

DINAMICARG

Argentina en movimiento

TRANSPORTE | LOGÍSTICA | ENERGÍA



COSECHA 2024, EL GRAN DESAFÍO LOGÍSTICO

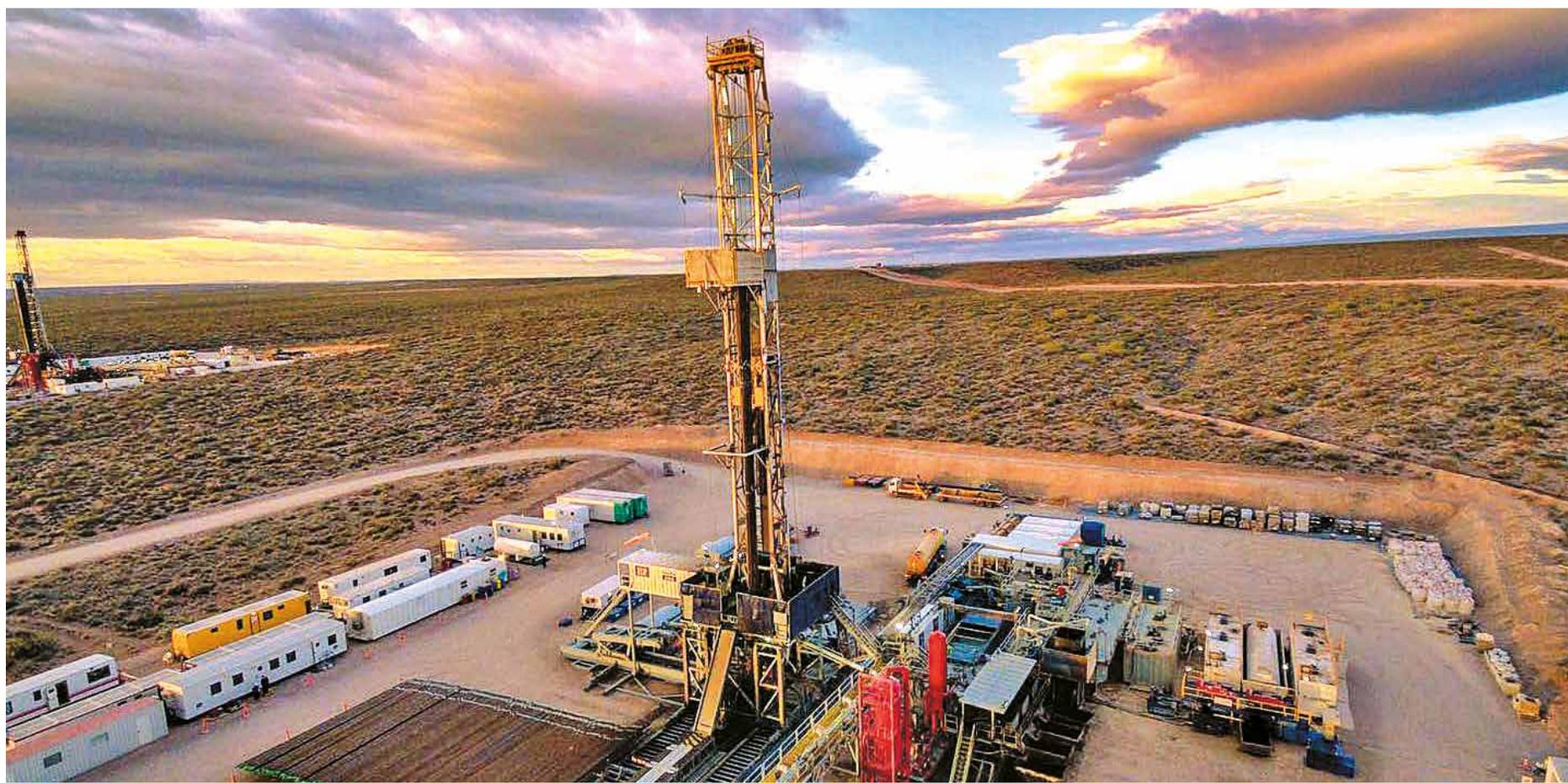
El inicio de la cosecha gruesa implica coordinar camiones, ferrocarriles y puertos para trasladar en forma segura más de 100 millones de toneladas

/ págs. 12-13

NOTA DE TAPA

Cómo se consolida el nuevo mapa de hidrocarburos a partir Vaca Muerta

El yacimiento neuquino concentra la atención de jugadores nacionales y globales, mientras el crecimiento del gas y el offshore marcan un camino por el que todavía se puede crecer más. La expectativa por Palermo Aike. Y el futuro de las cuencas maduras, atado a la nueva realidad.



/ págs. 2-3



+ GNC: El sector logístico destaca su eficiencia y bajo impacto ambiental. / págs. 4-5

+ Conflicto por la Hidrovía: buscan un acuerdo con Paraguay. / págs. 10-11

+ Proyecto Renovables: la propuesta del sector para despegar definitivamente. / págs. 14-15



MINERÍA DE COBRE:

Aún sin producción local, los proyectos ya impactan en otras áreas. / págs. 8-9

Argentina consolida su nueva matriz de hidrocarburos, con Vaca Muerta como columna vertebral

Las empresas más importantes del mundo apuestan al enorme desarrollo del yacimiento patagónico. El no convencional y el gas crecen, y sigue la expectativa por el off shore. Las cuencas maduras se adaptan al nuevo escenario.

Por **Ignacio Ortiz**

Las empresas más importantes del mundo apuestan al enorme desarrollo del yacimiento patagónico. El no convencional y el gas crecen, y sigue la expectativa por el off shore. Las cuencas maduras se adaptan al nuevo escenario.

El petróleo y el gas son las fuentes energéticas más importantes en la Argentina, que representan alrededor del 84 % de la matriz primaria. Esta altísima dependencia de los hidrocarburos parece un desafío colosal frente a la tendencia global de ir hacia energías de origen más sustentable por su menor emisión de gases de efecto invernadero.

Si bien el país asume sus compromisos internacionales en ese sentido, la riqueza de recursos fósiles de su subsuelo y el aporte que le significará a la normalización de su macroeconomía y a la reducción de la pobreza, obligan a maximizar la ventana de oportunidad que estos combustibles ofrecen por unas pocas décadas.

Es así que en los sectores público y privado prácticamente no hay debate sobre la necesidad de aprovechar la abundancia del shale de Vaca Muerta, de avanzar en el no convencional de Palermo Aike en Santa Cruz, de dar un nuevo rol al gas y petróleo convencional de las cuencas maduras, así como continuar con la explotación off shore en la Cuenca Austral y esperar ansiadas buenas noticias de las profundidades del Mar Argentino.

Es así como la Argentina se encamina a consolidar en la primera mitad de este siglo, una matriz energética de fuerte presencia de los hidrocarburos.

Vaca Muerta sigue sumando inversión

Los planes de inversión y de actividad de las principales operadoras del no convencional neuquino, en un contexto de transformación institucional a nivel nacional, recién comienzan a confirmarse en este primer trimestre y permiten avizorar que 2024 será para Vaca



Con récords de producción en los primeros meses del año, Vaca Muerta se encamina a un nuevo año de fuerte crecimiento.

Muerta un nuevo año récord en muchos sentidos.

La más importante de las referencias para cualquier actividad productiva es la inversión y en esto ya se proyectan entre 9.000 y 9.500 millones de dólares que se van a destinar al sostenimiento productivo y al impulso de nuevos proyectos. Esto demandará mayor actividad en el terreno con el requerimiento de nuevos equipos, más trabajadores capacitados y la concreción de las obras de infraestructura en marcha, sin las cuales no hay crecimiento posible.

Un indicador clave ratifica esa tendencia: el año pasado se incrementó un 17% la cantidad de fracturas para alcanzar su récord de 14.722 etapas y se espera para este

año pueda crecer de manera sostenida a 18.000 etapas, lo que implicaría un aumento del 22%.

En ese camino, se dieron a conocer los detalles de los planes de inversión en el no convencional, los que vuelven a estar encabezados por YPF, que comprometió unos US\$ 3.000 millones en la formación, seguida de empresas como Vista (US\$ 903 millones), Pluspetrol (US\$ 861 millones), Pan American Energy (US\$ 848 millones), Tecpetrol (US\$ 480 millones), Shell (US\$ 449 millones) y Chevron (US\$ 313 millones), entre las principales.

En conjunto la industria afianza un camino de desarrollo masivo de Vaca Muerta que tiene entre sus objetivos alcanzar 1 millón de barriles no más allá de 2027 o 2028,

y exportaciones por unos US\$ 30.000 millones de dólares hacia 2030/2032, de acuerdo a distintas estimaciones.

Otra oportunidad para el convencional

La producción de petróleo en Argentina alcanzó en 2023 -en promedio- los 651,7 mil barriles diarios, un crecimiento del 8,7%. Pero mientras que la producción convencional cayó el 2,9% (346 mil barriles diarios), la no convencional de la cuenca neuquina, subió el 25,9% hasta los 305,7 mil barriles diarios, una relación que se anticipa se confirmará definitivamente este año.

Es que los campos maduros desde hace unos 15 años vienen registrando un declino persistente que

puso en riesgo el abastecimiento de la demanda local que pudo ser revertido por la aparición de Vaca Muerta y su acelerado crecimiento. Sin embargo, en la industria se afirma que los recursos convencionales aún pueden aportar de manera importante a la matriz energética.

La Cuenca del Golfo San Jorge, que integran las provincias de Chubut y Santa Cruz, es la cuna del petróleo nacional y la ausencia de reservas comprobadas y comercialmente atractivas de shale hace renovar las expectativas a través de un relanzamiento de determinadas áreas maduras que no tienen actividad, pero que requieren de incentivos y acuerdos con las empresas.



Ya alejada del Congreso la posibilidad de discutir una ley que promueva las inversiones en las áreas convencionales -para compensar la atracción que genera Vaca Muerta- es momento de encarar nuevos planes de recuperación secundaria y terciaria, una tarea a la que YPF ya anunció que no desea participar para concentrar esfuerzos en el más rentable no convencional. Así la empresa nacional anunció que se desprenderá este año de unos 55 campos maduros

Se proyectan al menos 9.000 millones de dólares de inversión en Vaca Muerta, lo que demandará más trabajadores e infraestructura.

que abrirán la oportunidad a otros operadores o incluso pequeñas y medianas compañías petroleras que puedan implementar un modelo de negocio más equilibrado.

La expectativa del offshore

La producción de hidrocarburos offshore ya forma parte de la historia de la actividad petrolera argentina, y suma 40 años de actividad con el aporte del 18% del gas desde los yacimientos ubicados frente a las costas de Tierra del Fuego, en la Cuenca Austral. Allí se construye un nuevo hito con el proyecto Fénix, que aportará a fines de este año unos 10 millones de m³ adicionales al sistema, a partir de una inversión de US\$ 750 millones que lleva adelante el consorcio de la francesa

Palermo Aike, la hermana menor

La otra joya en bruto sobre la cual está la mirada, es la formación de Palermo Aike en el extremo sur de la provincia de Santa Cruz, donde las empresas YPF y la Compañía General de Combustibles (CGC) como operadora. Se trata de un objetivo no convencional dentro del abundante recurso que la roca ofreció durante años en la Cuenca Austral y que se encuentra en plena etapa de exploración.

Palermo Aike cuenta 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, y justifica el reconocimiento como la hermana menor de la formación neuquina.



Total, la alemana Wintershall y la local Pan American Energy.

Pero desde el horizonte marino frente a las costas bonaerenses hasta la misma Cuenca Austral tam-

De poder encararse la explotación, en no menos de cinco años de desarrollo, Santa Cruz cuenta con una infraestructura de ductos, plantas compresoras de gas, y de tratamiento de petróleo que hoy está sobredimensionada por la curva del convencional que viene decayendo, por lo que un descubrimiento permitiría volver a trabajar a pleno a la industria en la región.

Pero además tiene disponible capacidad ociosa del Gasoducto San Martín para la evacuación del gas, y la proximidad del puerto Punta Loyola, que puede ser la vía de exportación de la producción de petróleo hacia mercados tanto del Atlántico como del Pacífico, lo que le otorga un atractivo adicional que en sus orígenes no contó Vaca Muerta.

por la noruega Equinor con sus socios Shell e YPF en el área denominada CAN100, a más de 300 kilómetros de la costa de Buenos Aires, donde el mes próximo se dará inicio a la perforación del Pozo Argerich, reconocido por las múltiples referencias que se hicieron en los últimos años, ya que se estima que el bloque podría significar una producción inicial de 250 kbb/d.

La suerte de esa primera perforación podría marcar un sendero en el que se inscriben

Palermo Aike, en Santa Cruz, podría tener un tercio de las reservas de Vaca Muerta. Tiene como ventaja la histórica infraestructura de la provincia.

a mediano plazo los bloques AUS105, AUS106 y MLO121, adjudicados a las empresas Equinor, YPF y CGC, en las cuencas Austral y Malvinas, en donde las empresas fueron autorizadas a fines de 2023 a la exploración offshore.

Las expectativas de la industria en las aguas profundas del Mar Argentino -en zonas que se ubican a partir de los 1.500 metros de profundidad- son muchas a pesar de tratarse de una de las plataformas más inexploradas del mundo. Es que la vinculación geológica que se asegura existe con las costas del sur de África donde ya hay descubrimientos de importantes yacimientos, permite pensar que de este lado del Atlántico se podrá correr similar suerte.

sobre el real potencial comercial de lo que puede ser una segunda Vaca Muerta.

El desafío más inmediato es el que encara el consorcio operado

Más barato y ecológico, el GNC busca romper con el estigma de los equipos caros

La conversión a Gas Natural Comprimido (GNC) creció en los últimos meses tanto en vehículos particulares como en el sector carguero. El precio de instalación de los tanques es un límite para el pleno desarrollo del sistema.



El Gas Natural Comprimido (GNC) tiene un precio considerablemente menor a los combustibles tradicionales y el diésel, que ronda los \$750, frente a los menos de 300 del m³ de GNC.

El principal atractivo que ofrece el GNC es el precio del m³ en comparación con el litro de nafta. Esta variable ha marcado el ritmo del mercado desde hace décadas. Sin ir más lejos, cuando los combustibles se incorporaron al programa de "Precios Justos", en agosto del año pasado, las conversiones a GNC se desplomaron.

En consecuencia, el congelamiento en los valores del combustible líquido que acordaron las petroleras con el por entonces ministro de Economía, Sergio Massa, achicó la brecha con el GNC, que se resintió al punto que se puso en riesgo la sustentabilidad de las expendedoras. Actualmente, se estima que cerca de 1.9 millones de las unidades que componen el parque automotor emplean GNC.

De acuerdo al informe del año pasado presentado por la asociación argentina de fabricantes de autocomponentes (AFAC), los autos a nafta todavía representan la

El valor de instalación de los equipos ronda el millón de pesos, a lo que hay que sumar la oblea habilitante, que cuesta cerca de 90.000.

mayoría de la flota circulante con un 63% del total. Los vehículos diésel aparecen en segundo plano, representando el 24,8% y los vehículos a GNC, que significaban el 12,9%, hoy no superan el 11%.

Sin embargo, una serie de factores que comenzaron a ganar terreno en tiempos recientes auguran un futuro más prometedor para el segmento gasífero.

Gas barato, equipos caros

El mayor obstáculo que enfrenta la expansión del GNC está directamente vinculado al costo que tiene la instalación de los equipos. Según las últimas estimaciones, un equipo de 60 metros cúbicos en un auto particular sale entre \$800.000 y \$1.000.000.

En cuanto a la oblea habilitante, hubo un aumento del 100% y pasó de \$435 a \$870. A estos costos hay que sumarle la prueba hidráulica del tanque, con oblea y válvula, que tiene un valor de \$88.500.

Dado el contexto económico y financiero del país, los montos que demanda la conversión a GNC la

vuelven inviable para gran parte de la población. Es por eso que desde distintas cámaras vinculadas al sector han presentado proyectos o compartido propuestas para es-

El sector busca aprovechar el boom de Vaca Muerta y destinar al mercado local algo de la enorme producción patagónica.

tablecer programas de incentivos que faciliten el acceso.

En noviembre del año pasado, Federico Baratella, presidente de la Cámara de Fabricantes de Equipos (CAPEC) elevó una propuesta de

este tipo, con el apoyo de representantes de talleres, proveedores de repuestos e insumos, así como de las Estaciones de Servicio de GNC.

El proyecto consiste en la implementación de créditos subsidiados a tasas accesibles exclusivos para la conversión de vehículos a GNC. Baratella sugiere que, de manera similar a los préstamos ofrecidos por ANSES a trabajadores en relación de dependencia a través de tarjetas de crédito, los bancos estatales podrían ofrecer financiamiento específico.

El directivo sostiene que esta medida no causaría problemas fiscales, ya que se espera que la promoción del uso de GNC en vehículos conduzca a la sustitución de importaciones de combustibles líquidos, reducción de impuestos y ahorro en subsidios.

"Salvo Rusia y Argentina, practica-

mente ningún país tienen el abastecimiento de gas que nosotros podemos producir. Es un combustible muy eficiente para los vehículos de corta y media distancia”, destaca Hernán Sánchez, presidente de la Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (Cedol).

“Desde Cedol conversamos con todos los gobiernos sobre este tipo de políticas, y también lo haremos con este gobierno. La coyuntura es favorable, con el gasoducto terminado y la crisis de petróleo que hubo el año pasado”, añadió.

Un escenario favorable

Con el inicio del 2024 las expectativas en la industria del GNC comenzaron a crecer de manera acelerada. En primer lugar, la asunción de Javier Milei y su política liberal marcó el final de Precios Justos y los valores de los combustibles líquidos aumentaron cuatro veces en solo tres meses.

El 13 de diciembre, a tres días de la asunción de Milei, se aplicó una suba en los combustibles del 37%. El 3 de enero aumentaron otro 26%; el 1° de febrero, otro 6,5% que incluyó una actualización impositiva; y finalmente en marzo otro 4,5%. Si bien el GNC tuvo un aumento que rondó el 18,8% a principios de año, la brecha con los combustibles líquidos se agrandó.

Al día de hoy, el metro cúbico oscila entre los 250 y 300 pesos en el Área Metropolitana de Buenos Aires, mientras que el litro de nafta Súper pisa los \$800. Pero las ventajas de la propulsión a gas no

Cerca de 1.326 camiones operan en el país con GNC, y destacan su bajo precio así como su escaso impacto ambiental.

se limitan a la cuestión económica, sino que implica una menor huella de carbono en un mundo globalizado que se dirige decididamente hacia la descarbonización en el transporte y tiene como principal motor de abastecimiento a la producción de Vaca Muerta.

Este aspecto toma mayor preponderancia en el segmento carguero. En ese sentido, Guillermo Werner, Director del Departamento de Energía y Sustentabilidad de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), le brindó a Dinamicarg algunas precisiones sobre los beneficios del gas vehicular en el sector.

“El desarrollo del mercado de Gas Natural Vehicular (GNV) es una realidad para el transporte pesado en Argentina. Especialmente por las ventajas económicas que presenta y



El mercado del GNC se mueve con el vaivén de precios de la nafta: cuando la tradicional sube, se activan las conversiones.

las menores emisiones de material particulado que emite, e inclusive porque no genera contaminación auditiva. Por este motivo, se lo conoce al gas como combustible de la transición”, explicó el especialista.

Según detalló Werner, actualmente circulan unos 1.326 camiones y buses con motores dedicados a GNC. “Además, se están incorporando estaciones con surtidores de carga rápida para agilizar

el abastecimiento. Existen más de 2.000 estaciones de carga de GNC en nuestro país, que rápidamente se van adaptando al transporte pesado”, agregó.

Otro aspecto que favorece el

crecimiento de esta industria es la construcción de infraestructura clave que se aceleró a partir del impulso de la actividad en Vaca Muerta, que ya provee el 70% del suministro de gas en el país. “La Argentina cuenta con una importante infraestructura, tanto de gasoductos como redes de distribución, cuyo abastecimiento en el máximo llega a los 175 millones de metros cúbicos por día”, detalló Werner.

Este network es de los más amplios del mundo, y hace que los costos se encuentren amortizados y compartidos con otros destinos, lo cual beneficia la inserción del gas vehicular, ya fuere en su variante de GNC (gas natural comprimido a 250 bar) o en GNL (gas natural licuado en estado criogénico).

“Económicamente, el valor del gas en boca de pozo puede llegar en valores spot al dólar por millón de BTU, unidad de medición térmica británica, algo así permitiría alcanzar una escala que generaría un precio del orden de los US\$7,5 por MMBTU, o US\$0,4 por litro equivalente de GNC, cuando se alcance una escala óptima”, subrayó el experto de FADEEAC.

Actualmente, YPF ya se encuentra diseñando corredores en las zonas de Buenos Aires-Rosario-Córdoba, fuente principal de recorrido del transporte pesado, y en la zona petrolera de Añelo-Zárate.

“Desde FADEEAC consideramos que las condiciones están dadas para que el mercado de GNV crezca, solo resta diseñar un programa que siendo efectivo permita viabilizar ganancias para todos los gestores del autotransporte, estacioneros y las empresas productoras de gas. Esto por cuanto los vehículos pesados a GNC resultan inicialmente más costosos y requieren de un flujo operativo que haciendo la diferencia lo repague” completó Werner.



GNC de fábrica

La Cámara de Expendedores de Gas Natural Comprimido (CeGNC) elaboró un proyecto que apunta a convertir todo el parque automotor a GNC, e instalar los equipos directamente de fábrica, especialmente en los camiones y utilitarios. La iniciativa ponía énfasis en “las enormes posibilidades que brinda el desarrollo de Vaca Muerta”.

Los miembros de la entidad empresaria, apuntaron a

emplear el máximo de los excedentes de gas que se dispararon a partir de la puesta en marcha del Gasoducto Néstor Kirchner, y elaboraron una serie de sugerencias destinadas a ser tenidas en cuenta por el Ejecutivo Nacional. Entre ellas se incluía financiamiento especial para la conversión y exenciones fiscales vinculadas a la disminución de gases emitidos.

Esta propuesta fue elevada

a los candidatos presidenciales, incluyendo al equipo del ahora presidente Javier Milei. Sin embargo, hasta el momento no se incluye dentro de la agenda del gobierno impulsar el mercado de GNC. Si bien desde la cartera energética que conduce Eduardo Rodríguez Chirillo manifestaron su interés en una matriz más limpia, el foco parecería estar puesto prioritariamente en las energías renovables.

BUSCAN REACTIVAR EL TREN A VACA MUERTA

La obra ferroviaria que conectaría Bahía Blanca con Añelo, corazón del mega yacimiento hidrocarburífero, sigue buscando financiamiento internacional.

Mientras avanzan estudios técnicos y de ingeniería, distintas propuestas se manejan para concretar la conexión ferroviaria al sur con el denominado Tren Norpatagónico. Ahora, San Juan propuso utilizar la infraestructura ya existente y extender la ruta ferroviaria desde Jachal a Añelo, cargando además insumos críticos como cal y arena en el camino.

SE PROFUNDIZAN LAS COMPLICACIONES PARA OPERAR EN LA TERMINAL 4 DEL PUERTO DE BUENOS AIRES

Tal como viene sucediendo en los últimos meses, el sector dedicado al comercio exterior reiteró las denuncias sobre las dificultades para operar con normalidad en la terminal 4 del Puerto de Buenos Aires, operada por APM Terminals.

Tras el reclamo de exportadores e importadores, la Aduana había sancionado a la empresa por sus reiteradas fallas de seguridad, así como el mal manejo de turnos y coordinación de entrega de las mercaderías, complicando la totalidad de la cadena productiva.

Cumplida la suspensión impuesta por el organismo de control, la actividad se retomó pero sin solución a los distintos reclamos de los protagonistas del sector, que ven nula reacción por parte de la empresa portuaria.

En el sector atribuyen las dificultades al cambio de management que sufrió la firma a fines del año pasado, y a la incapacidad de las nuevas autoridades de poner en marcha las soluciones necesarias para lograr una operativa coordinada y adecuada a la expectativa del servicio.



PIDEN ELIMINAR RESTRICCIONES PARA TRANSPORTISTAS

Una de las principales cámaras de transportistas reclamó nuevamente eliminar los impedimentos para la circulación de camiones de cargas durante los fines de semana y feriados en todas las rutas nacionales.

Cabe recordar que la normativa —que prohibía la circulación— se

flexibilizó durante el año pasado, llevando esa limitación a las horas pico de la mañana y de la tarde de cada jornada, permitiendo el tránsito en el resto de los fines de semana o feriados.

“La actual situación ocasiona perjuicios sociales y económicos para nuestra actividad al alterar

los tiempos de regreso al hogar de quienes trabajan conduciendo los camiones, así como la normal provisión de bienes y productos, y el incremento de los costos operativos a partir de la reprogramación de rutas y multas o pérdidas en turnos portuarios, entre otras cosas”, señalaron desde

Fadeaac, que reclamó una mesa conjunta a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), en la que debería participar también el sector turístico.

“Hasta el momento no se han realizado estudios concluyentes que demuestren que parar la circulación de camiones en todas

las rutas nacionales sea una solución a la saturación que viven las principales rutas del país en determinadas épocas del año, por eso proponemos analizar el tema de manera conjunta, para buscar una solución que beneficie a todas las partes”, señalaron desde Fadeaac.

ZONALES

zonales.com

El medio líder de noticias



Opinión

El sector logístico: impulsor de las actividades productivas



Por **Daniel Nacach**
Director ejecutivo de Cedol

El próximo 9 de abril tendrá lugar el 14° encuentro CEDOL, con eje en Inteligencia Artificial y Proyecciones Logísticas. Este tradicional evento que organiza la Cámara Empresaria de Operadores Logísticos desde hace quince años, tendrá lugar en el Golden Center del Parque Norte en la Ciudad de Buenos Aires, entre las 8 y las 13, y

esperamos una concurrencia de más de 1.000 personas. Al igual que en sus ediciones anteriores, la participación es sin costo para los asistentes y abierta a toda la comunidad logística, así como a quienes tengan interés en la materia.

En primer lugar, disertará Santiago Bilinkis, reconocido tecnólogo especialista en materia de Inteligencia Artificial. La segunda parte contará con

economistas de FIEL, quienes brindarán un panorama sobre la actual coyuntura económica, las medidas en curso y los posibles impactos sobre la actividad. Como en todas las ediciones de este encuentro, se entregará un reconocimiento a una personalidad destacada del sector, y se realizará una donación a una entidad de bien público.

Como afirmó Hernán Sánchez, presidente de CEDOL, “este nuevo encuentro de CEDOL busca plantear las tendencias y las problemáticas del sector y abrir el diálogo para encontrar sus posibles soluciones, en el marco local, regional y global. Desde CEDOL impulsamos que la logística aporte valor a nuestro país”.

CEDOL nació en 1998, a instancias de un reducido grupo de empresas que impulsaban los conceptos de la tercerización y las buenas prácticas en los procesos y tecnologías que permitieran brindar el nivel de calidad requerido por los clientes. Con los años se ha constituido en el ámbito de profesionalización e innovación del sector, realizando numerosas actividades destinadas a difundir buenas prácticas para el sector. Entre ellas, pueden contarse la

realización de encuestas sectoriales para conocer la evolución de la actividad, así como la elaboración de diversas publicaciones a las que es posible acceder libremente en el sitio web de CEDOL, y por supuesto, el Encuentro Anual, también de acceso gratuito mediante registración previa. Una actividad de especial relevancia es la publicación mensual del Índice de Costos Logísticos, el cual es homologado por la Universidad Tecnológica Nacional (UTN), a través de su Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial (C3T).

Cuando las circunstancias lo ameritaron, CEDOL también se constituyó en el vehículo a través del cual los recursos de los socios pudieron ser puestos a trabajar en situaciones de emergencia. Así, entre las múltiples iniciativas a las que contribuyeron las empresas asociadas a CEDOL, podemos destacar lo acontecido en 2020, cuando la cámara se sumó a Seamos Uno, y sus socios se hicieron cargo de toda la operación logística, desde la recepción de la mercadería hasta la distribución caja por caja en zonas vulnerables.

En todo esto queda de manifiesto la importancia que

la actividad logística tiene para la sociedad. No es la cantidad de colaboradores, ni los metros cuadrados de depósitos, ni el volumen operado o los importes facturados, aunque todo esto de por sí es muy importante. El mayor impacto del sector aparece en su rol de viabilizador de las actividades productivas y de consumo que requieren el movimiento de bienes, finales o intermedios, hacia donde hacen falta, cuando hacen falta y de la forma que hacen falta. Los operadores logísticos aportan valor a la sociedad, contribuyendo a lograr ese objetivo. En una economía con grados variables de formalidad y profesionalización, los socios de CEDOL ofrecen al mercado las mejores prácticas internacionales, pudiendo encargarse de todas las tareas que implica la actividad logística, y liberando al cliente para que pueda concentrarse en el núcleo de su actividad.

El 9 de abril tendremos entonces oportunidad de compartir todo esto que representa CEDOL. Será una mañana para capacitarse y encontrarse e intercambiar ideas con colegas y proveedores del sector logístico. Los esperamos.

GESTIÓN SINDICAL

EL MEDIO LÍDER QUE MARCA
EL PULSO DEL SECTOR GREMIAL

NUEVO DISEÑO, MÁS INFORMACIÓN,
EN EL NUEVO SITIO

En el prólogo de su etapa productiva, la minería del cobre ya moviliza inversiones y genera expectativa

En el mundo crece la urgencia por abastecer las industrias con cobre y los proyectos argentinos, aunque incipientes, movilizan al sector de energías, industrias, otros tipos de minería y hasta inversiones científicas.



La minería de cobre tiene fuertes requerimientos de infraestructura y considerables necesidades energéticas para funcionar.

Por **Carolina Putelli**

Argentina no es todavía un país productor de cobre, incluso, para su desarrollo industrial necesita importar este metal. Pero la expectativa de que esto cambie en los próximos años ya moviliza a inversores e industrias, que se preparan de cara a un nuevo escenario. Existen al menos 8 proyectos de cobre avanzados en distintas provincias y si bien solo uno se encuentra en pre-construcción, otros se alistan para poder cumplir con las necesidades del sector.

Alrededor del potencial del cobre están creciendo otras industrias mineras: llegan inversiones extranjeras más allá de las relacionadas directamente con la explo-

ración, se suman proveedores, y esto eleva la expectativa en el sector energético.

Pero hay un factor determinante a tener en cuenta: producir cobre es un desafío de una escala mayor

El desafío es que el país esté listo para cuando uno o más proyectos inicien la extracción.

a la de la minería que viene realizándose hasta ahora en el país. Una mina requiere a su alrededor de infraestructura, insumos nuevos o incluso los existentes, pero en mayor volumen. Parte del desafío para producir cobre es que

el país esté listo para cuando uno o más proyectos inicien la extracción, o incluso antes.

El geólogo Mario Hernández, quien fue parte del proyecto de cobre catamarqueño MARA y hoy se desempeña dentro de Los Azules, en San Juan, aseguró en diálogo con Dinamicarg que el derrame de la producción cuprífera crecerá próximamente, pero que también ya viene movilizando áreas de la economía.

Proveedores e industrias relacionadas ya amplían su producción

En los últimos dos años el cobre ganó terreno lentamente en la discusión de un futuro minero para el país. San Juan, Catamarca y Salta fueron las primeras provincias en poner el tema en la agenda pública,

debido a que tenían exploraciones avanzadas. Mientras el litio se convertía en titular en otras regiones, multinacionales afianzaron sus inversiones, todas por cientos de millones de dólares, en los proyec-

Cal, logística y construcción son los sectores que ya trabajan por el cobre.

tos Taca Taca, Josemaría, Pachón, Los Azules, Filo del Sol, Altar y MARA, los siete más avanzados del país.

Pero si bien para muchos se trató de un avance silencioso, algunas industrias ya empezaron a

prepararse y miran con atención estas inversiones. Un caso emblemático es el complejo calero nacional, pero sobre todo en San Juan, donde están cinco de los siete yacimientos antes mencionados. Sobre ello, Hernández explicó que “para la producción de este metal a través de su sistema tradicional, la flotación, hacen falta cuatro toneladas de cal para producir una de cobre”.

La producción de este insumo triplicó su capacidad instalada en los últimos cuatro años, con inversiones de empresas nacionales como Calera San Juan o de la brasilera que está a cargo de Minera Tea. El uso intensivo de la cal en la minería del cobre impulsó este crecimiento, que incluyó la instalación de hornos de más de USD 15 millones en sus proyectos.

Por el momento se trata de una inversión a largo plazo, ya que en caso de iniciar hoy la construcción y puesta a punto, a todos los proyectos de cobre les faltan 3 ó 4 años para empezar a requerir cal para extraer el metal. Pero se adelantaron debido a que, una vez que estén listas las minas, la demanda podría hasta triplicarse, por lo que alcanzar el nivel productivo necesario en ese momento sería imposible.

La escala de una mina de cobre, que mueve hasta 10 veces más volumen de roca que, por ejemplo, la del oro, también movilizó a proveedores mineros. Desde finales de 2023, las cámaras de empresas que venden servicios a la industria de todo el interior del país decidieron reunirse en la Mesa Federal de Proveedores Mineros.

La primera reunión fue en noviembre y allí se encontraron más de 2.000 empresarios de todo el país. El objetivo es generar sinergias, ya que creen que, con el auge del litio y sobre todo en la reactivación del cobre, será necesario un trabajo interprovincial para mantener los contratos dentro de las empresas argentinas.

A la vez, Mario Hernández recordó que todavía quedan rubros que podrían reactivarse una vez que la producción de cobre vuelva a ser parte del complejo mine-

Empresas de Estados Unidos, China y Europa ya compiten por el cobre argentino.

ro argentino. Un ejemplo son los sulfuros, ya que, si no es a través de flotación, el cobre se extrae con lixiviación con ácido sulfúrico.

Para esto será necesario importar este insumo, aunque también podría reemplazarse. “En Argentina hay depósitos de minerales de azufre, por lo que podría activarse la exploración y explotación, para producir para la industria local y también para exportar”, explicó el especialista.

Sinergia con las energías verdes

El boom del cobre tiene que ver con la demanda de la electromovilidad y también de la producción de energías renovables. Es que los objetivos de baja en las emisiones de carbono no serán posibles si no se amplía la producción de este metal conductor.

A la vez, la industria internacional también empezará a competir por conseguir cobre de producción verde, por lo que todo el sistema se convierte en un círculo que se retroalimenta.

Para la extracción del metal de la roca es necesario un uso intensivo de energía. En la flotación,

Exportar autos eléctricos, el sueño máximo del sector

El desarrollo de la minería del cobre en el país nunca llegó a compararse con otros de la región, como Chile y Perú. Para el geólogo y empresario minero Mario Hernández, los avances en exploración de los últimos años son la oportunidad para que haya una industria de extracción de este metal; pero sobre todo, para darle auge a la industria nacional.

“Para mí el gran sueño no es que Argentina exporte cobre para que se hagan autos eléctricos, sino que exporte autos eléctricos. En algún momento se produjeron los mazos de cables para los vehículos de toda la región en nuestro

país, pero siempre con cobre importado”, recordó.

Es que, si bien La Alumbraera extrajo cobre, lo hacía como concentrado y eso se exportaba y el metal refinado se producía en otros países. Hoy, en cambio, algunas de las minas tienen dentro de sus planes de inversión producir placas de cobre, listas para el uso en la industria.

“Creo que esta oportunidad histórica puede ser también la clave para que volvamos a ser un país industrializado que pueda ofrecerle al mundo su riqueza, pero también su tecnología”, cerró el geólogo.



Con el cierre de la minera La Alumbraera, en Catamarca, Argentina dejó de producir cobre. Hoy busca retomar esa minería con más fuerza.

molinos de miles de toneladas pulverizan la roca y utilizan energía a gran escala. Solo Josemaría, el proyecto más avanzado, publicó que su requerimiento energético para

el arranque de estos gigantes es un 20% mayor al que hoy consume toda la provincia de San Juan.

En el caso de las minas que lixiviarán (separar finalmente el cobre

disuelto por el ácido para formar placas de cobre) el proceso se hace a través de electrólisis, lo que también requiere de electricidad continua.

La demanda energética de los proyectos se prevé elevada una vez que hayan iniciado su producción y una ventaja para salir al mercado será, sin dudas, que la energía venga de fuentes renovables. Los Azules ya anunció que buscará alimentarse un 100% de este tipo de fuentes, lo que cayó muy bien entre los inversores europeos en la gira que hizo una comitiva argentina en Alemania.

Take off y estudios geológicos, dos inversiones que muestran confianza

El hecho de que Argentina tenga un potencial de cobre asegurado en plena alza de la demanda incentivó inversiones novedosas para la industria local. Por un lado, un acuerdo internacional con Alemania para incentivar la exploración estatal y, por otro, los contratos take off.

Estos últimos están creciendo debido a la incertidumbre de muchas industrias o países que no saben si cuando llegue el pico de la necesidad de cobre podrán conseguir este metal en el mercado internacional. Un contrato take off es aquel donde una empresa invierte

Las cámaras de empresas que venden servicios a la industria de todo el interior del país decidieron reunirse en la Mesa Federal de Proveedores Mineros.

en un proyecto en exploración, pre construcción o construcción, a cambio de asegurarse parte de lo que generará en el futuro.

Uno de los primeros ejemplos fue cuando la firma Stellantis, la mayor productora automotriz del mundo, adquirió un 15% de las acciones de Los Azules a cambio de invertir en la etapa actual. Este proyecto todavía tramita su Evaluación de Impacto Ambiental, está explorando y no contará con los permisos para iniciar su construcción hasta dentro de un año, por lo menos. Aun así, tiene parte de su producción con comprador asegurado.

Durante el viaje de la comitiva argentina a la PDAC, la mayor feria minera del mundo, hubo empresas estadounidenses que también se mostraron interesados en este formato y lo mismo sucedió con inversores europeos en febrero.

En Alemania también se firmó un acuerdo novedoso para Argentina. El servicio geológico del país teutón aportará fondos y trabajo conjunto al Segemar de Argentina para ampliar la información pública y estatal de los recursos minerales del territorio nacional.

Hidrovia: Se trabaja en un acuerdo con Paraguay mientras se estiran las definiciones locales

Las mesas de trabajo reafirmaron la decisión política de cobrar peaje en el tramo norte de la vía navegable. Sin precisiones sobre la concesión de la gestión.



Argentina busca cerrar el conflicto con Paraguay y retomar el cobro del peaje en el tramo norte de la Hidrovia.

Con un nuevo escenario bilateral, Argentina y Paraguay retomaron la negociación en la disputa que mantienen desde fines de 2022 por el pago del peaje en el tramo norte de la Hidrovia.

Las últimas semanas registraron fuertes movimientos alrededor de la Hidrovia, el canal por el que transita el 80% del comercio exterior argentino y una parte considerable del regional. Mientras se analiza cómo seguirá la concesión, hoy en manos de una empresa estatal pero a cargo de empresas privadas en el costado operativo, Cancillería avanzó en la negociación con Paraguay por el cobro del peaje.

Consciente de la necesidad de sumar ingresos fiscales, el gobierno reafirmó la legalidad del peaje que reclama Argentina al resto de la región, pero dejó abierta la posibilidad de iniciar una mesa de diálogo en torno de la cifra, establecida desde enero de 2023 en 1,47



dólares por TRN de carga.

Si bien el cobro comenzó el año pasado, las obras en el tramo norte de la Hidrovia (desde el punto denominado Confluencia, cerca de Chaco, hasta Santa Fe) se hacen en

forma sostenida desde 2010, cuando Argentina incluyó en su contrato con la empresa privada Hidrovia S.A. dicho tramo, que hasta ese entonces estaba fuera de concesión y presentaba serias deficiencias.

Desde entonces, los gastos de mantenimiento del dragado y especialmente del balizamiento –en la zona, lo más común es adaptar la señalización al curso del río, que siempre es cambiante, en vez

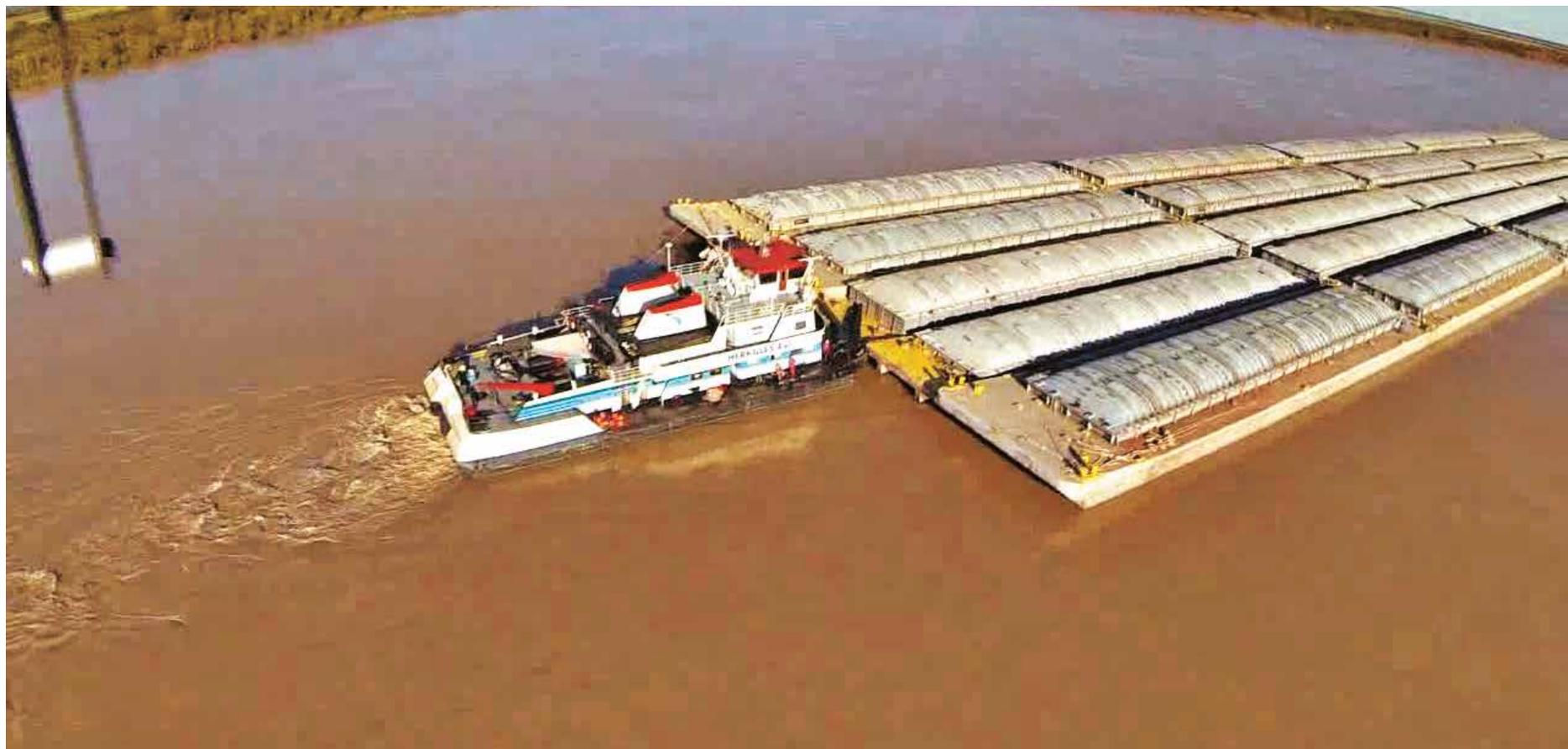
de dragar para mantener un canal fijo– fueron costeados por el Estado argentino.

Cuando se inició el cobro, la administración de Alberto Fernández se chocó con la resistencia de Paraguay –principal usuario de la

En Septiembre, Argentina abrió un debate técnico sobre las obras y servicios y el costo. Era por 60 días. El informe final regional demuestra que las obras se hicieron.

vía por su enorme flota fluvial-, y en menor medida del resto de la región. El conflicto escaló en términos políticos, y llegó a diciembre sin una resolución clara.

A lo largo del año pasado, el por



Acuerdo con Estados Unidos

En otra coincidencia con la gestión de Santiago Peña, Argentina avanzó en la firma de un convenio bilateral con el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE, por su sigla en inglés).

El memorándum de entendimiento firmado entre la empresa estatal a cargo de la Hidrovía (la Administración General de Puertos) y los ingenieros estadounidenses apunta al intercambio de información y capacitaciones cruzadas. USACE administra la Hidrovía del río Misisipi en Estados Unidos, que comparte con la vía argentina ser una de las de mayor extensión del mundo. Además, los técnicos norteamericanos colaboran en distintas obras de infraestructura y proyectos de desarrollo de vías navegables en distintos países.

En oficinas gubernamentales afirman que la firma del memorándum, que generó revuelo en distintos sectores políticos, no implica la presencia de tropas norteamericanas en la vía navegable, y tiene fines meramente técnicos.

Del convenio participó el embajador de Es-

tados Unidos en Argentina, Marc Stanley, junto al representante del cuerpo de ingenieros. Por el lado argentino estuvieron el interventor de la AGP, Gastón Benvenuto, y el Secretario de empresas y sociedades del estado de la Jefatura de Gabinete de la Nación, Mauricio Gonzalez Botto.

En el 2019, Paraguay también firmó un convenio con el mismo organismo norteamericano. En este caso, para analizar el río y desarrollar un modelo de Hidrovía como el argentino, pero para su tramo soberano de la Hidrovía Paraguay-Paraná, actualmente con un nivel insuficiente e intermitente de mantenimiento en cuanto a dragado y balizamiento.

Ese proyecto, que sí estimaba la presencia de los técnicos extranjeros en Paraguay, implicaba además que estuvieran haciendo estudios sobre el río en el tramo compartido con Argentina –donde confluyen el río Paraguay y el Paraná–, a cargo de la comisión mixta argentino paraguaya del río Paraná (COMIP). Por ese motivo, Argentina protestó ante Paraguay, que dio de baja la iniciativa.

entonces flamante gobierno de Santiago Peña recomendó a los armadores de su país no pagar la tasa que se reclamaba por los servicios. Esa deuda llevó a medidas judiciales de embargo de los buques, que se dieron en dos ocasiones puntuales para exigir lo adeudado por dicho concepto.

La tensión bilateral creció y se extendió a otras áreas, como el sector energético, con declaraciones cruzadas entre ambos gobiernos.

En septiembre, Argentina abrió un compás de espera: durante 60 días no impulsaría nuevos recla-

mos judiciales por las deudas, lo que permitía a Paraguay seguir sin pagar. Mientras tanto, se realizaría una discusión técnica sobre las mejoras aplicadas a la navegación por parte del concesionario argentino. En caso de resolución, las navieras de los países vecinos deberían saldar lo adeudado.

Esas mesas técnicas confirmaron la existencia y realización de las obras, así como los costos derivados de las mismas, con una conclusión firmada por los expertos de toda la región. Con esa discusión saldada, Argentina busca cerrar el conflicto.

Nuevo gobierno, misma postura

El primer paso en la nueva negociación lo dio la Canciller argentina Diana Mondino durante su paso por Asunción, donde participó de la cumbre de ministros de Exteriores del Mercosur. Allí se reunió con su par de Paraguay, Rubén Ramírez Lezcano, y delinearon los términos generales del nuevo acuerdo.

“Hay que redefinir toda la hidrovía y Paraguay tiene que pagar por el servicio. No cabe duda de que Paraguay tiene que pagar”, dijo la titular del Palacio San Martín. El men-

saje fue claro, y tuvo repercusiones en los despachos de Asunción.

En Cancillería se cuidaron especialmente de utilizar la palabra peaje. Sucede que mientras que el tratado de la Hidrovía –el acuerdo de reglas sobre cómo manejar la navegación a nivel Mercosur– impide la creación de nuevos impuestos, Argentina señala que lo que busca cobrar es una tasa retributiva.

La diferencia, técnica, es esencial. La tasa retributiva hace referencia al pago de servicios ya prestados –y se comprobó que Argentina los realiza–, mientras que el peaje se podría

“Hay que redefinir toda la hidrovía y Paraguay tiene que pagar por el servicio. No cabe duda de que Paraguay tiene que pagar”, dijo Diana Mondino.

tomar como una nueva imposición tributaria a la región.

Los contactos bilaterales siguieron a lo largo del mes, con reuniones del grupo técnico de Paraguay, y se dio por finalizada la discusión sobre la existencia de las obras que justifican el cobro del peaje. “Las obras existen y ayudan a la navegación. Y tienen un costo”, señalan desde el lado argentino.

Una de las claves para resolver la trabada negociación es haber separado la disputa por la vía navegable de Yaciretá. Cabe recordar que en septiembre del año pasado, cuando Argentina avanzaba con el embargo

de buques de bandera paraguaya y la tensión política llegaba a su pico máximo, Paraguay anunció que retiraría toda la energía disponible de la represa binacional –de la que históricamente cedió su cuota a nuestro país– como retaliación.

Si bien la postura argentina es similar a la que se planteó durante el año pasado por parte de Sergio Massa, el clima entre ambos países es inverso. Hoy Santiago Peña es uno de los principales aliados regionales del presidente argentino, y la sintonía entre ambos es palpable. Pese a eso, a Peña también le tocó escuchar una frase que el gobierno argentino repite como un mantra: “no hay plata”.

¿Qué pasa con la concesión?

El nuevo gobierno nacional se propuso cerrar cuanto antes el debate sobre el peaje en la Hidrovía Paraná-Paraguay buscando destrabar el resto de la agenda bilateral con un socio político de la región.

Mientras tanto, no hubo precisiones sobre quién será el encargado del mantenimiento de la autopista fluvial por la que circula el 80% del comercio exterior argentino.

Desde 2021, la concesión está a cargo de Puertos –que coordina las nuevas obras y la dirección, contratando a empresas privadas para la parte operativa–, tras el vencimiento de la etapa privada que había comenzado en 1994 a cargo de la empresa Hidrovía S.A.

Con el recambio gubernamental, la presión del sector privado para avanzar en una nueva licitación para concesión privada recobró fuerza, lo que representaría un virtual auto control, pero el Gobierno todavía estaría analizando las distintas alternativas.

Por **Claudio Benites**

En los últimos años produjo un importante crecimiento de la producción agrícola y en la industrialización de sus derivados, y ese aumento fue acompañado en forma paralela por una evolución de la capacidad operativa de los puertos y el mejoramiento de las vías navegables.

Este año, el desafío estará en las obras de infraestructura vial realizadas en las principales rutas que conectan el polo agroindustrial de Rosario y Santa Fe con el origen de la producción, así como las novedades portuarias y el regreso del sistema "Stop".

Según explicó a Dinamicarg Gustavo Idígoras, presidente de la Cámara de la Industria Aceitera de la República Argentina (Ciara), "en Argentina se comercializan 100 millones de toneladas de carga, de las cuales el 90 por ciento es por vía terrestre, a través de transportistas de carga, que desplazan los granos de alrededor de 60 mil productores de soja, maíz, trigo y girasol y el resto se realiza a través del ferrocarril".

Detalló que la carta de porte digital que ha instrumentado la AFIP permite conocer "la trazabilidad del grano", y en general el 60 por ciento del grano va primero hacia un acopio o una cooperativa que lo guarda en silos hasta que se lo pueda ubicar en la exportación, aunque aclaró que "también se realiza en forma directa la exportación".

En ambos casos se procede previamente al "acondicionamiento

Al menos un millón y medio de camiones trasladarán la cosecha 2024.

de granos para verificar la calidad y buscar el mejor momento del evento, momento en el cual se realiza una nueva carga para el transporte a los puertos".

"Se calcula que, por año, los puertos cerealeros y oleaginosos de Argentina reciben 1,5 millones de camiones, particularmente en épocas de la cosecha gruesa, que se da entre abril y junio o julio, con un promedio de 100 mil camiones por día", detalló Idígoras.

Desde Ciara insistieron en el anunciado regreso del documento, denominado "stop", mediante el cual se regula el movimiento diario de camiones, para evitar la congestión y reducir los tiempos muertos de los transportistas.

Esfuerzo logístico

En el Gran Rosario -en 70 Km de costa sobre el Río Paraná que van

La cosecha gruesa, nueva prueba para el sistema multimodal de transporte

Argentina combina en cada año su músculo terrestre, el ferrocarril y los puertos para que los granos lleguen del campo al mundo. Las obras viales y el sistema STOP vuelven al centro de la escena en el esquema 2024.



Más de 30 puertos del nodo Rosario Santa Fe trasladan la mayor parte de la agroindustria argentina al mundo.



Santa Fe y Rosario tienen ubicación privilegiada frente a la Hidrovía.

desde la localidad de Timbúes hasta Arroyo Seco- se encuentran localizadas un total de 31 terminales portuarias que operan distintos tipos de cargas.

Las terminales, pueden tener diferentes muelles o puntos de amarre (berth, en inglés) donde se realiza la carga de productos (líquidos o graneles), se descargan barcazas,

o sencillamente se realizan ambas operaciones.

De estas 31 terminales portuarias, 20 despachan granos, aceites y/o subproductos. Dentro de este

grupo, 13 terminales tienen plantas de molienda de oleaginosas en sus inmediaciones.

Para consolidar la logística de la exportación se anunció además la construcción de un nuevo puerto agroindustrial en Timbúes, en las cercanías de Rosario. Las obras contemplan una inversión de 550 millones de dólares y comenzarán a ejecutarse durante abril.

El complejo industrial-exportador del Área Metropolitana del Gran Rosario (AMGR) concentra aproximadamente el 80% de la capacidad teórica instalada de la industria aceitera de la República Argentina.

Cargas de otras partes de Argentina se movilizan al puerto por FF.CC. Nuevo Central Argentino, comunicando con el oeste de Córdoba, y con Zárate (ciudad) al sur, así como las rutas nacionales

y provinciales que convergen en Rosario.

La unión con el noreste se perfeccionó en 2003 con la apertura del Puente Rosario-Victoria, que une Rosario con esa ciudad de la provincia de Entre Ríos. El Aeropuerto Internacional Rosario Islas Malvinas, a 15 km al este, ha sido reformado para trabajar con tráfico de cargas. A través de los ferrocarriles Belgrano y San Martín llegan al puerto cargas del norte y centro del país.

Buenos Aires, Córdoba, La Pampa, Entre Ríos

Si bien Rosario es el eje logístico, la agroindustria es un eje central de la actividad productiva y logística de toda la región centro nacional.

Volvería el sistema STOP, de turnos para ingresar a las terminales portuarias.

De acuerdo a registros oficiales, las provincias de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos y La Pampa son el origen del 90% de las cantidades transportadas, lo que implica que el origen de la carga se encuentra a una distancia menor a 350 km de un puerto.

El 64% de los granos transportados tiene como destino los puertos de Bahía Blanca, Quequén y Rosario. Los puertos que capturan los mayores incrementos son los de Rosario Sur y Bahía Blanca. De las principales provincias productoras, solamente Buenos Aires tiene como lugar de entrega los puertos de Quequén y Bahía Blanca, concentrándose en el cultivo de trigo.

El 36% de los granos transportados tiene como destino al mercado doméstico y los periodos de cosecha de cada grano continúan determinando la estacionalidad en los flujos comerciales. La cosecha de soja de primera y maíz temprano marcan el primer pico en las cantidades transportadas entre abril y mayo. El segundo pico está influenciado por soja de segunda y

Seguridad e Infraestructura, una discusión especial

Cada año, el denominado "Operativo Cosecha Gruesa" se convierte en un nodo central de la discusión política y económica en la provincia de Santa Fe.

Las autoridades deben coordinar no sólo la seguridad de los más de 1,5 millones de camiones que llegarán a los puertos del polo Rosario-Santa Fe (Rosafe) sino además debatir con los distintos sectores las herramientas de infraestructura y condiciones de servicios.

En ese marco, Santa Fe coordina con sus provincias vecinas –Santiago del Estero, Chaco, Entre Ríos–, que hacen el envío de sus granos al polo Rosafe, los operativos de

seguridad tendientes a comprobar la carga y la existencia del turno en la terminal portuaria de destino, con el fin de evitar saturar las rutas de camiones que llegan en forma anticipada a las mismas. El regreso del sistema STOP, implementado desde el 2016, fue un expreso pedido de las autoridades nacionales.

El operativo tiene además otras aristas que se discuten con intensidad entre funcionarios y sector privado. Por ejemplo, las obras que se realizan sobre las principales rutas de la provincia, los tramos horarios en los que se habilita el paso de camiones por la autopista Rosario-Buenos Aires y espe-

cialmente las tareas necesarias de mejoramiento de caminos rurales.

Desde mediados de febrero en la zona se debate cómo utilizar mejor la cinta asfáltica que la provincia puso a disposición, así como el avance de las tareas ya acordadas en distintos puntos neurálgicos de los caminos y rutas provinciales.

Además, el ministerio de Seguridad nacional anunció un refuerzo de agentes para el operativo de custodia de los camiones que se acercan al puerto, y un trabajo de inteligencia sobre las bandas que operan robando tanto a los transportistas como parte de su carga.



Caminos rurales y rutas provinciales necesitan mantenimiento especial para la cosecha.

maíz tardío en julio. Finalmente, la cosecha de trigo, girasol y cebada impactan en el mes de diciembre.

La gran recuperación de la producción se da en la Región Centro, debido a que es la zona que más

había sufrido la sequía el año pasado. Esto impacta de lleno en la logística de la zona, particularmente en el volumen de mercadería que recibe el Gran Rosario para exportar como grano o como subpro-

ducto luego de alguna transformación industrial.

Precisamente, los puertos del Gran Rosario, por su ubicación estratégica, se constituyen en las vías naturales de salida de las ex-

Además de Rosafe, los puertos de Zárate, Bahía Blanca y Quequén reciben cosecha bonaerense.

portaciones de la Región Centro, así como también de las exportaciones de la Región Norte.

Además, en esta zona es donde se ubican la gran mayoría de las plantas de industrialización de oleaginosas que posee el país y cerca del 90% de la soja que se procesa se hace en la zona. En tanto que las exportaciones de la Región Sur tienen como lugar natural de salida los puertos marítimos del sur de Buenos Aires, esto es Bahía Blanca y Necochea/Quequén.

El ingreso de camiones con trigo, maíz y soja a los puertos y plantas circundantes ya se encuentra notoriamente por encima de igual mes del año pasado; y en los dos primeros meses de 2024, sumando un total de 214.000 unidades, más del doble que igual período del 2023, pero algo por debajo del promedio histórico.

Sin embargo, se proyecta que el 2024 va camino a terminar el año con un total de 2.114.000 camiones arribados a los puertos y plantas de la región, más del doble que el total acumulado de 2023 y quedando también por encima del promedio de la última década.

DINAMICARG



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

VISITANOS EN WWW.DINAMICARG.COM



Cómo es el proyecto para potenciar las energías renovables y cumplir las metas ambientales

El 2024 presenta un escenario fértil para que la Argentina consolide una matriz energética sustentable apoyada en el segmento renovable. El país es una de las 196 naciones firmantes del Acuerdo de París a través del cual se comprometió a reducir sus emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y tiene muchas condiciones para hacerlo.



Por **Lucas Martínez**

En 2023, la participación del segmento de energías renovables alcanzó el 14,3% de la matriz nacional, de la cual más del 70% se originó en parques eólicos, alrededor del 15% de instalaciones solares y el resto se repartió entre biomasa, energía nuclear y otras fuentes. Si bien esto implica un crecimiento frente a años anteriores, sigue sin alcanzar las metas internacionales aceptadas por el país en el Compromiso para el Cambio Climático.

Según las últimas estadísticas disponibles de CAMMESA, Argentina cuenta con algo más de 5.900 MW de capacidad instalada renovable en proyectos de generación centralizada (sin contar las hidroeléctricas mayores a 50 MW), más de 150 parques eólicos y fotovoltaicos, y casi 4.000 MW adicionales que podrían entrar en operación en el corto plazo, desde las centrales asignadas con prioridad de despacho en el MATER y

Córdoba lidera el ranking de tecnología ambiental

La provincia encabeza los desarrollos renovables y es la principal impulsora del uso de biocombustibles en el país. En ese sentido, Córdoba consolidó en 2023 su programa de implementación de sistemas asociativos de generación de energía renovable que se suman al sistema de distribución.

La información oficial detalla que en 2023 se conectaron 169 nuevos usuarios generadores de energía, lo que elevó la cifra total de instalaciones en la provincia a 757 y representa de cerca de la mitad de los usuarios a nivel nacional (1593) encabezando el ranking anual por cuarta vez consecutiva. Además, este año inauguró el primer parque solar comunitario ubicado en la sede de

Maipú Automotores que abastecerá el consumo de ocho edificios comerciales de la firma.

El ranking lo completan la provincia de Buenos Aires con 444 instalaciones; la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con 111; San Juan con 79; Mendoza con 46 y La Pampa con 45, mientras que el resto de las provincias, Chaco, La Rioja, Neuquén, Río Negro, Entre Ríos, Chubut, Catamarca, Corrientes y Misiones, suman entre todas 111 instalaciones.

Si bien el 2023 fue récord para el país, los cuellos de botella en las redes de transporte eléctrico, la falta de obras y el complejo escenario macroeconómico actual conjugan un horizonte de nubarrones para el sector.

las adjudicaciones de la licitación Ren MDI de 2023.

En paralelo a los programas gubernamentales, la Cámara Argentina de Energías Renovables (Cader), elevó un proyecto de ley de

Transición Energética. La iniciativa busca fomentar la llegada de inversiones para cumplir con los compromisos internacionales al 2030 de que la participación renovable en la matriz nacional alcance

el 20%, y que se ubique en torno al 58% para 2050.

El anuncio fue formulado por Marcelo Álvarez, coordinador del Comité Solar de la Cámara Argentina de Energías Renovables

(Cader), a principios de año. El especialista dialogó con Dinamicarg sobre el proyecto y advirtió que la Argentina debe cumplimentar sus compromisos ambientales o podría enfrentarse a barreras para arancelarias que podrían dar devastador para una economía ya endeble.

Del texto de la iniciativa, al que pudo acceder este medio, se destaca el capital humano del país –altamente calificado– así como la base de infraestructura que se conecta con otras energías. En el aspecto negativo, las trabas a las importaciones y las turbulencias macroeconómicas se presentan como el principal obstáculo para conseguir inversiones y financiamiento de los proyectos.

Negociación política abierta

La idea de la Cámara es presentarlo en el Congreso y el Ejecutivo sin tener en cuenta divisiones de índole político. Se busca el objetivo prioritario de conseguir inversiones climáticas más baratas al contar con un marco normativo y

jurídico, o al menos tener una hoja de ruta con metas a las que se compromete el país y bajar el costo del financiamiento externo que representa uno de los mayores desafíos que hoy tienen la industria.

“Hablamos con contactos de las distintas fuerzas políticas y todos nos dicen que están bien, hablamos con la Secretaría de Energía y recibimos la misma respuesta. Por ahora todo el mundo lo ve como algo positivo”, agregó el coordinador del Comité Solar.

Desde la cámara entienden que la magnitud de la iniciativa no es de fácil aplicación dado la cantidad de rubros y sectores a los que impactará, tanto directa como indirectamente. Es por eso que la entidad se plantea distintos tipos de objetivos: “El objetivo de máxima es la Ley de Transición Energética, el intermedio es la hoja de ruta y algunas leyes, al ser siete capítulos

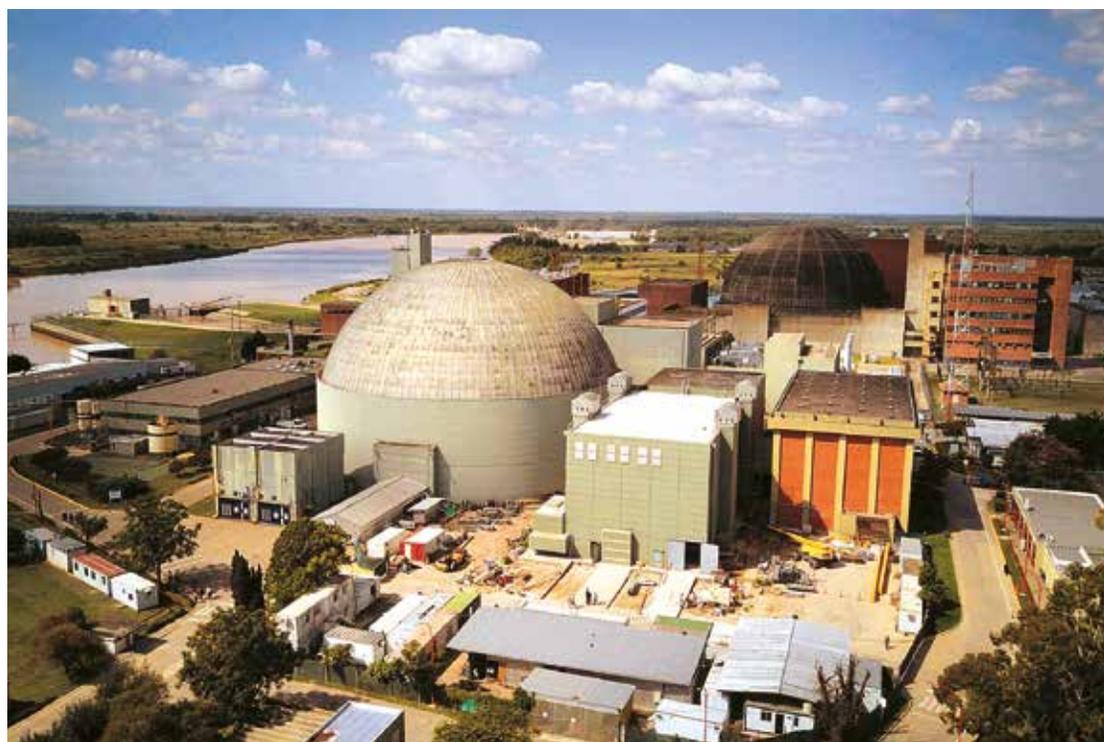
La Cámara de Energías Renovables destaca el capital humano y su capacidad de adaptación.

distintos (que incluyen hidrógeno, movilidad sustentable, energías renovables, infraestructura eléctrica, almacenamiento, diversificación y Oil and gas), todos pueden ser leyes independientes si no hubiera consenso total”. Y en caso de que no se dé ninguna de estas alternativas, la idea es, al menos, “poner en el centro de la clase política la necesidad de la discusión del modelo de transición y por qué fuentes vamos a ir y cómo vamos a catalizar el proceso de descarbonización”.

Según explicó el especialista, la Argentina es responsable del 0,7% de las emisiones a nivel global, pero tiene un 60% de emisiones per cápita lo que lo ubica por encima de la media en la región. Si bien en la actualidad la huella de carbono que deja la cadena productiva no reviste tanta importancia, a medida que el mundo avanza en la transición energética, contar con una matriz contaminante ten-



La energía solar crece en el país, aunque el liderazgo es de los parques eólicos.



drá fuertes consecuencias fiscales y de mercado. “La huella de carbono mide cuán limpia es nuestra matriz y la intensidad energética mide cuán eficiente es, y esos dos valores van a ser usados como barreras arancelarias para las exportaciones de los países emergentes y en particular de Argentina”.

El nuevo escenario político no alteró el compromiso climático

En las presentaciones del Comité

Solar se hace referencia a un estudio de las Naciones Unidas para el desarrollo, que tiene conclusiones contundentes sobre los beneficios de las energías renovables. “Estas son más baratas, generan más empleo y, obviamente, bajan las emisiones, entonces, ¿por qué no podemos ir más rápido? y la respuesta es que no tenemos acceso al financiamiento adecuado, como son de capital intensivo y la mayoría de las inversiones son al principio de los proyectos, ya sea la cons-

trucción de parques solares o los eólicos, el problema está en conseguir ese financiamiento y desarrollar la estructura eléctrica, y ambos dos se solucionan con políticas que estabilicen el contexto macroeconómico y bajen las tasas, para posibilitar que la Argentina vaya más rápido”, completó Álvarez.

Si bien la llegada del partido libertario al Ejecutivo generó incertidumbre en torno a la permanencia de la nación en el convenio, estas se despejaron rápidamente

a fines de diciembre cuando tuvo lugar la Cumbre Anual de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP28). Allí, Marcia Levaggi, la jefa de la delegación enviada por el presidente Javier Milei, confirmó la continuidad de la Argentina en el acuerdo.

De hecho, el secretario de Energía de la Nación, Eduardo Rodríguez Chirillo anunció el pasado 10 de marzo, que se implementará un plan para potenciar el segmento renovable y la eficiencia energética. En el marco del evento Future Energy Summit el funcionario dio a conocer que creará un mercado de derechos de emisión, aunque no dio precisiones sobre en qué consiste esta iniciativa o cuando se llevará a cabo.

“La propuesta, en materia de transición energética, es entender que los compromisos asumidos son de la República Argentina y

La falta de tendido eléctrico y la macroeconomía, las trabas para financiar los proyectos renovables.

por lo tanto de todos, no solo del Estado Nacional, todos debemos hacer un esfuerzo para cumplir con los compromisos”, enfatizó Chirillo. Asimismo, informó que desde Energía se llevará a cabo un esquema de financiamiento para usuarios residenciales y Pymes para que puedan implementar medidas de eficiencia energética, mientras se consolida una campaña comunicativa para concientizar a todos los ciudadanos.

En lo que respecta a las oportunidades que ofrece para acelerar la producción y uso de electricidad de fuentes renovables, resaltó que “la Argentina tiene recursos sobresalientes de fuentes renovables y reservas de gas no convencional que ayudarán a la transición de nuestro país, y esperamos que también de otros países”. En ese sentido, cuestionó el progreso alcanzado en el último año al que catalogó de insuficiente.

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



OPERAMOS SERVICIOS
SEMANALES DE

BRASIL, ASIA Y EUROPA



**CONTACTATE
CON NOSOTROS**

✉ trp_comercial@trp.com.ar

🌐 www.trp.com.ar

📞 11 3329-1234

📷 @dpwbsas