

DRAGADO INCLUSIVO, SUSTENTABLE Y COMPETITIVO

PROPUESTA

CRITERIOS PARA LA NUEVA CONCESIÓN

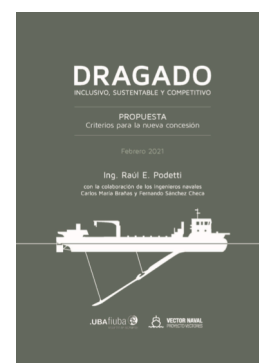
Febrero 2021

Ing. Raúl E. Podetti,

con la colaboración de los ingenieros Carlos M. Brañas, Fernando Sánchez Checa, y Luciano Cianci como parte del equipo del Vector Naval, del Proyecto Vectores, impulsado por la Facultad de Ingeniería en cooperación con otras unidades académicas de la UBA, que busca generar propuestas para el desarrollo integral de Argentina.

Se presentan en este trabajo dos simples cláusulas (Industrial y Ambiental) propuestas para el Pliego de Concesión para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y mantenimiento del Río de la Plata y del Paraná medio e inferior que se diseña actualmente. Estas cláusulas, que permitirían evitar miles de muertes y enfermedades por emisiones nocivas de los barcos, habilitan también la generación de empleo y competitividad en la economía, sin aportes del Estado y sin encarecer el peaje. Se trata de una oportunidad única para nuestras autoridades y sociedad en general de demostrar que el modelo de país que se desea para nuestro futuro es inclusivo, sustentable y competitivo.

En los primeros meses de este año el gobierno nacional licitará una nueva *Concesión para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y mantenimiento del Río de la Plata y del Paraná medio e inferior*. Se trata de la segunda mayor operación mundial en su tipo, que en las próximas décadas tendrá gran impacto en la economía nacional y en la salud de más de quince millones de argentinos que viven en las ciudades costeras. Desde los años noventa, en que se adjudicó la actual concesión, se excluyó a la industria nacional y se ignoró el impacto ambiental de las emisiones nocivas de las dragas. Los resultados de ese modelo mantenido desde entonces están a la vista: desempleo y contaminación. Pero la actual administración expresa otra visión. Ya demostró preocupación por la salud de los argentinos, y propone recuperar la economía con generación de empleo en la post pandemia. Estas diferencias con el modelo anterior se podrán comprobar en los hechos próximamente. El diseño de la licitación que el Ministerio de Transporte está elaborando define el tipo de concesión y así, el modelo de país que se desea construir. Para influenciar en ese pliego, se han escuchado voces que responden a intereses económicos corporativos. Uno de los aportes más ampliamente documentado y difundido fue financiado por la Cámara Portuaria, la Bolsa de Rosario y otras instituciones. Pero en las 2732 páginas de dicho informe –aunque valioso en ciertos aspectos específicos de tipo técnico- no existe ninguna mención relevante al grave daño generado por las emisiones nocivas de la flota de dragas del concesionario. Tampoco hay consideración alguna del impacto social en el empleo por la deseable construcción de tales embarcaciones en el país. Pero lo más sorprendente es que omite el impacto económico positivo que generaría la construcción local de esos barcos con propulsión a GNL que es la tendencia mundial de solución ecológicamente sustentable ya disponible, como transición a, por ejemplo, un barco eléctrico alimentado con hidrógeno y pilas de combustible. Tampoco se notó aún mayor preocupación entre algunas autoridades y entidades relacionadas a sectores afectados. Ante esa vacancia, el equipo del *Vector Naval* del Proyecto Vectores encaró una investigación cuyo resultado es esta publicación denominada **“Dragado Inclusivo, Sustentable y Competitivo. Criterios para la Nueva Concesión”**, buscando movilizar a los responsables nacionales para que la nueva concesión sea, como la Argentina que debemos construir: inclusiva, sustentable, y competitiva.



Para eso se propone que en el pliego licitatorio se incluyan las siguientes dos cláusulas:

Cláusula Ambiental: Para minimizar los probados daños ambientales y a la salud que provocan las emisiones nocivas de CO₂, NO_x, SO_x y PM, se propone una cláusula que las limite y que penalice las ofertas más contaminantes. A su vez, propone que los costos sociales de esas emisiones los empiece a pagar el concesionario en la medida que los genera. Hasta ahora son costeados por los mismos habitantes-contaminados, siendo un injusto subsidio que incentiva a continuar contaminando gratuitamente.

Cláusula Industrial: Para generar rápidamente empleo industrial calificado se propone exigir un porcentaje mínimo (31%) de valor de construcción nacional respecto del valor total de la flota operativa del concesionario, a efectivizarse en los primeros años. Además se premiaría a las ofertas con mayores y más rápidas construcciones en astilleros locales. Esto es posible pues la industria naval nacional tiene la experiencia, la capacidad y el apoyo tecnológico y financiero externo requerido.

Anticipando las habituales críticas a este tipo de criterios ambientales y de desarrollo nacional, el estudio presenta una serie de respuestas basadas en detallados análisis cuantitativos que demuestran que:

- **El uso de GNL** en reemplazo del Diesel Oil (D.O.) en los barcos de la concesión, evitaría unas 200 mil toneladas de emisiones nocivas totales. También reduciría parte de las 3000 muertes de pobladores ribereños, atribuibles a la polución de partículas materiales (PM) generadas en la combustión del D.O de los barcos durante el plazo de concesión.
 - o Y como el GNL es más económico que el D.O., habría una reducción de costo operativo de 321 MMU\$S, que reduce un 7% el costo del dragado, mejorando la competitividad de las exportaciones y bajando el costo de las importaciones.
 - o Además, las menores emisiones por uso de GNL reducirían en 370 MMU\$S el gasto público (en salud principalmente). Y como ahora es el mismo concesionario quien paga por la contaminación que produce, seguramente esta se reducirá enormemente. Los fondos así recaudados podrían ir al presupuesto de salud de las comunidades ribereñas más afectadas por la contaminación.
- **La Construcción Nacional** de los 17 barcos necesarios (10 dragas y 7 balizadores) es competitiva a nivel internacional y generaría hasta unos 23.000 empleos, a distribuirse entre 5 y 8 años, requiriendo entre un 39% y un 22% de la capacidad combinada de los 14 astilleros privados y 3 públicos. Durante ese plazo el concesionario utilizaría otros barcos disponibles.
 - o El valor de las construcciones en astilleros nacionales podría llegar a 570 MMU\$S, generando unos 126 MMU\$S de contribución fiscal.

Con estas cláusulas propuestas incluidas en el pliego, se asegura la creación de trabajo y el cuidado ambiental, se mejora la salud de los argentinos y se evitan muertes. Además se reduce el gasto público y el costo de las exportaciones e importaciones. La reducción del costo total del dragado sería del 14%, aproximadamente unos 700 MMU\$S.

Pero quizás, lo más importante es que se demuestra que trabajando juntos y con inteligencia es posible encontrar oportunidades para construir un país cada vez más inclusivo, sustentable y competitivo como el que nos merecemos.

