

Lorena Rosal

Buenos Aires, 30 de enero del 2025

Al Señor Jefe de Gabinete de Ministros

Guillermo Francos

S / D

Los que suscriben, Eduardo Vischi, Gabriela Valenzuela, Stella Maris Olalla, Carolina Losada y Eduardo Galaretto, Senadores Nacionales por las provincias de Corrientes, Entre Ríos y Santa Fé respectivamente, tienen el agrado de dirigirse a Usted en relación con el proceso de licitación para la concesión del Sistema de Navegación Troncal, conforme a lo establecido en el Decreto 709/2024, que regula esta iniciativa de infraestructura estratégica para el comercio exterior argentino y de los países limítrofes. El objetivo de esta comunicación es trasladar unas primeras observaciones y propuestas constructivas en base a los análisis técnicos disponibles y las recomendaciones de expertos, con el propósito de garantizar que este proceso licitatorio contribuya de manera efectiva a mejorar la competitividad del comercio exterior del país y al desarrollo sostenible de la región.

En este contexto, resulta crucial que el diseño y ejecución del nuevo contrato de concesión contemplen medidas que favorezcan la transparencia, la competencia entre oferentes y una mayor eficiencia operativa y económica. Para ello, se destacan las siguientes recomendaciones clave:

1. Fraccionamiento de la concesión: Se sugiere dividir la concesión en múltiples secciones con características hidrológicas, hidrodinámicas y operativas diferenciadas. La configuración específica puede ajustarse según criterios técnicos y logísticos, asegurando una mayor participación de oferentes y facilitando un control más eficiente de los servicios. Aunque existen enfoques que proponen tres tramos (Paraná Superior, Paraná Inferior y Río de la Plata), también se considera válida la alternativa de dividir en dos tramos principales (Confluencia-Santa Fe y Santa Fe-Km 0), reconociendo las diferencias en las capacidades de dragado y los avances del proceso licitatorio.

2. Revisión del plazo de concesión: El plazo de concesión estipulado en el pliego actual (30 años con opción a 30 adicionales) podría ser reducido para adaptarse a las necesidades y condiciones de cada tramo. Un período inicial de 10 a 15 años, con revisiones periódicas y extensiones condicionales al cumplimiento de objetivos, es una práctica común en países como Estados Unidos, Países Bajos y Alemania, y podría optimizar el control y la adaptación del sistema.



3. Selección de trazas prioritarias: Se recomienda evaluar las ventajas técnicas, económicas y ambientales de priorizar el ramal Canal Martín García – Paraná Bravo – Paraná Guazú – Brazo Talavera debido a sus menores costos de dragado y su mayor sustentabilidad ambiental. Sin embargo, también debe considerarse la importancia estratégica del Paraná de las Palmas por su conexión con terminales portuarias clave, como la terminal de Zárate, garantizando condiciones de navegabilidad para embarcaciones de ultramar. Una evaluación integrada permitirá decidir la configuración óptima para atender las necesidades operativas y logísticas.

4. Establecimiento de metas realistas de profundización: Es esencial acelerar el calendario de profundización con metas de 42 pies como estándar deseable, manteniendo abierta la posibilidad de alcanzar 44 pies si las condiciones técnicas y ambientales lo permiten. Esto maximizaría la capacidad de carga de los buques y fortalecería la competitividad de las exportaciones argentinas.

5. Modificación de los criterios de elegibilidad y ponderación técnica: Se propone revisar los criterios de antecedentes técnicos para fomentar una participación más amplia, incluyendo la habilitación de empresas de diferentes países y aquellas controladas por Estados soberanos. Esto garantizaría un contexto competitivo más equilibrado, fomentando tarifas más competitivas y la participación de más oferentes calificados.

6. Transparencia tarifaria y participación de usuarios: Es fundamental diseñar mecanismos de revisión transparente de las tarifas de peaje, vinculándose a los costos reales y al tráfico registrado. Además, debería fortalecerse el rol de la Comisión Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná y considerar la participación de usuarios en la supervisión del sistema, ya sea mediante el órgano existente o con la creación de una instancia independiente.

7. Evaluación del impacto ambiental: Los trabajos de profundización deben cumplir con estrictos estándares ambientales internacionales, como las EPA Guidelines de Estados Unidos o las normas holandesas, minimizando el impacto en ecosistemas sensibles y zonas urbanas adyacentes.

8. Implementación de tecnologías modernas: Se sugiere la incorporación de sistemas de balizamiento dinámico y relevamiento batimétrico permanente para mejorar la seguridad y eficiencia operativa, adaptándose a las condiciones cambiantes de la hidrovía.

Estas medidas son propuestas con el ánimo de contribuir a un proceso licitatorio que maximice los beneficios para el país y sus habitantes, mejorando la competitividad

Senado de la Nación

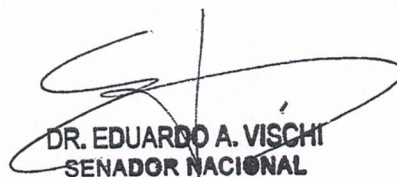
de nuestras exportaciones y fortaleciendo la posición estratégica de Argentina en el comercio internacional.

Agradeciendo de antemano la atención a esta comunicación, quedamos a su disposición para colaborar en cualquier gestión o análisis complementario que permita avanzar en la mejora de este proceso.

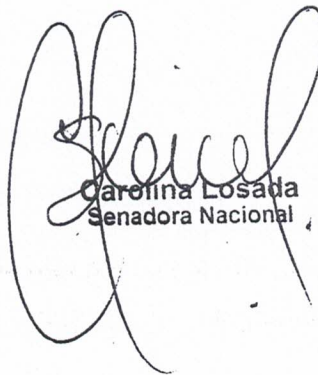
Sin más, saludamos atentamente.



Prof. Stella Maris Olalla
Senadora de la Nación



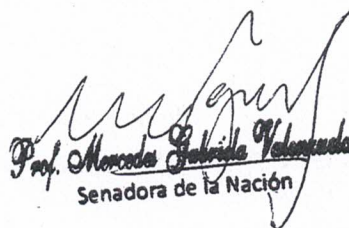
DR. EDUARDO A. VISCHI
SENADOR NACIONAL



Carolina Losada
Senadora Nacional



EDUARDO H. GILARETTO
SENADOR NACIONAL



Prof. Mercedes Gabriela Valenzuela
Senadora de la Nación