (o LCE, en siglas en inglés) desde las dos únicas plantas en fase produc-

tiva –hasta hace menos de un mes, ahora son tres–, lo que representa cerca del 6,2% de la producción del mundo, de acuerdo con los datos de 2022 del Servicio Geológico de Estados Unidos (o USGS, por las

El proyecto Fénix, en Catamarca, y el proyecto Olaroz, en Jujuy, funcionan desde hace años en el norte argentino.

siglas en inglés de United States Geological Survey).

Esas dos plantas, ambas en pleno proceso de ampliación de sus capacidades productivas, son el Proyecto Fénix de la firma estadounidense Livent, en Catamarca, que opera desde fines de los '90 y el Proyecto Olaroz, que comenzó a producir en 2014 en Jujuy y está a cargo de la australiana Allkem, asociada con la japonesa Toyota y la empresa del estado jujeño Jemse. El 10 de mayo último, Livent y Allkem anunciaron su fusión para crear NewCo, una empresa global para la producción de litio.

Para la tercera planta, que aspira este año a lograr una producción

inicial de 10.000 toneladas de LCE hasta, gradualmente, alcanzar su capacidad total de 40.000 toneladas para 2024, se totalizó una inversión de unos 1.000 millones de dólares en cerca de seis años. Se trata del yacimiento Cauchari-Olaroz, operado por Minera Exar, que es una sociedad argentina cuyos accionistas mayoritarios son la canadiense Lithium Americas Corp y la china Ganfeng Lithium, y que cuenta también con una participación del 8,5% de la firma local Jemse.

Actualmente, Cauchari-Olaroz genera más de 2100 empleos, entre trabajadores directos e indirectos. Más del 60% de las personas que trabajan en el Proyecto y en las oficinas de San Salvador, proviene de la provincia de Jujuy; y un 27% más, del resto del NOA argentino.

“La producción inicial lograda como parte de la puesta en marcha es un paso emocionante a medida que Cauchari-Olaroz continúa avanzando hacia la primera producción de carbonato de litio con calidad de batería”, dijo Jonathan Evans, presidente y director ejecutivo de Lithium Americas, al inaugurar la planta.

De completarse en los próximos años los planes en marcha, la inversión total para el sector del litio en Argentina podría superar los 6.000 millones de dólares. Todo eso daría una capacidad potencial superior a las 300.000 toneladas de carbonato de litio por año, que podrían ubicar al país entre los tres primeros productores globales junto con Australia, superando a Chile.

Dónde están los próximos proyectos

Tres de los cinco proyectos en construcción están ubicados en la provincia de Salta: se trata del proyecto Centenario Ratones, de la francesa Eramet en asociación con la china Tsingshan, con un desembolso estimado de más de US\$ 600 millones y una capacidad de 24.000 toneladas de LCE; el proyecto Mariana, de la firma china Ganfeng Lithium, con una inversión de más de US\$ 240 millones y una producción anual de 10.000 toneladas del insumo para baterías; y el proyecto Sal

La inversión total para el sector del litio en Argentina podría superar los 6.000 millones de dólares, y una capacidad potencial superior a las 300.000 toneladas de litio.

Salta, con tres proyectos avanzados, y Catamarca, con dos también en construcción, son las provincias que crecerían en el próximo año para aumentar la producción.

Hay cerca de 75 proyectos mineros de litio en el norte del país, 25 en estado de exploración avanzada y 50 en el inicio de la fase de exploración.



Las reservas, un diferencial para nuestro país

De acuerdo con el Servicio Geológico de Estados Unidos o USGS, Argentina tiene 22 millones de toneladas en recursos de litio, pero, en rigor, lo que más atrae a los inversores son las reservas del mineral de litio que se concentran en el noroeste del país, que pocos países tienen, y ascienden a unos 2,7 millones de toneladas. La diferencia fundamental entre recursos y reservas es que las últimas son probadas, es decir que es lo que efectivamente tiene posibilidad de extracción con fines productivos. Contar con este dato implicó grandes inversiones de altísimo riesgo en trabajo exploratorio, que se viene realizando en Jujuy, Salta y Catamarca desde hace poco más de una década y pone hoy en una posición ventajosa a la Argentina en contraste con los otros dos países con potencial productivo de litio de salmueras Chile y Bolivia.

de Oro, de la empresa surcoreana Posco, que comprometió unos US\$ 500 millones para elaborar 25.000 toneladas de LCE cuando inicie su fase operativa.

La segunda provincia con proyectos en construcción es Catamarca: tiene en marcha Sal de Vida, de la firma Allkem, que estima un desembolso de casi US\$ 500 millones y una capacidad instalada de 25.000 toneladas de carbonato de litio y Tres Quebradas, de la china Zijin Mining, con una inversión de US\$ 319 millones y una producción de 20.000 toneladas del mismo producto.

En paralelo, se cuentan unos cuatro proyectos en factibilidad; los más avanzados están en Salta, que si bien hasta hoy no produce este producto crítico para la electromovilidad en poco tiempo podría sacarle amplia ventaja a las limitrofes Jujuy y Catamarca que llevan la delantera como productoras. Se trata de los proyectos Pastos Grandes, de la canadiense Lithium Americas, con una inversión aproximada de US\$ 450 millones y una capacidad instalada prevista de 24.000 toneladas anuales de LCE, y el proyecto Salar del Rincón, de la empresa multinacional con base en Australia Río

Tinto, con similar producción estimada y una inversión de casi 600 millones de dólares.

Los otros dos proyectos que estudian su factibilidad son Cauchari, de Allkem, en Jujuy, y Kachi, en Catamarca, de la australiana Lake Resources, ambos con una capacidad potencial de 25.000 toneladas de carbonato de litio cada uno.

Luego, los proyectos que tienen importantes grados de avance están mayormente en Salta. Se trata de PPG, de la firma Lítica Resources, creada por la petrolera Pluspetrol; Sal de los Ángeles, de la china Tibet Summit; Salar

del Jombre Muerto Norte, de la empresa canadiense NRG Metals; Salar del Rincón de la firma australiana Argosy Minerals. Este puñado está en una etapa de evaluación económica preliminar (PEA, según siglas en inglés) y en conjunto sumarían una inversión de casi 800 millones de dólares y una capacidad instalada de 65.000 toneladas de carbonato de litio.

Otro emprendimiento está en esta instancia de estudio en Catamarca: se llama Hombre Muerto Oeste, en manos de la compañía de origen australiano Galan Lithium, y podría requerir más de US\$ 439 millones para su inicio con un objetivo de producción de 20.000 toneladas del mismo producto.

En paralelo, se calcula que hay actualmente otros 25 proyectos mineros más que tienen al litio como mineral principal y están en una fase exploratoria avanzada. En tanto, en una etapa de exploración inicial, se estima que hay más de 50 emprendimientos.

Desde el sector aseguran que “Argentina es el país de la región que más inversiones está recibiendo para el desarrollo del litio”, mientras esperan un marco normativo que aporte certezas sobre las regalías y las exportaciones.

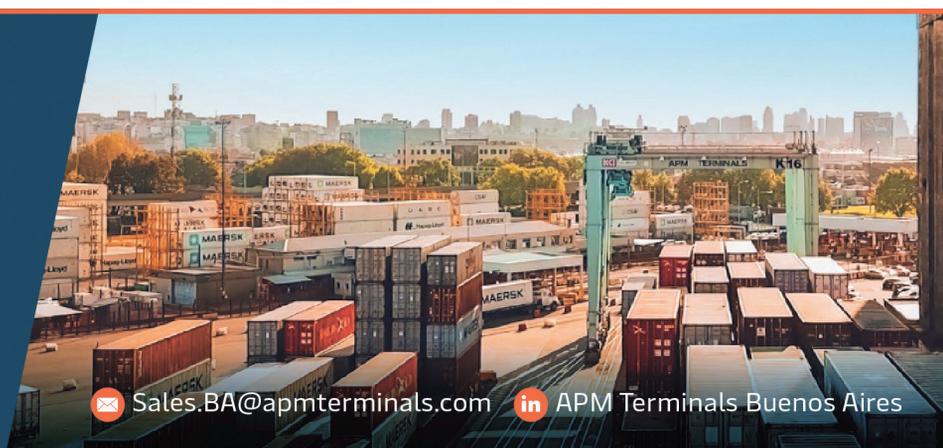
APM TERMINALS
Lifting Global Trade

**APM TERMINALS BUENOS AIRES,
CADA DÍA UN PUERTO MÁS SEGURO,
DIGITAL E INTEGRAL.**

www.apmterminals.com.ar

Sales.BA@apmterminals.com

APM Terminals Buenos Aires





El gobierno nacional exigió obras y mantenimiento a la concesionaria privada, que presentó un concurso de acreedores.

Por **Lucas Martínez**

El 90% de la carga que ingresa o sale del país, lo hace a través de camiones que circulan por las rutas nacionales. Es un dato que puede resultar paradójico si se considera que el impulso inversor de los últimos años se ha diversificado, mientras que las vías terrestres esperan soluciones de fondo.

En ese sentido, uno de los corredores más importantes para el traslado de mercancías es el que va desde el puente Zárate Brazo Largo (Buenos Aires) hasta el empalme con Paso de los Libres (Corrientes), en la traza que recorre las Rutas 12 y 14. Se trata del corredor Vial N°18 –conocido como la ruta del Mercosur, por conectar con Brasil, Uruguay y posteriormente Paraguay– cuya situación actual es “delicada”.

Hasta octubre de este año la concesión le pertenece a Caminos del Río Uruguay S.A. (Crusa), empresa de capitales argentinos que entró en concurso preventivo en febrero y denuncia un “ahogo financiero”. De esto se desprende que el vínculo entre el actual operador y los organismos viales públicos resulta, cuanto menos, tenso. El conflicto principal radica en la falta de inversión en el tramo que, con el continuo pasar de los vehículos pesados, requiere de mantenimiento frecuente para lidiar con la deformación y los

La ruta del Mercosur sigue en crisis y los transportistas piden obras urgentes

Mientras se debate su futura administración, uno de los corredores viales de mayor impacto comercial muestra un profundo deterioro y los accidentes se multiplican. Quejas de los transportistas y multas a la concesionaria actual.

baches en la calzada, entre otras cuestiones propias de este tipo de tránsito. El corredor es fundamental para el comercio exterior de la región y por él circulan cerca de mil camiones diarios.

A pesar de su importancia, la realidad es que se necesitan inversiones de infraestructura con urgencia, pero con la finalización de los contratos a pocos meses, el foco está puesto en la futura gestión. En ese marco, el Gobierno maneja tres alternativas, la primera es otorgarle a Crusa una prórroga y llevar adelante una nueva licitación a través del mecanismo de Participación Pública Privada (PPP), como se realizó en 2018. Una segunda opción: que la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) se haga cargo de forma provisoria del correspondiente mantenimien-

to y conservación a través de la reasignación efectiva de parte de los fondos provenientes del Impuesto a los Combustibles. Como tercera posibilidad sobre la mesa aparece

Hasta octubre de este año la concesión le pertenece a una empresa que entró en concurso preventivo y recibió distintas multas de Vialidad.

la creación de una empresa regulada por Vialidad.

Cabe recordar que la empresa de capitales argentinos se hizo con

los derechos de las R12 y R14 en la década del 90. Al inicio del contrato el corredor tenía una extensión de 617 kilómetros, de los cuales 30 eran de pista doble, luego se incorporaron al convenio 60 kilómetros más de la ruta 174 del Corredor Rosario Victoria, para llegar actualmente a una extensión de 668 kilómetros, de los cuales 135 kilómetros de autovía y 532 de una sola mano están a cargo de Crusa. Según lo acordado en la última modificación (1995), las tarifas quedarían reducidas mientras se ejecutara una inversión pactada de 82 millones dólares.

Además, la concesión se extendió hasta 2018 donde fue nuevamente adjudicada a Caminos del Río Uruguay, lo que despertó un profundo conflicto que sigue vigente hasta hoy. La realidad es que

desde hace casi dos décadas que no hay verdaderas obras de renovación a pesar de los reiterados reclamos, tanto de las Cámaras empresarias que nuclean a las principales transportistas del país, como por parte de Crusa y Vialidad, que con versiones encontradas se pasan la pelota desde hace meses.

Un corredor importante, pero peligroso

Todas las disputas mencionadas desembocan en rutas peligrosas y deterioradas que afligen a uno de los corredores neurálgicos del autotransporte de cargas. Para evaluar su condición actual, la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC) está llevando a cabo una campaña de relevamiento en las rutas para concen-

trar las necesidades del corredor. En ese sentido, Dinamicarg pudo dialogar con Carlos Gutiérrez, arquitecto y consultor de FADEEAC que está a cargo de la campaña. “Nosotros lo que hacemos es transitar la ruta y evidenciar su nivel de transitabilidad, un concepto que utilizamos para cuantificar como se circula en una vía”, explicó.

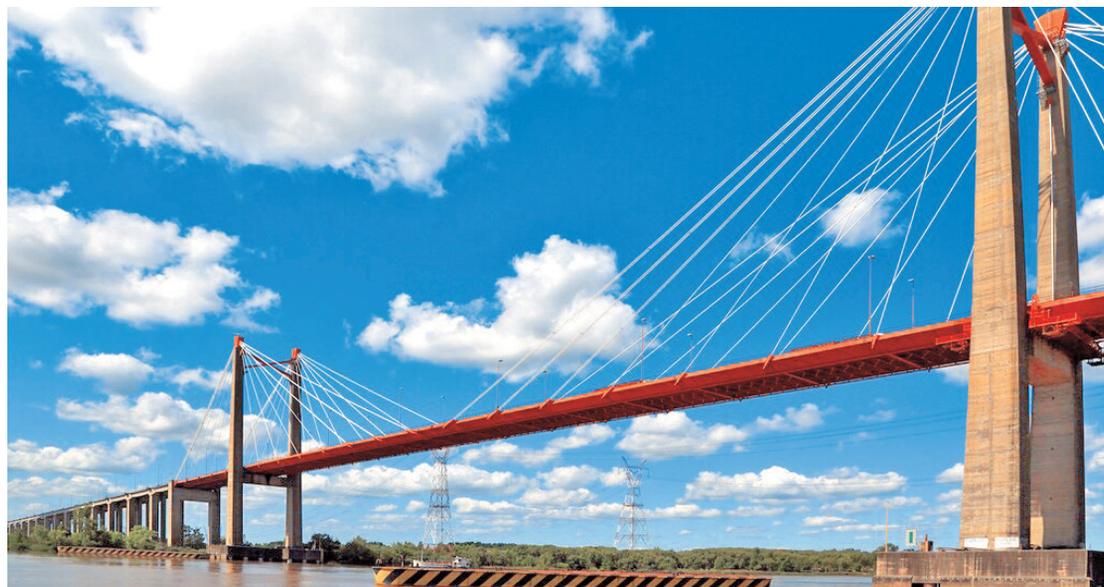
Para la evaluación, la entidad transportista emplea un sistema de ranking que va del uno (1) al cinco (5), siendo uno 1 las rutas de ripio, y 2 aquellas que presenten baches frecuentes, ahuellamientos extensos, falta de banquina y pobre/nula señalización. “Ya la 3 es la más usual, tiene algunos baches y ahuellamiento, pero es adecuada, estaría en el nivel de advertencia.

La ruta 14 era conocida como la “ruta de la muerte”. Al hacerla autovía se duplicó la capacidad de tránsito, mejorando significativamente la seguridad.

La categoría 4 son carreteras que solo tienen baches aislados, buena visibilidad en las señales horizontales y mantenimiento regular, y las 5 están en perfectas condiciones”, explica Gutiérrez.

Según el mapeo (que aún está en proceso), el corredor vial tiene menos de 30 kilómetros que entran en las categorías tres y cuatro. El resto del tramo está compuesto por rutas de los niveles más bajos, donde los accidentes son frecuentes y el daño impacta tanto en lo económico como en lo social. “Además ¿qué sucede?, cuando hay accidentes no hay arreglos detrás, hay raíles rotos que están semanas en medio del camino. Chocan camiones de carga de madera y los restos de la madera quedan ahí mucho tiempo”, agrega el arquitecto.

Uno de los problemas principales que señalan desde la Federación es que “no se tiene en cuenta la ruta como factor de los accidentes, o sea si un camión cruza de



El Puente Zárate Brazo Largo marca el inicio de la concesión otorgada en la década del 90 y prorrogada en el 2018.

carril para evitar el ahuellamiento, que ya de por sí causa daños a los neumáticos, a los sistemas internos de los vehículos y demás, y choca a un particular, en Vialidad la causa va a ser “circulación por carril indebido”, y el estado de la vía no es considerado”.

“En un camino en el que se debe frenar constantemente y no se puede subir la velocidad, los neumáticos se gastan más rápido y el combustible no rinde de manera eficiente”, enumera Gutiérrez. Luego de casi 20 años sin obras importantes, esa es la situación de uno de los caminos más recorridos por los camiones de cargas. En unas semanas, la Federación elevará

los resultados de la campaña (que atañe a más rutas que las del corredor 18) y se tendrá el panorama completo, pero la determinación más importante, tendrá lugar en octubre cuando se defina la nueva gestión. Sea cual fuere el resultado deben tomarse medidas de forma inmediata porque cada día la problemática, como los ahuellamientos, se profundiza un poco más, los costos aumentan y, fundamentalmente, se arriesgan vidas.

Posturas antagónicas y falta de medidas

La empresa Caminos del Río Uruguay S.A. de Construcciones y Concesiones Viales S.A. tiene la

concesión del Corredor Vial 18, que abarca parte de las rutas nacionales 12, 14, 117 y 174. La empresa ya fue sancionada varias veces en el último año por incumplimientos de los pliegos de concesión y se declaró en concurso preventivo, según se publicó en el Boletín Oficial de la provincia de Entre Ríos en marzo pasado. Desde entonces, la Justicia estableció la apertura formal de la instancia concursal y dio plazo hasta el 24 de mayo a los acreedores, para presentar los títulos justificativos de sus créditos.

Según los plazos establecidos por el juzgado interviniente, con sede en Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el síndico del concurso presentará los informes que disponen los arts. 35 y 39 LCQ los días 11 de julio y 6 de noviembre respectivamente. Mientras que la fecha para dictar el auto verificadorio vence el 8 de agosto y la audiencia informativa se llevará a cabo el 18 de marzo del año que viene.

En este escenario, Crusa lanzó un comunicado asegurando que no puede afrontar su pasivo y presentó un concurso preventivo en la Justicia comercial. Desde la firma acusan que los peajes estuvieron desactualizados desde 2002 y que no se cumplió con el compromiso de Renegociación Tarifaria Integral, que se debía hacer 2006, lo que llevó a la compañía a una situación crítica. Cabe señalar que,

de acuerdo a los expedientes que obran en Vialidad, la concesionaria presentó 46 pedidos de readecuación tarifaria, los cuales no fueron contestados.

“La falta de respuestas concretas de la DNV frente a las reiteradas presentaciones efectuadas por la empresa en sede administrativa y judicial, generó un notorio desfinanciamiento para realizar la operación de la concesión, las obras necesarias, así como también brindar un servicio seguro acorde a la demanda de los usuarios que transitan el corredor”, indica la comunicación. Además, en 2011, el Estado decidió duplicar la calzada de la ruta 14 y 117 desde Gualeguaychú hasta Paso de los Libres y se realizó una licitación internacional, en la

“En un camino en el que se debe frenar constantemente, los neumáticos se gastan más rápido y el combustible no rinde”

cual se adjudicaron los tramos a 13 consorcios de constructores. Los nuevos tramos son aún de vialidad por lo que dos manos de la autovía las sostiene el organismo vial, y las otras dos, Crusa.

En contraposición se ubica el Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial (CONADUV). La entidad, presidida por el Ingeniero Ricardo Lasca, considera que el régimen actual es incompatible con una apropiada administración nacional vial y que el cobro de peaje sin contraprestación es una “estafa”, teniendo en cuenta que no hay caminos alternativos. “Hay que poner en práctica urgentemente un verdadero proyecto vial libre de peaje que contemple toda la red caminera del País, financiado a través de la efectiva reasignación de los fondos que se recaudan del Impuesto a los Combustibles y rejerarquizar la Dirección Nacional de Vialidad para que vuelva a ser el Organismo Rector de la Política Vial”, declaró a fines de mayo Lasca en torno a la problemática.



La ruta recorre toda la zona costera de Entre Ríos y Corrientes hasta Paso de Los Libres.

CRUX MARINE

Donde el mar se encuentra con la tecnología

in crux marine | crux.marine.sas | +54 9 11 2165-0243

crux-marine.com

La disputa entre Estados Unidos y China frena las definiciones sobre la Hidrovía, el sector espera certezas

22 meses pasaron desde que el gobierno nacional encomendó la gestión al ministerio de Transporte mientras definía el futuro de la principal ruta del comercio exterior argentino.



El complejo agroindustrial de Rosario es el centro de la Hidrovía, que transporta toda la producción argentina hacia el exterior.

Desde entonces, el poder Ejecutivo Nacional tiene tres modelos de para elegir cómo hacer el dragado y balizamiento: volver a una concesión privada, como la que se dio en el país desde 1995 hasta el 2021, impulsar una gestión netamente pública (con el Estado realizando las tareas con máquinas que debería adquirir) y la opción mixta –actualmente operativa– donde una empresa estatal contrata a su vez a prestadores privados para realizar el mantenimiento de la vía, con un criterio definido por el propio gobierno.

La decisión, además, quedó en el medio de los intereses cruzados entre los dos grandes polos globales de poder: por un lado, China, que buscaría poder participar de la licitación para profundizar su presencia en nuestra región, en una ruta que controla más del 80% del comercio exterior argentino y es vital para países vecinos como Paraguay,

Bolivia y Brasil; del otro lado, los Estados Unidos, que plantean la necesidad de evitar el crecimiento de la influencia China en Argentina, entre otras preocupaciones.

Ante cada gira del gobierno nacional –cuando Fernández viajó a Estados Unidos, así como el reciente viaje de Sergio Massa a Chi-

na– circulan públicamente las cuestiones que la administración de Joe Biden busca bloquear en nuestro país –y toda la región–: la licitación del 5G para la telefonía celular, la instalación de bases con fines militares ocultos, y la Hidrovía.

Ambos polos tienen cartas fuertes en la mesa, lo que demora la

decisión del gobierno nacional incluso en pleno año electoral. Estados Unidos es el principal socio político de la región, y tiene todas las llaves de las decisiones del Fondo Monetario Internacional. Con un préstamo récord –para la historia argentina y para la del Fondo en sí– que todos coinciden que necesita

constantes renegociaciones, nadie quiere una mala relación con el país que prácticamente controla al FMI.

Del otro lado del ring, China seduce con financiamiento barato para obras de infraestructura esenciales. Swap para el comercio bilateral, represas, puertos, rutas, renovaciones de vías, comunicaciones. Para todo, el gigante asiático –que incluyó a nuestro país en la famosa ruta de la seda– promete asistencia a un costo considerablemente menor que el del mercado, especialmente para países en vía de desarrollo con dificultades crediticias como Argentina.

Claro que, también, ambos tienen sus riesgos. Alinearse con Estados Unidos puede generar un escenario demasiado desafiante si las negociaciones con el FMI se tornan pedregosas. En ese caso, no habría plan B. Asimismo, un alineamiento con China pondría en riesgo esa misma negociación. Además, los créditos de la mayor economía mundial tienen condiciones peligrosas: si el país incum-



ple en los pagos, las multas son sensiblemente mayores. Los casos de países africanos que apostaron a su desarrollo vía infraestructura china y terminaron cediendo concesiones leoninas para cubrir deudas impagables son una llamada de atención para nuestro país.

Agenda urgente

La agenda del sector es clara: el modelo de la Hidrovía necesita transformaciones profundas que lo adapten a las próximas décadas del comercio exterior. Hoy, los buques de mayor porte no pueden navegar por aguas argentinas porque la profundidad –y, en algunos tramos, el tamaño del canal– no lo permiten.

Con una mayor profundidad se podrían ahorrar viajes, generando un menor costo logístico y mejorando, de esa manera, la competitividad de la producción argentina.

Asimismo, se debaten otras cuestiones no menos importantes. La Hidrovía hoy tiene una profundidad gradual: hasta San Martín

Cancillería resiste el lobby de Paraguay y rechaza críticas al peaje Santa Fe al norte, una decisión soberana que no necesita ninguna aprobación.

son 34 pies, bajando a 25 hasta Santa Fe, y desde allí hasta Confluencia (en el límite entre Chaco y Corrientes) de 10 pies.

Eso significa un desarrollo concentrado en el sector agroexportador, que tuvo un crecimiento exponencial cuando se desreguló el esquema portuario en la década del 90, pero que no se extendió hacia el Norte, donde podría haber continuado el crecimiento de la frontera agrícola.

Desde su inicio, el gobierno de Alberto Fernández buscó darles protagonismo a las provincias en la toma de decisiones. Primero fue con el anuncio de una nueva empresa estatal, que no se constituyó formalmente. Finalmente, una vez decretada la concesión temporal a la empresa estatal –la Administración General de Puertos– creó el Ente de Control de la Vía Navegable (Ecovina) con un directorio integrado por representantes del ministerio del Interior y Transporte, pero especialmente con representación de las siete provincias ribereñas a la Hidrovía.

Los gobernadores tienen la postura prácticamente unánime respecto de la necesidad de ampliar la traza actual, llegando hasta Formosa y Misiones, sumando el tramo conocido como el Paraná Alto y el Río Paraguay. Esa extensión



Más de 4.500 barcos circulan cada año por la Hidrovía, que recorre 7 provincias del país.

Paraguay, el conflicto latente

El 1 de enero de este año entró en vigencia la Resolución 1023/22 del ministerio de Transporte que establece el cobro del peaje para los barcos que circulen desde Santa Fe al norte – hasta ahora, ese tramo tenía un costo de cero–, algo que es fuertemente resistido por Paraguay.

El conflicto fue tal que el propio presidente del país vecino llegó hasta la Casa Rosada para pedir que no se haga efectivo –de hecho, las embarcaciones paraguayas no lo están pagando a pesar de acumular facturas y deudas–.

La imagen es clara: en la renegociación que Hidrovía S.A. llevó adelante con el gobierno nacional en el período 2009-2010 –cuando se decidió extender la traza– se establecía que se empezaría a cobrar peaje en ese tramo. Durante los dos primeros años, dado que no había estudios claros sobre los costos del mantenimiento de ese sector, se analizarían las cifras

para determinar el monto del peaje. Por eso el valor del mismo fue cero.

Esa revisión nunca se formalizó, y el gobierno retomó el año pasado la discusión. Desde Paraguay afirman que todos los otros países con conexión a la Hidrovía (Brasil, Bolivia y Uruguay) respaldan su postura y que el cobro no está justificado. En Cancillería esgrimen que es una decisión soberana y que de ninguna manera discrimina a barcos de otros países.

En los pasillos del palacio San Martín guardan una carta en la negociación política: Paraguay rechaza el peaje que Argentina busca cobrar para garantizar el dragado y balizamiento al norte de Santa Fe; pero el mismo país impulsa una fuerte suba impositiva a todo el sector naval para, precisamente, solventar la necesidad de dragado de su propio tramo del río Paraguay. Una auténtica ironía discursiva.

podría revitalizar los puertos del norte argentino, donde las obras de infraestructura avanzan a la espera de la llegada de un dragado y balizamiento que todavía no pueden costear.

Allí entra el otro gran cruce que presidencia debe sortear. El sector privado, concentrado en el polo agroindustrial exportador de Santa Fe, cree que no hay negocio (léase carga, producción) suficiente para recuperar la inversión de las obras de extensión que piden los gobernadores. Por ende, estiman que ese costo extra se lo trasladarán a ellos. Desde las provincias, sin embargo, aseguran que no podrán tener el desarrollo que necesitan sin contar antes con la infraestructura necesaria para potenciarlo.

Incertidumbre que cuesta caro

Las definiciones de fondo esperan saber quién se hará cargo de la Hidrovía en un tiempo definido. En el gobierno se inclinan por darle un plazo determinado y más pro-



longado a la Administración General de Puertos –que logró aceptación en el sector privado–, pero la definición se hace esperar y los tiempos siguen corriendo.

Sin plazo certero de duración de su concesión, No se pueden

definir políticas de mayor magnitud y a más largo plazo, a pesar de las urgencias, lo que complica la negociación con las firmas del sector. Tampoco realizar grandes inversiones de infraestructura, cuya recuperación comparte esa

misma incertidumbre. ¿por qué gastar 60 o 100 millones de dólares en alguna mejora crucial, si no hay ninguna certeza sobre cómo y cuándo se recuperará ese dinero? La demora en las definiciones genera un sobre costo que no es tenido en cuenta a la hora del debate político.

Una licitación privada, tal como se llevó adelante en 1993-94, requiere además un tiempo extra de armado de pliegos donde se defina el esquema concreto para los próximos años: si se profundiza, en qué sector y a qué profundidad; si se extiende –como sucedió en 2010, cuando pasó de San Lorenzo hasta Confluencia– a qué costo y cómo se pagará a la empresa que haga las obras; si se revistan tarifas. Todo eso formaría parte sobre un esquema de pliegos que todavía no se ve con nitidez en el horizonte cercano.

Es más: la profundización necesitaría estudios ambientales que hasta ahora no existen. En la década del 90, cuando se

La demora en las definiciones genera un sobre costo y retrasa la llegada de soluciones a los problemas de sectores estratégicos de la economía.

organizaron los pliegos para la privatización de la vía (denominada en aquel entonces y hoy retomado el título de Vía Navegable Troncal) la preocupación por el impacto ambiental de las obras de dragado prácticamente no aparecía.

Para avanzar –e incluirlo en un pliego de una licitación donde empresas de nivel global competirían– en su concreción, se necesitaría hacer un relevamiento completo –de flora, fauna, composición del suelo del río, corrientes, etc– que, se estima, demandaría no menos de dos años para hacerlo a lo largo y ancho de la Hidrovía.

Es decir, que para los especialistas una licitación no podría definir un nuevo esquema de profundidades, al menos, hasta el 2025-6. Recién ahí se podría hacer un llamado para que las empresas que quieran realizar esas obras puedan presentar sus ofertas.

Considerando que los barcos actuales ya exceden la capacidad de la ruta fluvial –y los puertos–, pensar en un modelo futuro requiere precisión y determinación para marcar el rumbo. Hoy, las presiones globales parecen haber frenado cualquier decisión que pudiera considerar el gobierno de Alberto Fernández.



El desafío de la logística en la Patagonia: las claves para su desarrollo y el impacto de Vaca Muerta

A los usuales retos que presenta la logística en cualquier parte del país, las provincias del sur del país añaden particularidades propias que necesitan ser atendidas para ganar en eficiencia. Qué prioridades señalan los especialistas, y qué obras se aceleran con el yacimiento neuquino.

Por **Catriel Etcheverri**

Mover mercadería de un lugar a otro y optimizar los costos logísticos supone siempre un gran desafío. Pero más aún cuando la infraestructura instalada no acompaña y las largas distancias e inclemencias climáticas se suman a la ecuación.

La logística en las provincias patagónicas presenta desafíos comunes con otras regiones del país, pero también algunos muy propios a partir de las características particulares que ofrece la zona más desconectada de las grandes urbes del país.

Así lo advirtió, en diálogo con Dinamicarg, Pablo Massuh, miembro de la Comisión Directiva de la Asociación Argentina de Logística Empresarial (ARLOG), quien destacó que “entre los principales desafíos logísticos que enfrentan las provincias patagónicas se encuentran las largas distancias, las condiciones climáticas muy adversas en los meses invernales y las rutas que sigue una topografía muy irregular”.

En la misma línea se pronunció Mauricio Ronchietto, CEO de Cruz del Sur, una de las empresas que integra la Cámara de Operadores Logísticos (Cedol), quien aseguró a este medio que “la Patagonia, además de ser un territorio sumamente extenso, presenta múltiples realidades sociodemográficas, económicas y productivas”.

“En términos comparativos con el centro y norte del país, la Patagonia posee una baja densidad poblacional, lo que implica que no hay una economía de escala tal que permita abaratar costos en términos generales más allá de algunas particularidades”, explicó Ronchietto.

La baja densidad demográfica de la Patagonia hace que los costos logísticos sean más elevados que en el resto del país y, según puntualizó Massuh, a ello se suma que “a excepción de la zona del Valle y la Patagonia Central, existe un bajo nivel de actividad industrial y comercial que hace que haya poca carga de retorno o de vuelta lo que encarece aún más las tarifas de transporte”.

A este complejo escenario, en la Patagonia se suma también la falta



de intermodalidad. En la actualidad prácticamente el único modo de transporte es el camión, con una dependencia muy importante. Existe una única línea ferroviaria habilitada que es Ferrosur Roca, que une Buenos Aires con Bahía Blanca y Zapala. “Por el lado del buque sólo hay una empresa naviera con apenas dos salidas mensuales que une el puerto Buenos Aires con Ushuaia en Tierra del Fuego, pero con altos leadtimes y un servicio inconstante”, agregó el referente de ARLOG.

Al mismo tiempo, en los últimos años se experimentó un fuerte éxodo de empresas de transporte carretero que se volcaron hacia mercados más rentables, como el de Chile por ejemplo.

Claves para mejorar la logística

Así planteado del difícil escenario logístico de la Patagonia, Massuh y Ronchietto coincidieron a la hora de señalar cuáles serían las obras que, de encararse, permitirían mejorar la situación. Entre ellas aso-

man la necesidad de desarrollar e invertir fuertemente en los demás modos de transporte para extender o crear nuevos ramales ferroviarios y mejorar las frecuencias de los buques.

“Hay corredores que deberían terminar de desarrollarse con modelos multimodales que permitan explotar todo el potencial, haciendo sinergias entre tren y camión para tipos de productos y servicios. Por otro lado, es importante poder contar con autovías que permitan tener los requisitos para poder desplegar bitrenes en forma más masiva. También, es fundamental que las rutas que interconectan las localidades más pequeñas se mejoren y tengan las mejores condiciones para transitar. Siempre tener infraestructura que combine rutas, trenes y puertos, a la larga impactan tanto en variables tiempo como en costos”, explicó Ronchietto.

También ayudaría a la situación el desarrollo de naves industriales para la instalación de operadores logísticos, “algo que ya estamos comenzando a ver con más fuerza en

Neuquén de la mano del desarrollo que genera la actividad en Vaca Muerta”, señaló a su vez Massuh. Y profundizó: “esto debería ir acompañado de un plan de incentivo a las economías regionales y desarrollo de proveedores locales de mercadería elaborada”.

Además puntualizó que “faltan inversiones en estaciones de servicio con infraestructura para poder abastecer camiones propulsados a GNC ya que, debido a la autonomía y las grandes distancias, hoy esta región en toda su extensión todavía no está preparada para recibir nuevas tecnologías menos contaminantes”.

“No hay dudas que estos aspectos ayudarían a reducir costos, mejorar tiempos, aumentar productividad y tener un menor impacto en el medio ambiente”, concluyó Massuh.

Los expertos señalaron también la importancia de desarrollar el tren Bahía Blanca - Zapala, con el objetivo final de simplificar la conexión bioceánica. “Entendemos que hay potencial, en términos de nodos multimodales utilizando a Bahía Blanca como puerto de Vaca Muerta y la zona del valle y sus productos regionales”, señaló Ronchietto.

Y apuntó: “Es muy importante también solucionar el cruce hacia Tierra del Fuego, ya que hoy, para entrar a la Isla y llegar a Ushuaia, debemos pasar a Chile y tomar la barcaza que cruza el estrecho de Magallanes”.

El impacto del desarrollo de Vaca Muerta

El desarrollo alcanzado en Vaca Muerta y en especial las proyecciones a futuro que tendrá la formación no convencional neuquina plantean un nuevo y duro desafío para la logística. El tránsito de camiones con destino u origen en Vaca Muerta está condicionando gran parte de las rutas de la región.

En ese marco, se pusieron en marcha distintas iniciativas con el objetivo de rehabilitar y mejorar tramos estratégicos, tanto a la hora de transportar la producción del yacimiento como para descomprimir las áreas urbanas linderas.

“Vaca Muerta, está generando un crecimiento y un desarrollo en la zona no solo en el aspecto econó-



La reactivación del tren, conectando a Vaca Muerta, es uno de los proyectos centrales.

La rehabilitación del Tren Norpatagónico

Ya comenzaron además las obras para la construcción de la playa de maniobras del Tren Norpatagónico en Añelo. La obra será clave en el desarrollo de Vaca Muerta ya que conectará la formación neuquina con Bahía Blanca para optimizar el flujo de hidrocarburos hacia la zona portuaria.

Inicialmente el ferrocarril se utilizará exclusivamente para el traslado recursos para lo que se precisa en la playa formadora. Esta es la playa de maniobras que va a permitir las operaciones de carga y la descarga de los materiales a ser transportados para el desarrollo de toda la actividad económica de la zona de Añelo, donde finalizará el recorrido del tren

La construcción se ubicará a 12 kilómetros de Añelo, paralela a la ruta provincial 17 y cerca de

Loma Campana, el principal desarrollo de YPF en la zona. Primero se construirán las tres vías con sus correspondientes desvíos manuales y maniobras, como el edificio operativo, vías de acceso y circulación de vehículos pesados, desvíos y alumbrado. Se estima que el plazo para finalizar la obra será de 18 meses.

Por otra parte, se desarrollará un nuevo ramal ferroviario entre Contralmirante Cordero y Añelo, que se conectará a las obras efectuadas en la playa de maniobras del corredor norpatagónico. Este ramal conectará con las rutas Bahía Blanca y Contralmirante Cordero del Ferrocarril General Roca. Estos también se reconfigurarán para reunir a Ferri, Cipolletti y Five Saltos. En total, el recorrido consta de 77 kilómetros y será financiado por un fondo público-privado.



mico, sino también en inversiones de servicios logísticos, pero en contra prestación se está demandando más equipos para el transporte de materiales e insumos necesarios para el avance de las obras. Esto ha generado una demanda mayor de camiones y por consiguiente una escasez en la plaza para otro tipo de servicios e industrias en la región. Seguramente en el largo plazo Vaca Muerta será un modelo para imitar, en cuanto a los desafíos logísticos, mejoras en la productividad y el desarrollo de la región”, señaló Massuh.

Ya hay varios proyectos en marcha para mejorar el tránsito de ca-

miones desde y hacia Vaca Muerta como la duplicación de calzada de la Ruta Provincial 67, desde el empalme con la Ruta Nacional 22 hasta el empalme con la Provincial 51; la misma medida en la Ruta Provincial 7, desde el límite con Río Negro hasta Añelo; y la repavimentación de la Ruta Provincial 7, desde Añelo hasta el empalme con la ruta provincial 5.

La renovación más próxima por concretarse se realiza en la ruta 67, cuya inauguración se espera para los próximos días. La vía de 19 kilómetros es estratégica y permitirá, además de las mejoras en el tránsito, un mayor desarrollo de la matriz económica, productiva, turística e industrial de la zona.

De esta manera se descomprime el tránsito liviano y los camiones pueden seguir el trayecto de manera más ágil entre los yacimientos de la región. En tanto, la duplicación de calzada en la ruta 7 busca extender casi 30 kilómetros el diseño de autovía existente entre Neuquén y

“Es muy importante solucionar el cruce hacia Tierra del Fuego, ya que hoy, para entrar a la Isla y llegar a Ushuaia, debemos tomar una barcaza y pasar por Chile”.

Centenario, con más carriles para circular y vinculaciones con control de acceso.

Otros proyectos son la duplicación de calzada de la ruta nacional 151, desde Cipolletti a Catriel; la pavimentación de la ruta provincial 8, desde ruta provincial 7 al empalme con la 6; y la repavimentación de la ruta provincial 17, desde Añelo a Plaza Huinul.

Por último, uno de los proyectos presentados propone una nueva conexión y un puente entre las rutas provinciales 51 y 7; la pavimentación y repavimentación de la ruta provincial 57 de Río Negro y la ruta provincial 6 de Neuquén; y la duplicación de calzada y puente de conexión de las rutas nacionales 22 y 151.

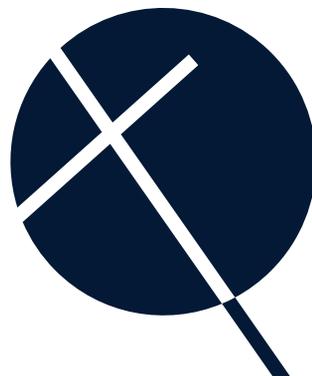
DINAMICARG



EL NUEVO PORTAL CON LA MEJOR INFORMACIÓN LOCAL SOBRE TRANSPORTE, LOGÍSTICA Y ENERGÍA

VISITANOS EN WWW.DINAMICARG.COM





CRUX MARINE

Donde el **mar** se encuentra con la **tecnología**

BOYAS



En **CRUX MARINE** diseñamos, desarrollamos y producimos todos los elementos que componen una **Plataforma Integral de Ayudas a la Navegación**, integrándolos en una solución única y de alta confiabilidad, permitiendo que el tráfico marítimo y el desarrollo pesquero sean actividades más **eficientes, seguras y sostenibles**.



GEOCrux



BALIZAS AUTO-CONTENIDAS

DISPOSITIVOS SATELITALES



SOFTWARE DE MONITOREO Y CONTROL

crux-marine.com

[crux marine](#) [crux.marine.sas](#) +54 9 11 2165-0243

Parque Industrial Tecnológico Aeronáutico Morón (PITAM)
Av. Figueroa Alcorta 500. Castelar, Buenos Aires, Argentina

M. info@crux-marine.com
T. (+54911) 2150 5513