

RED TRONCAL
Confluencia^G / Océano

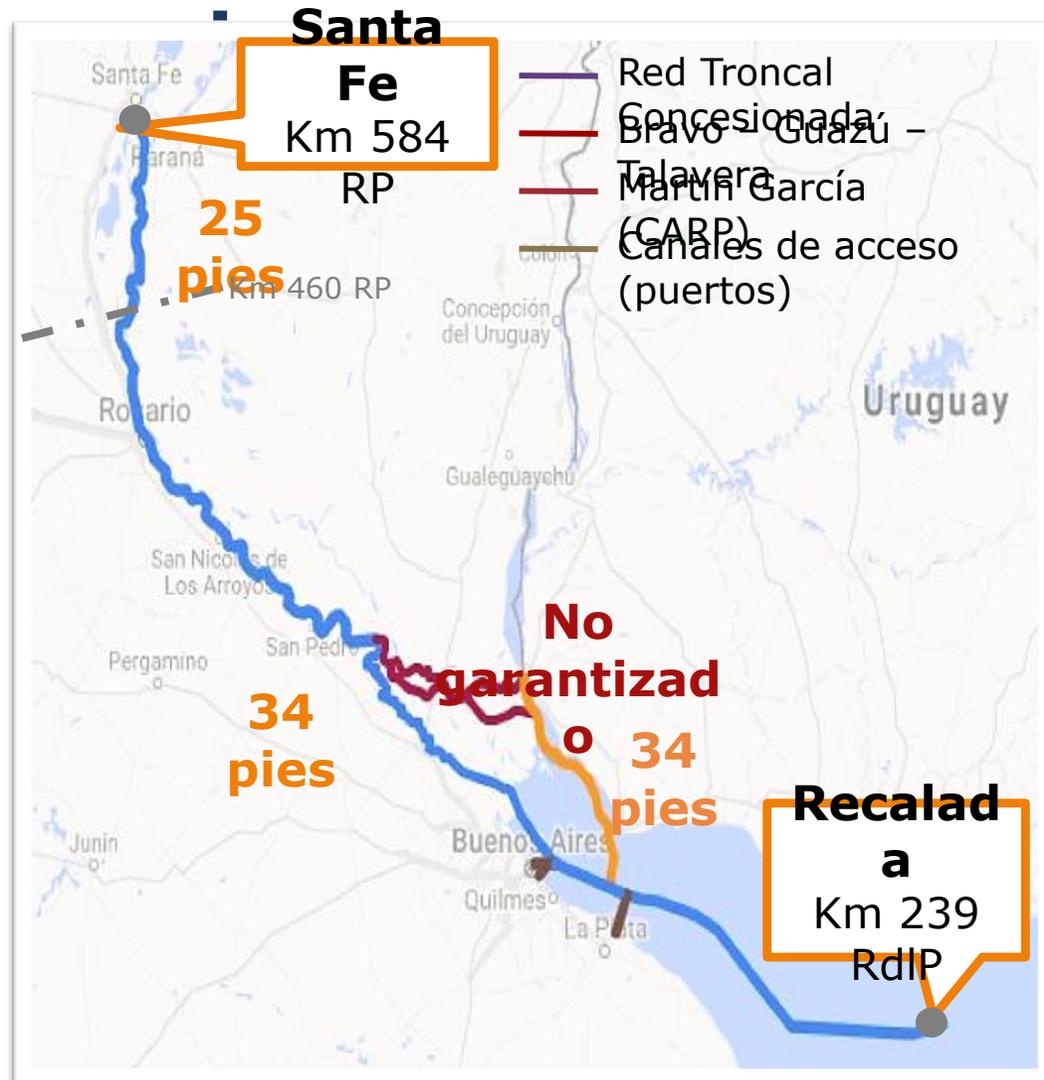
Agenda

- 1 Detalles del contrato actual
- 2 Importancia de la Hidrovía
- 3 Premisas y metodología de trabajo
- 4 Diagnóstico con modelo de tráfico
- 5 Modelo económico financiero
- 6 Obras seleccionadas
- 7 Modelo de negocio
- 8 Próximos pasos
- 9 Impacto del proyecto



Detalles del Contrato Actual

El contrato actual fue renegociado en múltiples



Características del Contrato Actual

Modalidad de Contratación:

Concesión de Obra Pública por Peaje (Ley N° 17.520)

Objeto: Profundización y mantenimiento de 820km vías navegables y mantenimiento de 803 señales

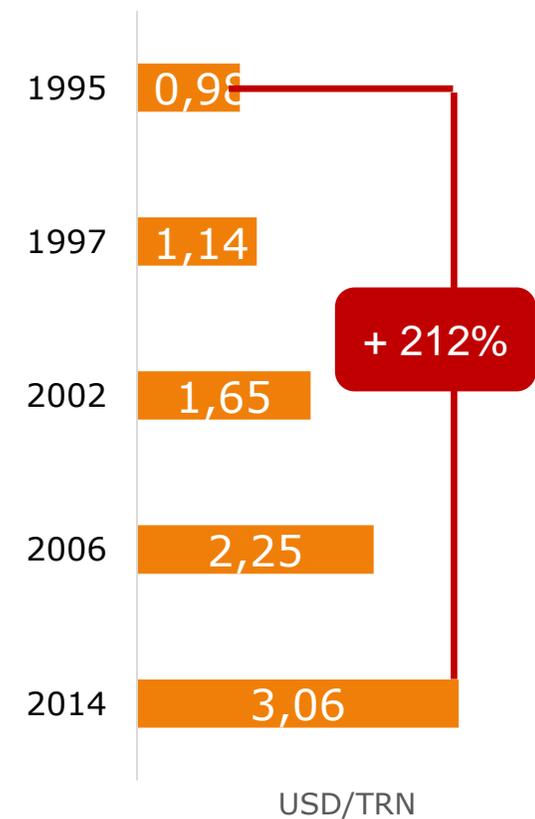
Plazo: Abril 1995/Abril 2005 - Abril 2021

Aportes del Estado: Instalaciones en tierra, embarcaciones y subsidio en los primeros 7 años. Total aproximado USD 450.000.000

Redeterminación Tarifaria:

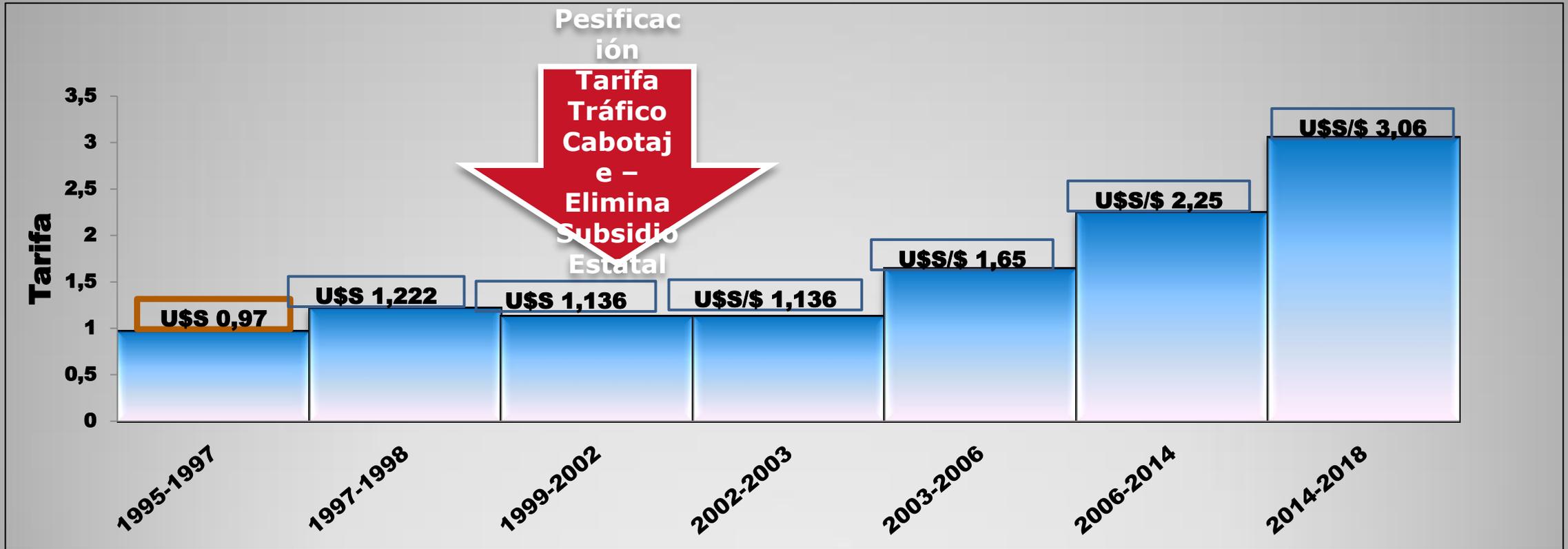
Rentabilidad a mantener entre TIR 10,2% y 19,3%

Evolución Tarifaria



USD/TRN

Evolución de la Tarifa a lo largo de la Concesión



1995-2005: tramos de 32' y 22' de profundidad

2005-Actual: tramos de 34' y 25' de profundidad

Naturaleza y Procedimiento del Cobro de Peaje - SFO

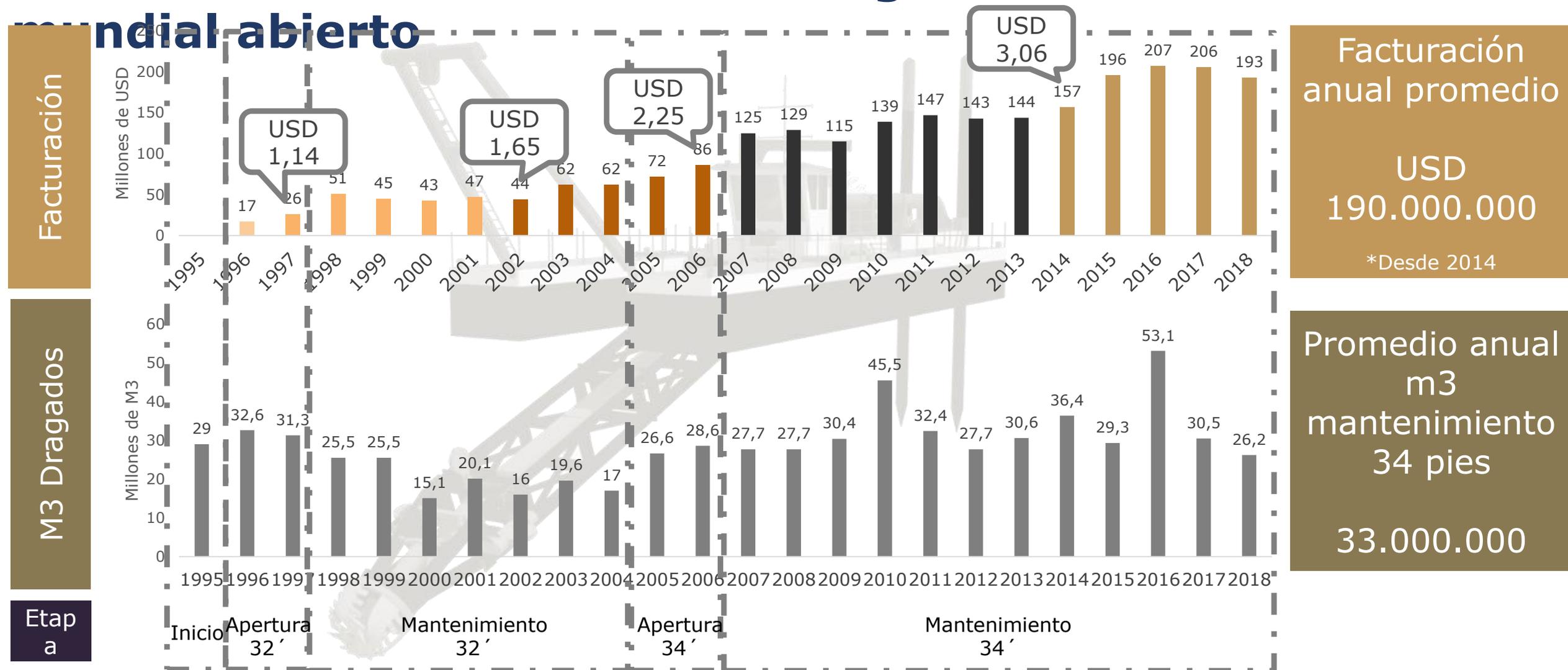
- El Sistema tarifario a implementar para solventar el dragado y balizamiento de las vía Navegables, se basa en dos criterios:



- El sistema de peaje responde a un esquema distributivo del costo fijo anual. El tránsito de un buque por un canal no provoca un costo directo determinado, sino que la conservación del canal debe ser solventada por TODOS los usuarios que realicen actividad comercial en dicho canal.
- Los costos de la Vía Navegable se subdividen en Costos de Dragado y Balizamiento con lo cual la tarifa de peaje debe ser en función de los mismos

Detalles del Contrato Actual

La obra actual es una de las más grandes del mercado mundial abierto



Observaciones AGN

199
6

Actuación 493/96: "El Órgano de Control no fue constituido tal como lo establece el Decreto N°863/93" La Estructura que reemplaza al Órgano de Control: "Demora en la emisión de Ordenes de Servicio"; "No exigió Plan de Trabajo Ajustado de Señalización", "no ha resuelto controversia en torno a volúmenes de apertura a considerar"

199
9

Actuación 233/99: Ídem observación Decreto N°863/93.

199
9

Actuación 361/99: Instar a la constitución del Órgano de Control en los términos del Decreto N°863/93.

200
2

Actuación 363/2002: Ídem observación Decreto N°863/93. "Esta medida resulta necesaria no solo por la especificidad y complejidad del sistema auditado, sino por la sobredimensión de las funciones de control debidas [...] que amplía el objeto de la concesión"

200
5

Funciones asumidas por la SSPyVN, "Comisión de Seguimiento ubicada jerárquicamente dentro de la SSPyVN no esta jurídica ni fácticamente en condiciones de ejercer las funciones de control"
"No existe organigrama con misiones y funciones [...] y adecuada separación de funciones y control por oposición"

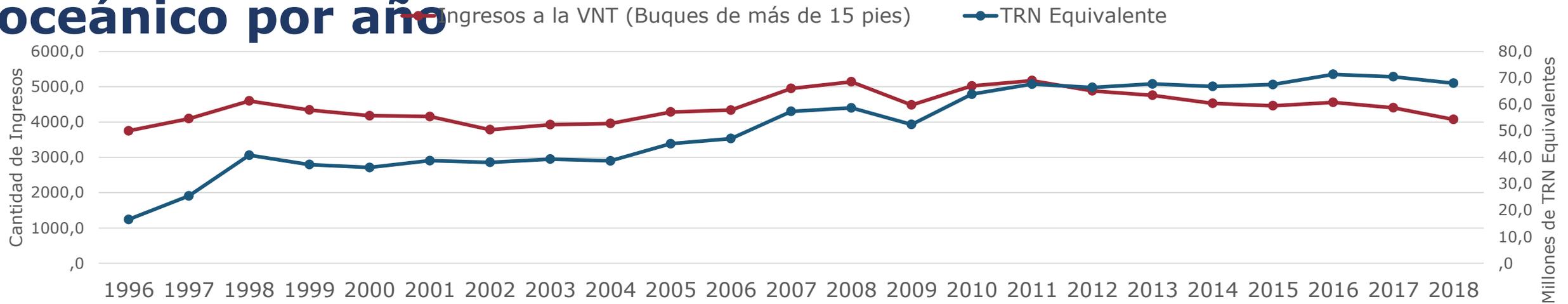
Conforme sostienen la doctrina y jurisprudencia cuando existen monopolios o regímenes de exclusividad como en el caso de Hidrovía S.A., se debe compensar el poder monopólico o exclusivo, con un mayor peso de su control y una mayor defensa de los usuarios.

200
9

La AGN recomendó que hasta tanto se constituya el Órgano de Control, debería crearse una estructura y financiamiento adecuado a un organismo de control asegurando mecanismos idóneos y transparentes y actuación de esta última. "La labor desarrollada por la SSPyVN, en su calidad de órgano de control, exhibe debilidades en el seguimiento y control de la concesión". "Debilidad institucional" "tarea de control [...] de manera circunstancial desde hace mas de 15 años"

Detalles del Contrato Actual

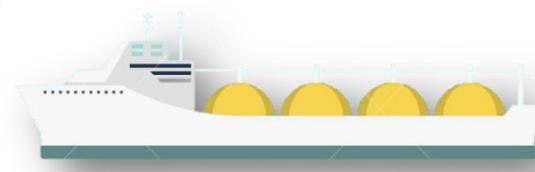
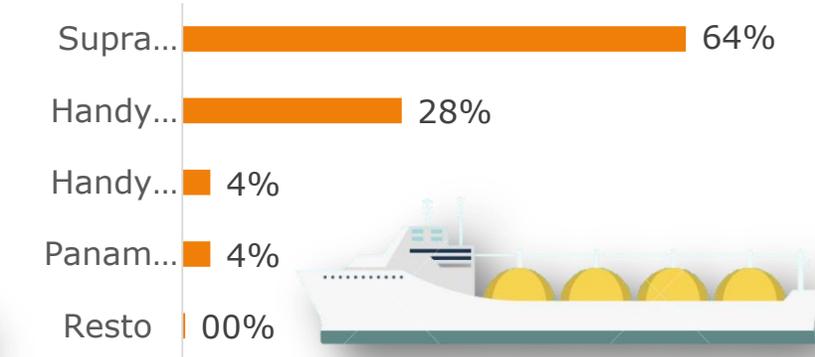
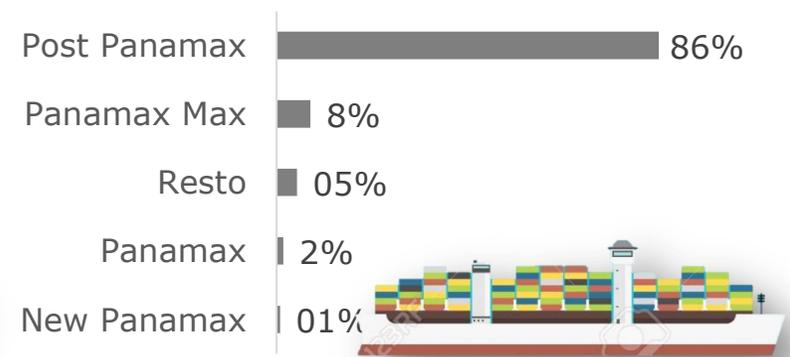
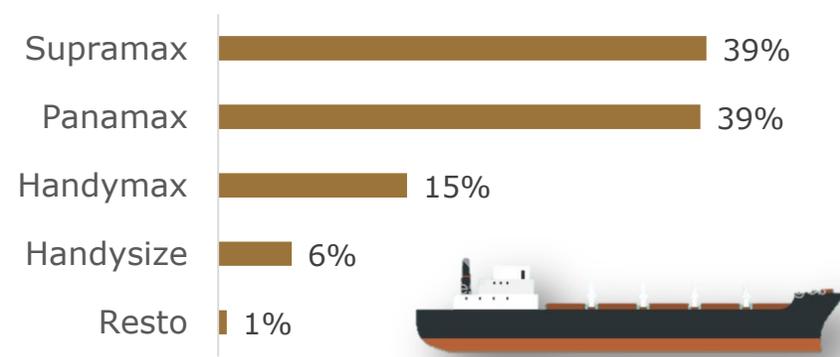
En promedio, ingresan a la Hidrovía 4400 buques de porte oceánico por año



+50% Graneleros

+20% Portacontenedores

+10% Tanques



Datos aportados por el concesionario

Importancia de la Hidrovía

La Hidrovía es un factor clave en nuestro Comercio Exterior

COMEX

(tons)

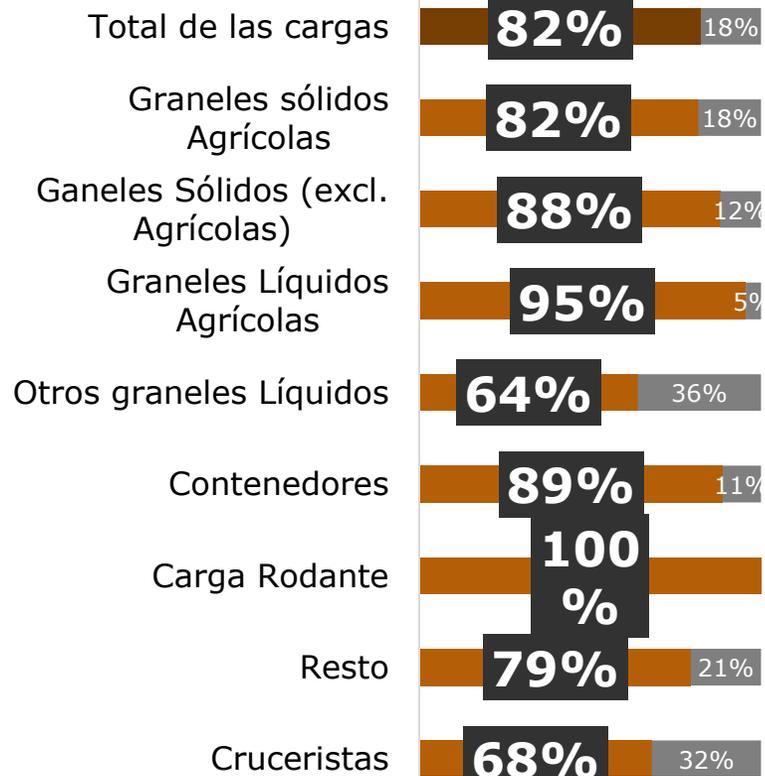
BARCO
87%

CAMION 9%

OLEO
DU...

Movimientos Portuarios

■ VNT ■ Resto



Hidrovía



100 millones de toneladas

+24 millones de cabotaje



1,6 millones de TEUs



750 mil vehículos



320 mil pasajeros

COMEX (USD)

Anualmente transitan por la Hidrovía ~70MM de USD

Más del 60% del total del Comercio Exterior

Ordenes de Servicio

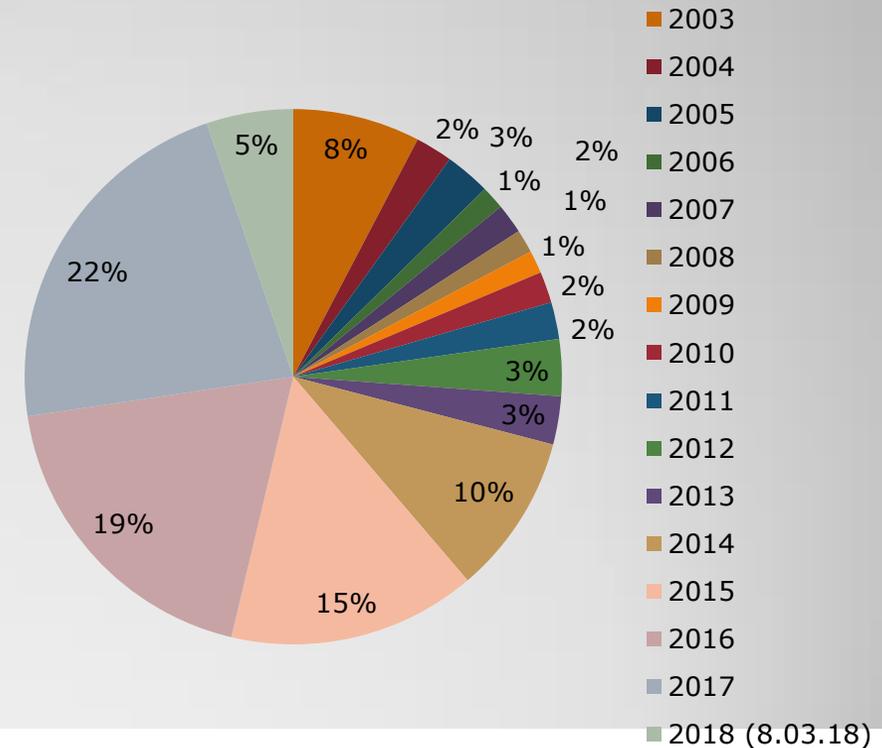
- Ordenes de Servicios emitidas a la empresa Concesionaria HIDROVIA S.A.

Año	Ordenes
2003	179
2004	52
2005	64
2006	33
2007	42
2008	33
2009	32
2010	44
2011	52
2012	80
2013	68
2014	226
2015	349
2016	442
2017	517
2018 (8.03.18)	122

1254

1081

Ordenes de Servicio



Premisas y metodología de trabajo

Implementamos un método de trabajo participativo, iterativo y cuantitativo

Premisas de trabajo

Vía Navegable

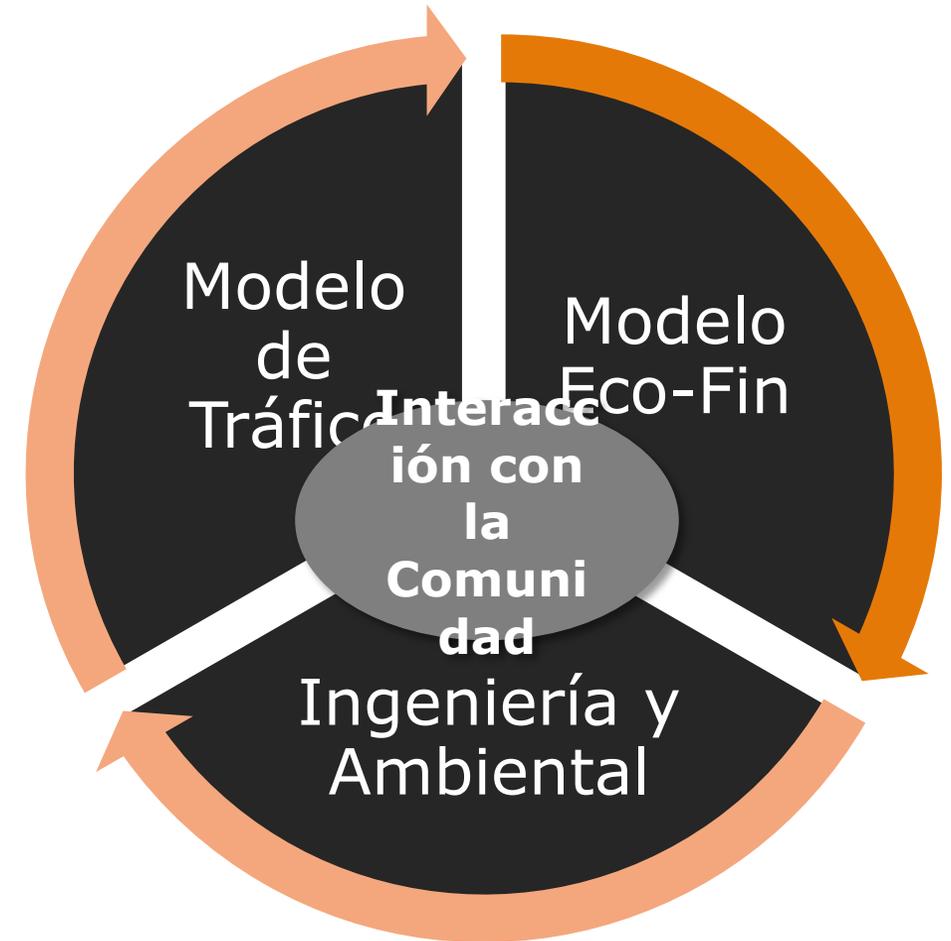
- Seguridad en la navegación
- Mayor eficiencia/fluidez
- Mejora en la productividad

Lógicas Contractuales

- Ahorro de costos
- Reglas de renegociación
- Sin aportes del Estado
- Mejor control

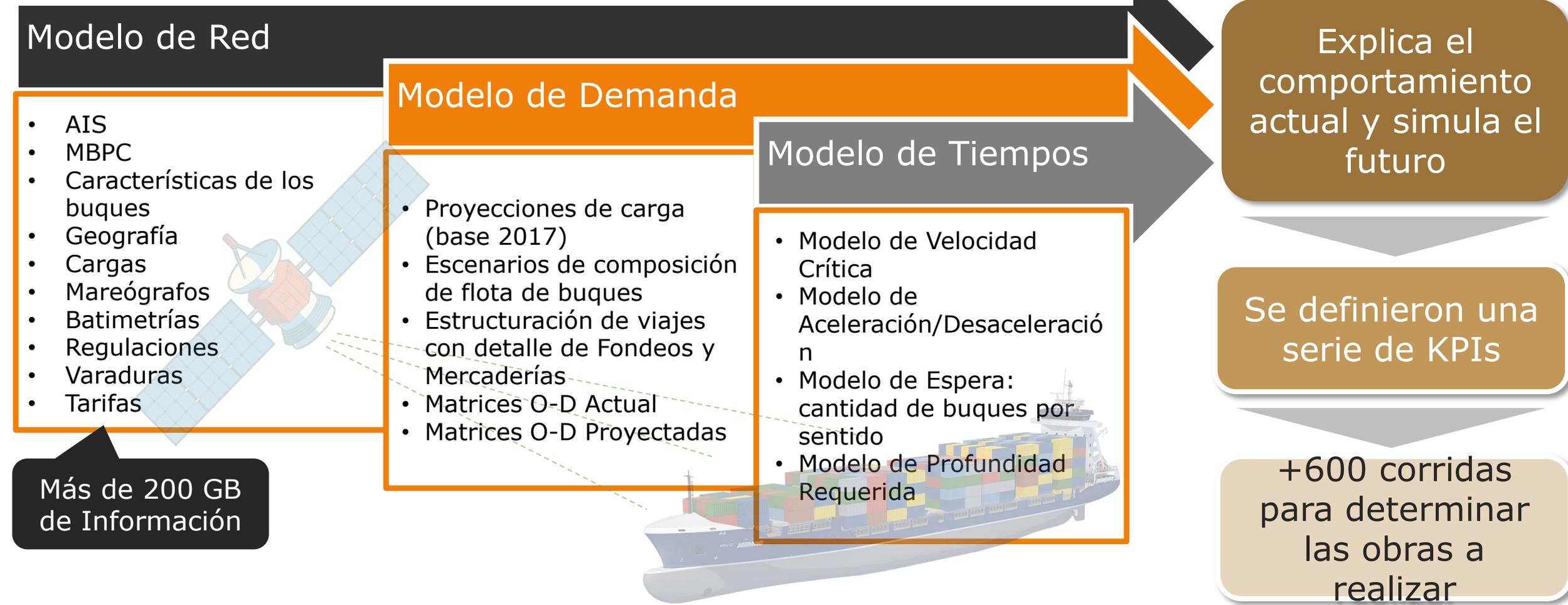
Proceso Licitatorio

- Transparencia
- Participación de la comunidad
- Concurrencia y competencia



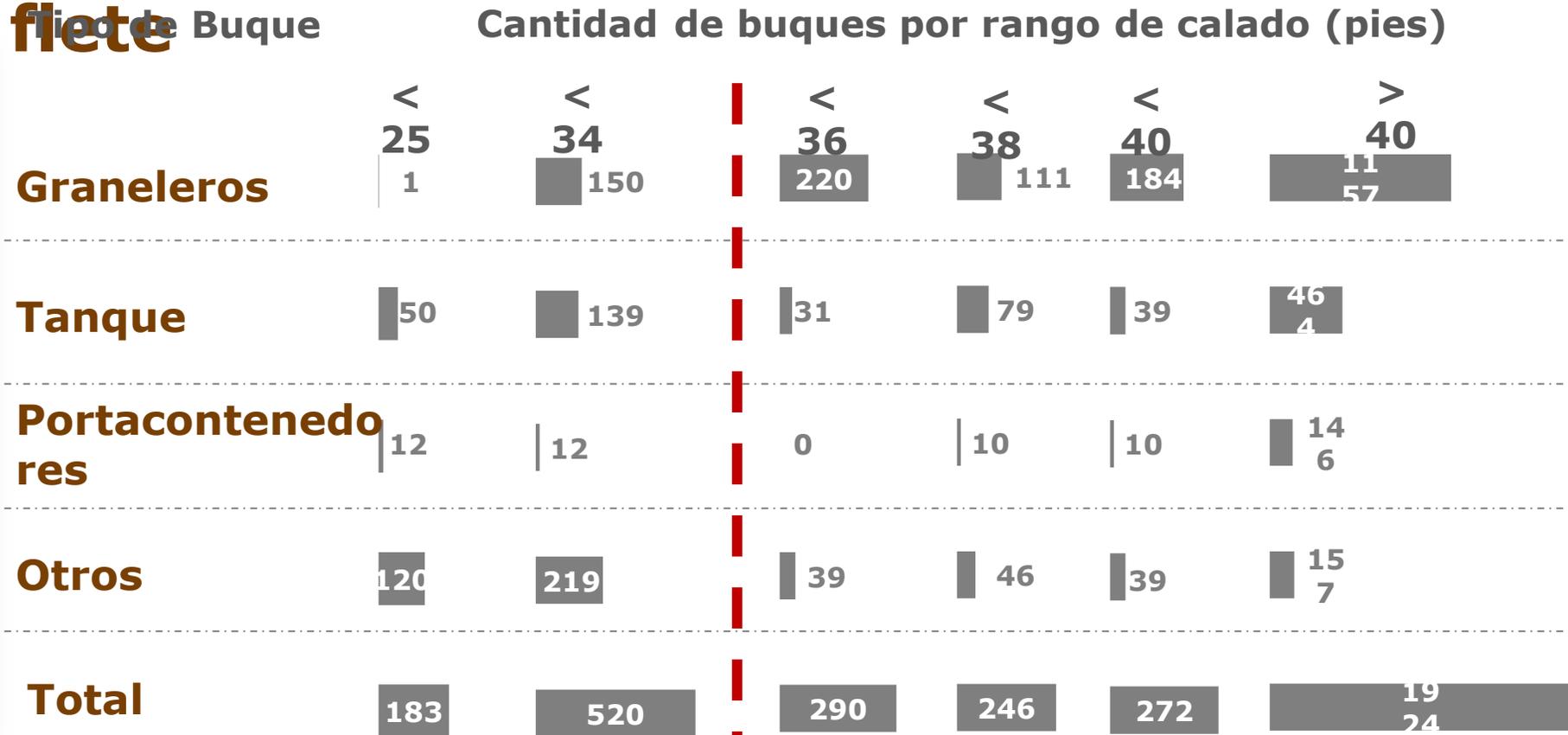
Diagnóstico con modelo de tráfico

El modelo de tráfico permitió evaluar impactos de cada alternativa de obra



Diagnóstico con modelo de tráfico

El 80% de los buques exceden el calado de diseño, generando falso flete

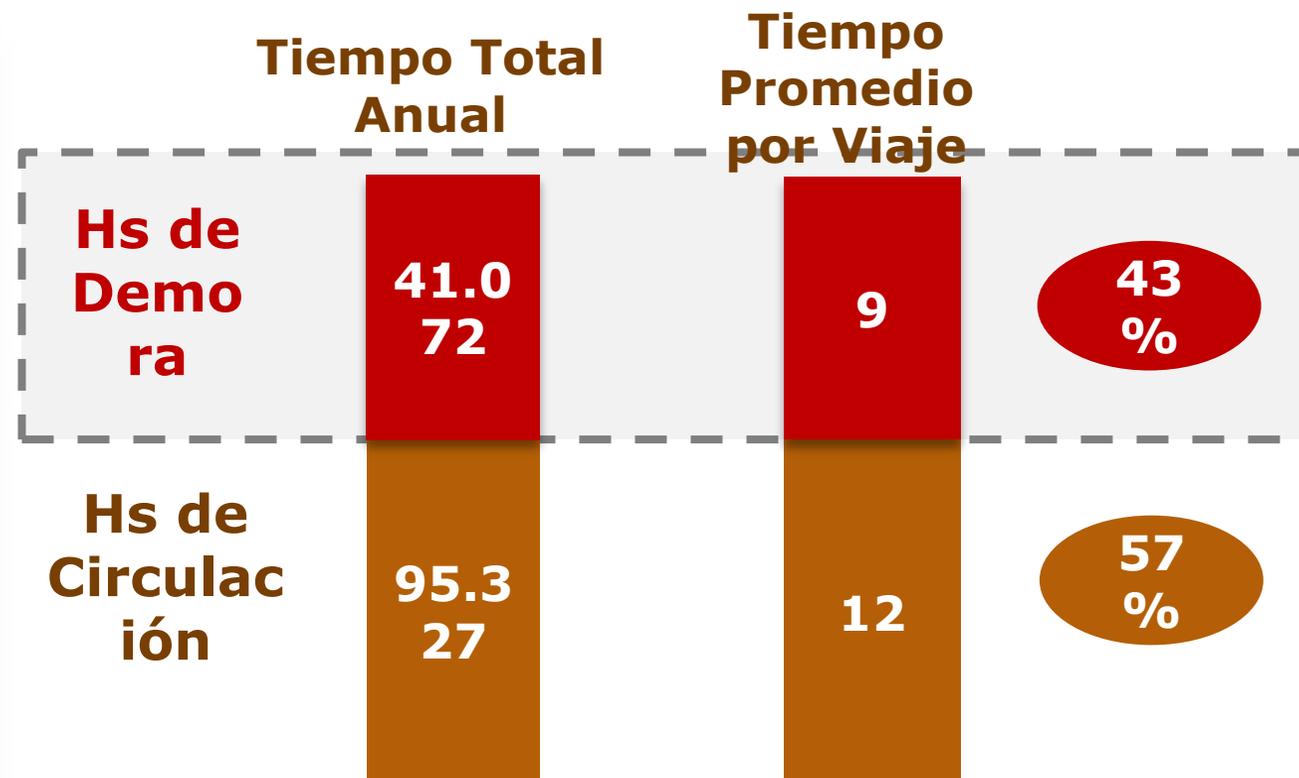
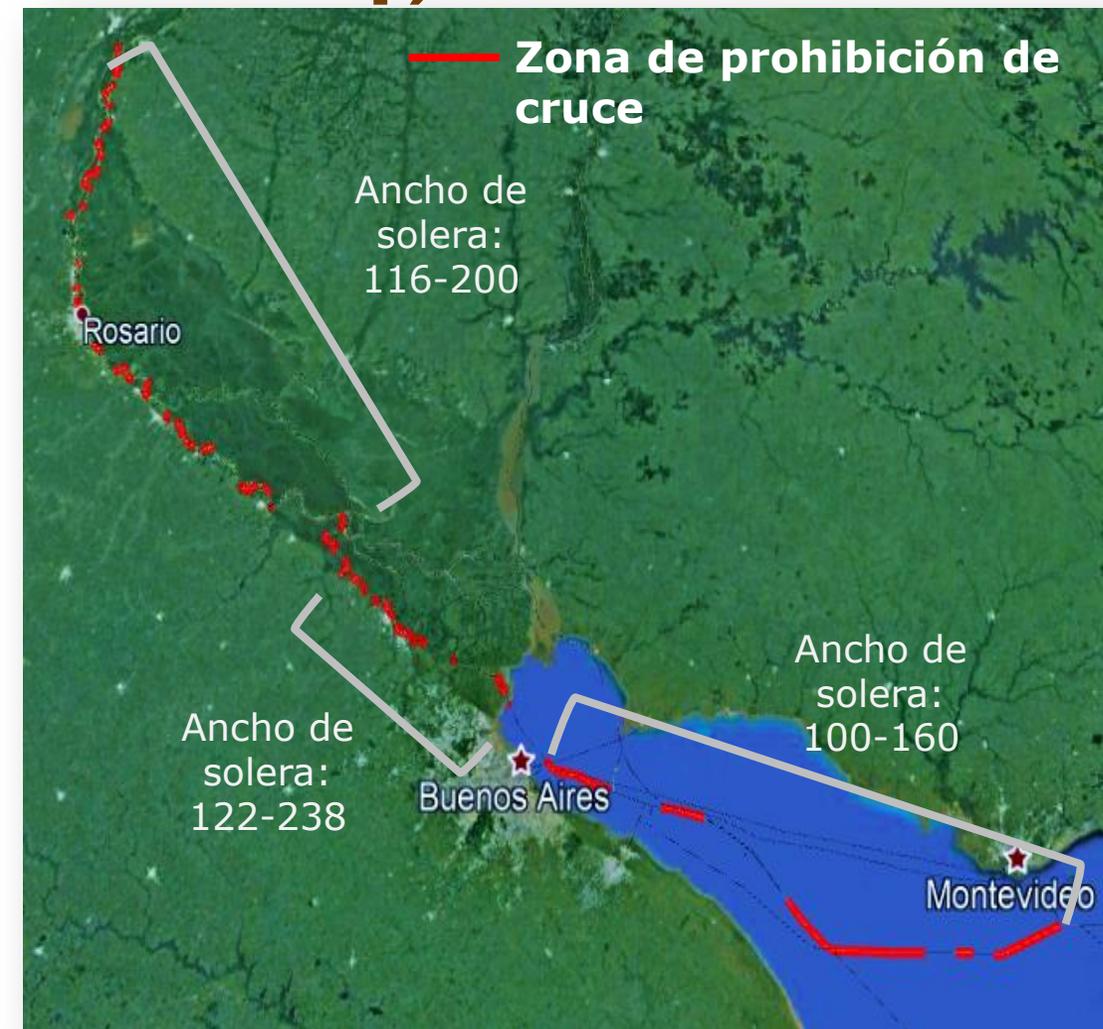


La utilización de la profundidad adicional no es lineal



Diagnóstico con modelo de tráfico

Las demoras representan el 43% del tiempo total de



Situación Actual

Las obras de ensanche reducirán demoras y aumentarán la fluidez del sistema

Modelo Económico-Financiero

El modelo da herramientas para definir los principales



Inputs

- ✓ Evolución de TRN
- ✓ Necesidades de Balizamiento
- ✓ Estimación m3 de Apertura y Mantenimientos
- ✓ Aspectos Ambientales y Regulatorios
- ✓ Definiciones estratégicas



Costos

- ✓ Estructura de costos base cero
- ✓ Valuación de estructura de capital
- ✓ Equipos necesarios y productividad de cada uno de ellos
- ✓ Necesidades de financiamiento de corto plazo
- ✓ Estado de resultados proyectado



Ingresos

- ✓ Precios de transferencia e insumos internacionales
- ✓ Análisis de impacto por tráfico
- ✓ Detalle de viajes por tipo de flota y O/D
- ✓ Estimación de ingresos
- ✓ Benchmarks
- ✓ Definición estructura tarifaria

Outputs

Etapas de Obras

Plazo de Concesión

Modelo Contractual

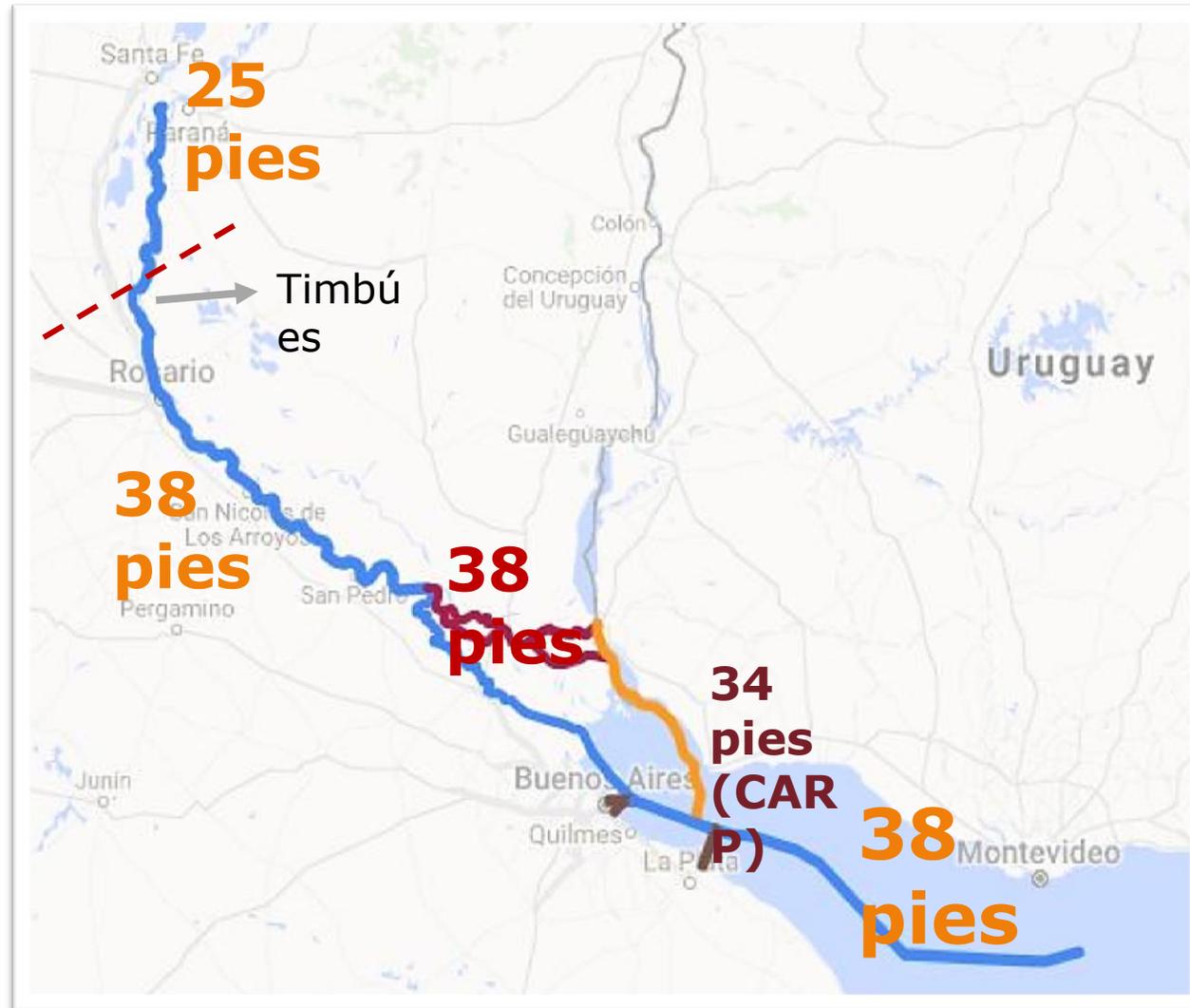
Esquema de RTI

Asignación de Riesgo

Tarifa Objetivo

Obras seleccionadas

Se plantean intervenciones en toda la vía – Profundización



Etapas

Etapa 1: Obras de ensanche, cambios de traza, relevamiento y señalización de pasos secundarios

1er año

Etapa 2: Profundización y mantenimiento a 36 pies al plano de referencia en el tramo Recalada-Timbúes

2do año

Etapa 3: Profundización y mantenimiento a 38 pies al plano de referencia en el tramo Recalada-Timbúes

4to año

Obras seleccionadas

Se plantean intervenciones en toda la vía – Río de la Plata

 Zona de Prohibición de Cruce
 Nueva Zona de Cruce

Ensanches
160/200m

Mejoras en
Balizamiento

Mayor
Seguridad en la
Navegación

Menos Demoras

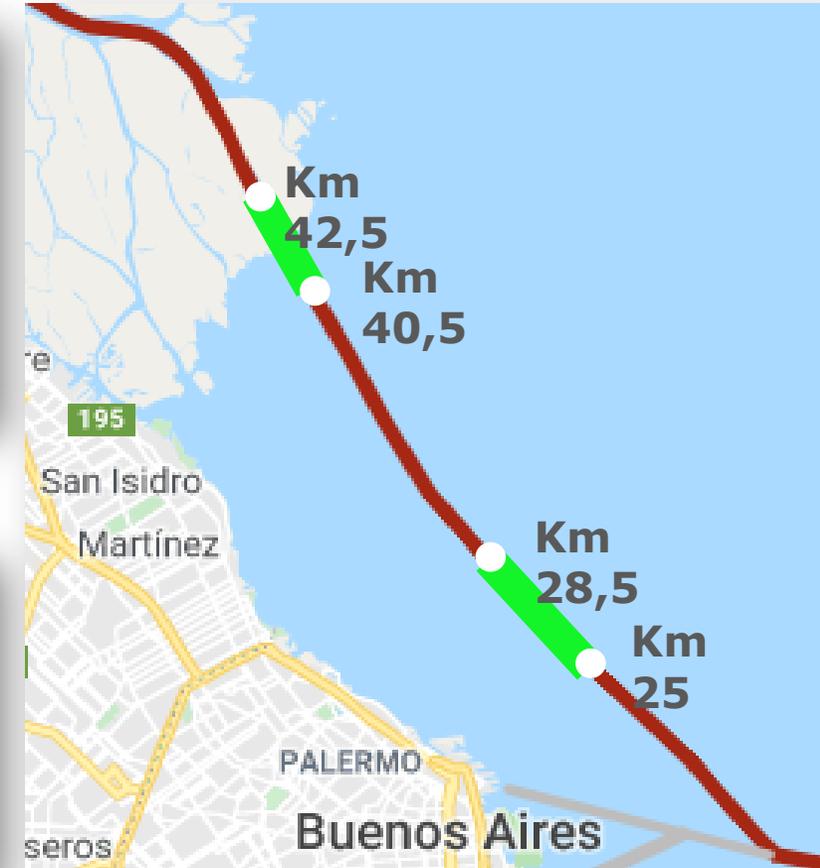
Punta Indio



Canal de Acceso



Emilio Mitre



Obras seleccionadas

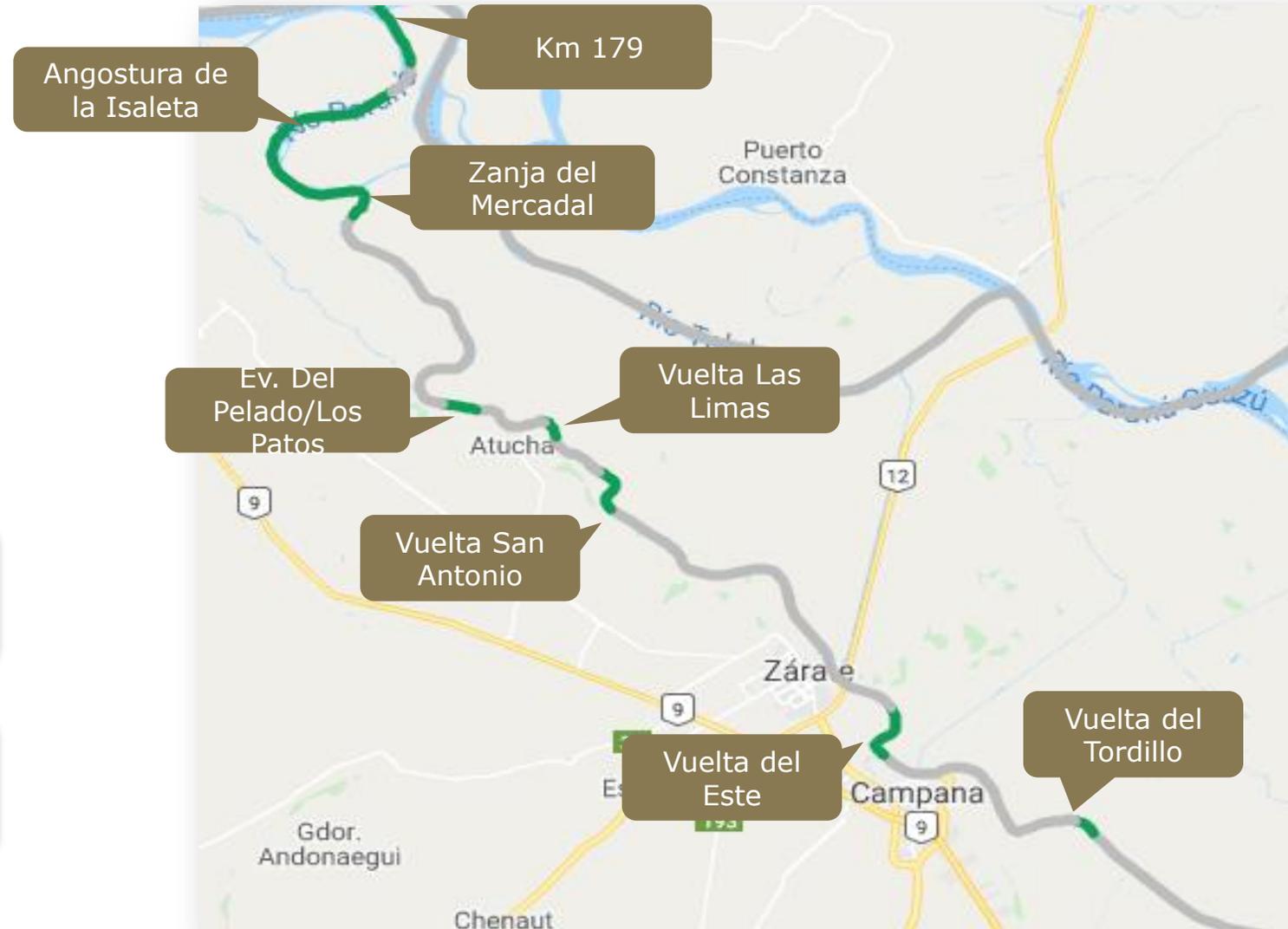
Se plantean intervenciones en toda la vía – Río Paraná de las Palmas

**Ensanches
160/250m**

**Mejoras en
Balizamiento**

**Mayor Seguridad en la
navegación**

**Posibilidad de
ampliación de esloras
máximas**



Obras seleccionadas

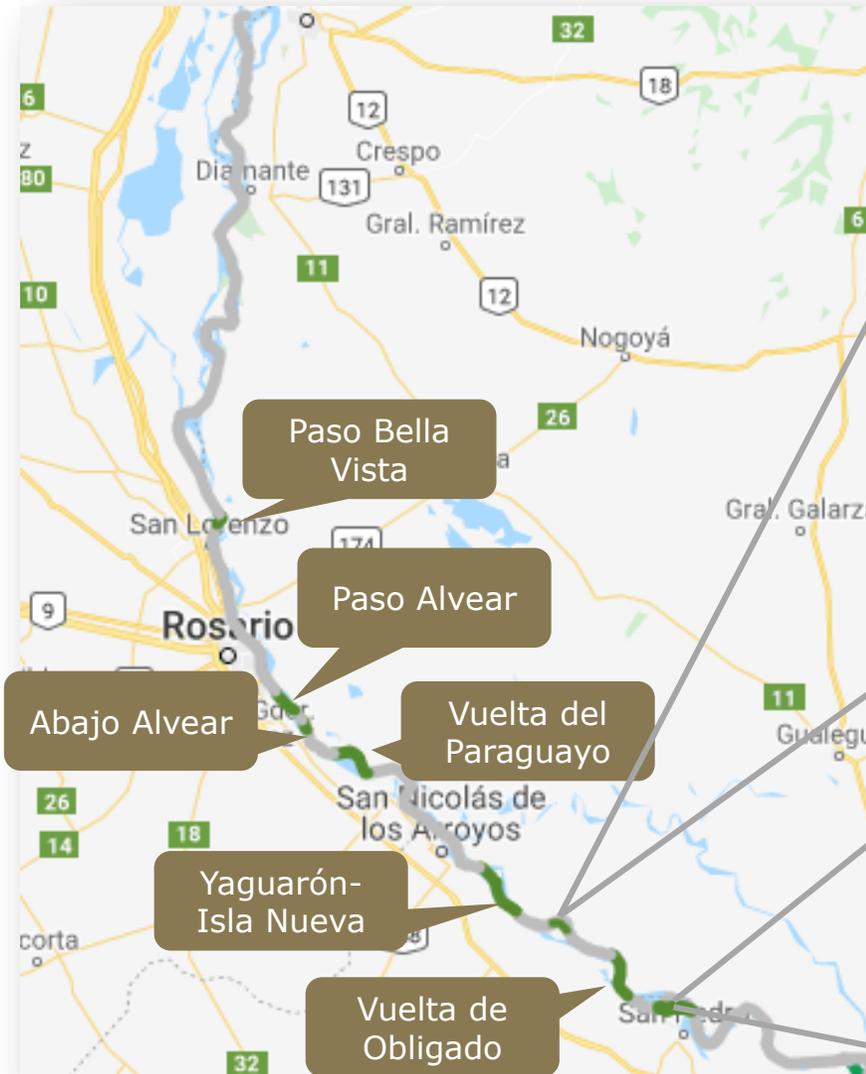
Se plantean intervenciones en toda la vía – Río Paraná

**Ensanches
160m**

**Mejoras en
Balizamiento**

**Mayor
Seguridad en
la Navegación**

**Posibilidad de
ampliación de
esloras
máximas**



Cambio de Traza Las Hermanas



Cambio de Traza Los Patones



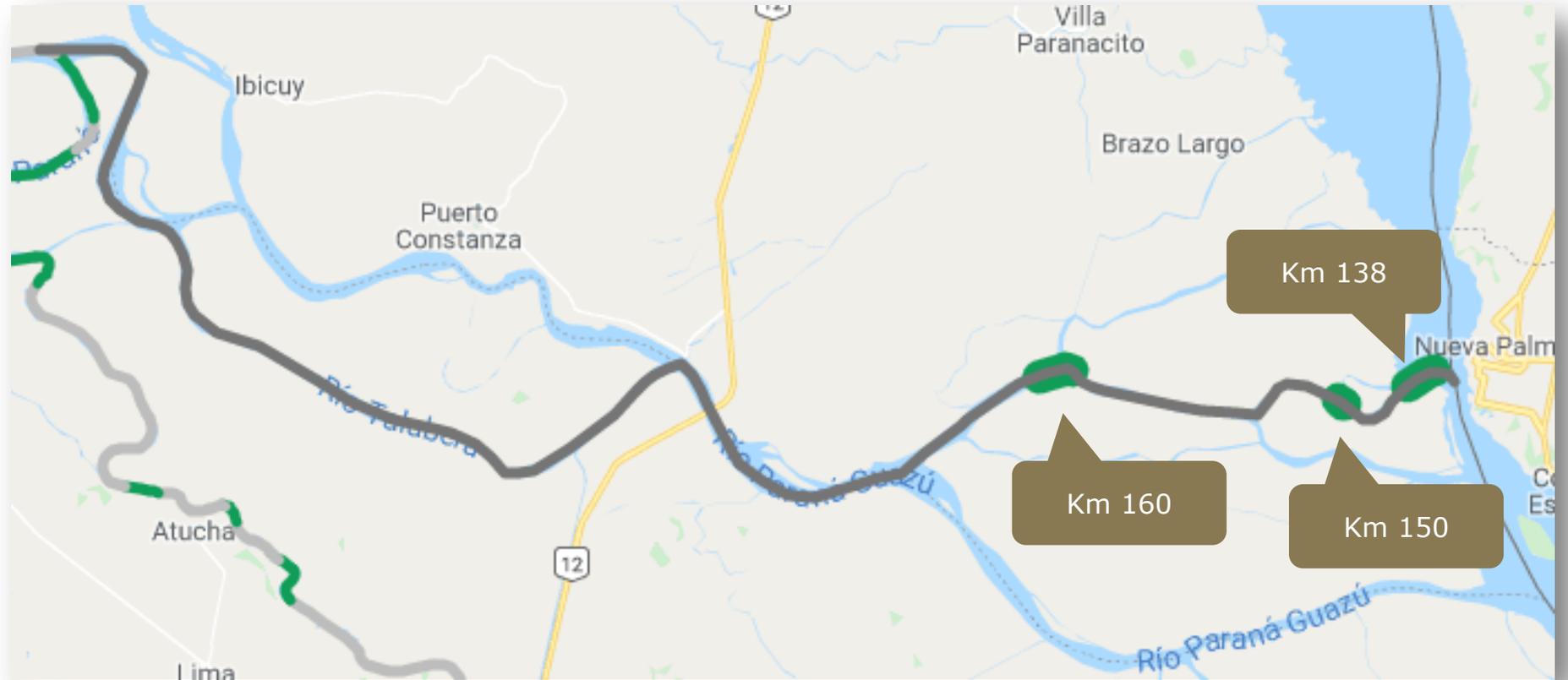
Obras seleccionadas

**Se plantean intervenciones en toda la vía –
Bravo/Guazú/Talavera**

**Ensanches
160m**

**Mejoras en
Balizamiento**

**Mayor
Seguridad en
la Navegación**



Modelo de Negocio

El Modelo de Negocio planteado asegura condiciones favorables y baja del costo

Modelo de Negocio

Concesión por peaje

Sin aporte estatal, ni canon

RTI basada en ajuste de costos
y proyección de tráfico oficial

Riesgo por sedimentación a cargo del
concesionario

Plazo de
Concesión: 10
+ 2 años

Saturación de
equipos

Actualización
periódica

Riesgos
calculables

Modelo de Negocio

La estructura tarifaria se mantiene con cambios menores que reducen asimetrías

Estructura Tarifaria

$$\text{Tarifa de Peaje: } \underbrace{td * TRN * (C - Cr)}_{\text{Tarifa de Dragado}} + \underbrace{tb * TRN}_{\text{Tarifa de Balizamiento}}$$

- Tarifa en USD
- Se mantiene TRN como medida de cobro
- Las secciones y sus valores porcentuales se mantienen
- El factor de calado continúa funcionando de igual manera



Modificaciones

- Incorporación tramo BGT: 30% de la sección 1.2
- Los cruceros obtienen un 60% de descuento sobre la Tarifa de Dragado
- Los recorridos intra sección tienen un valor del 25% del total de la sección
- El valor de tarifa a ofertar será el correspondiente a la Etapa 3 del Plan de Obras. En la Etapa 1 el valor a cobrar será del 70% de la tarifa ofertada. En la Etapa 2 el valor asciende a 85%
- Los trayectos de Cabotaje abonan un 30% de la tarifa ofertada en USD

Próximos Pasos

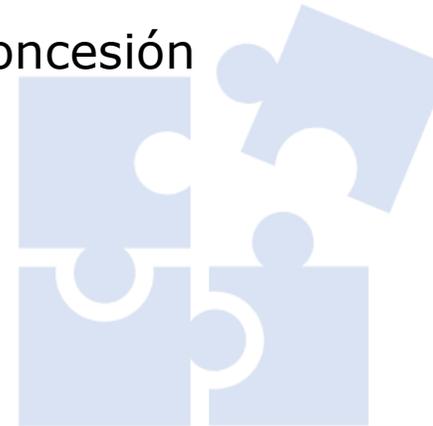
El trabajo realizado asegura poder cumplir con los plazos

Tareas Cumplidas

- ✓ Recuperación de Estadísticas Portuarias
- ✓ Desarrollo de Modelo de Tráfico
- ✓ Publicación de información
- ✓ Presentación propuestas usuarios
- ✓ Definición de obras (CAPEX y OPEX)
- ✓ Definición de Modelo de Negocios
- ✓ Reunión Informativa

Pendientes

- Aprobación del Pliego y Data Room
- Publicación y Llamado a Licitación
- Adjudicación
- Inicio de Concesión

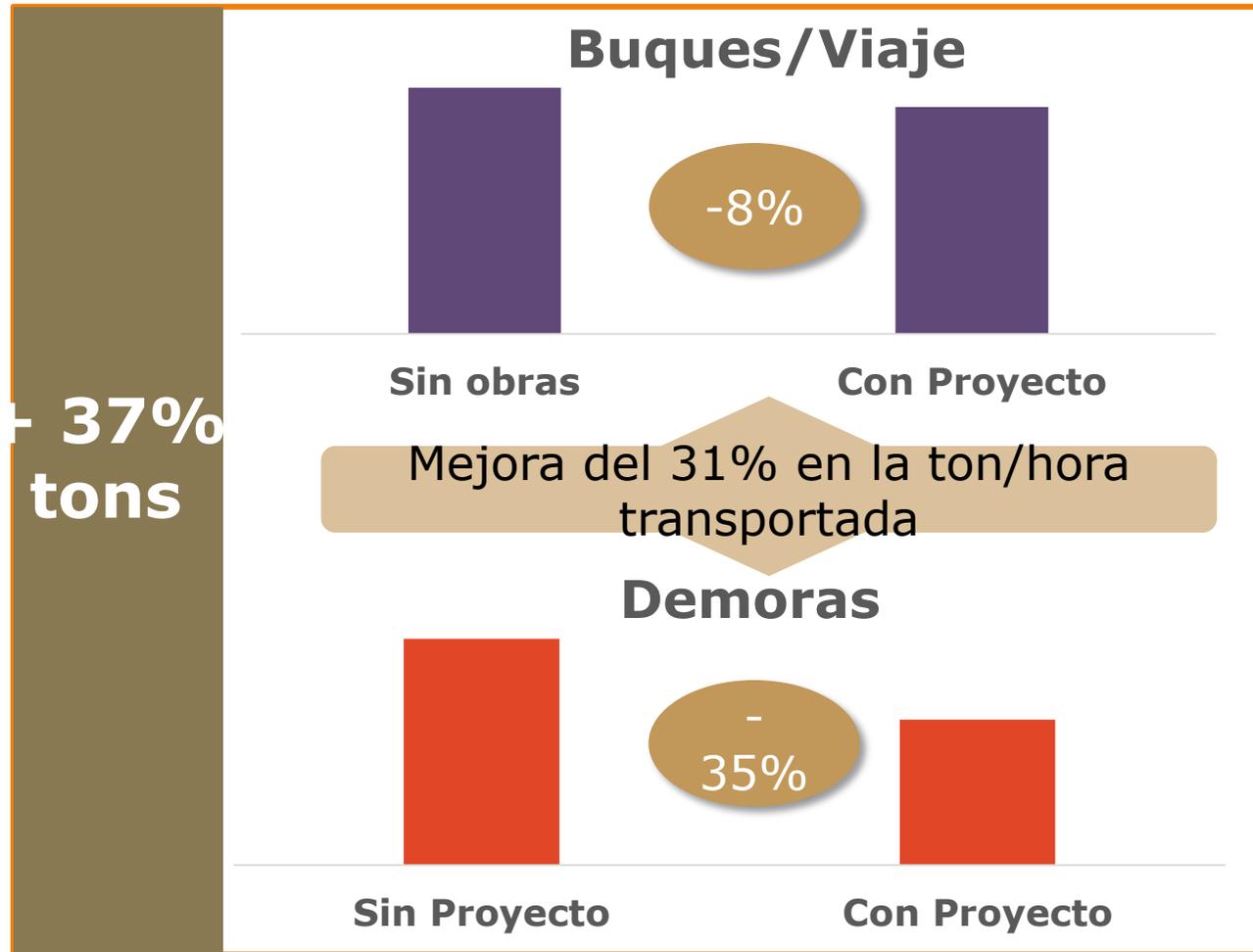


Los plazos de las tareas pendientes se ajustan a los tiempos de la licitación

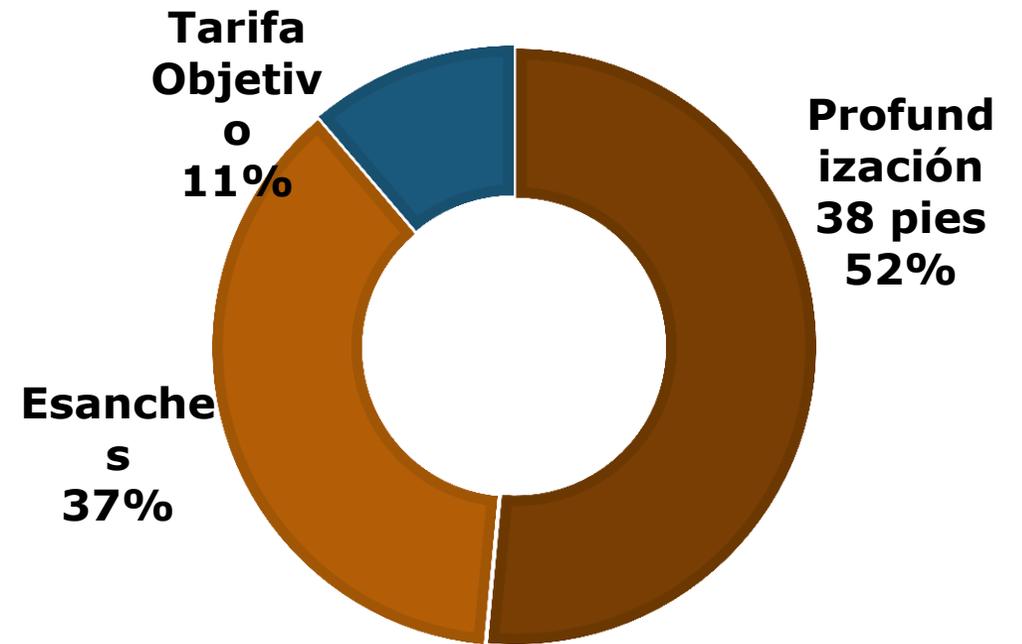
- ✓ Expediente con Pliego Generales

Impacto

El proyecto tiene un ahorro de costos estimado de más de USD 250 M por año
Impacto de las obras seleccionadas a 2030



Ahorro Total Estimado por año: USD 250 M



Fuente: MECTA - DNPTCYL

Muchas gracias

