

MÁS CONTROL SOBRE LAS POSIBLES FIRMAS BENEFICIADAS

Hidrovia: Piden mayor competencia y transparencia en la licitación

Los senadores nacionales Eduardo Vischi y Gabriela Valenzuela a la par de otros tres legisladores en Juntos por el Cambio presentaron recomendaciones al jefe de Gabinete, Guillermo Francos, para optimizar la administración de la vía navegable en función de las demandas del comercio exterior y remarcan que de su éxito depende el futuro del Centro y el Norte del país.

En el marco de la licitación para la concesión del control de la Hidrovia Paraná-Paraguay, cinco senadores nacionales de Juntos por el Cambio solicitaron al jefe de Gabinete, Guillermo Francos, que el proceso garantice transparencia, competencia y eficiencia operativa y económica.

Se trata de los legisladores nacionales Eduardo Vischi, Gabriela Valenzuela, Stella Maris Olalla, Carolina Losada y Eduardo Galaretto, quienes elevaron una nota en la que proponen mejoras en el proceso de concesión del Sistema de Navegación Troncal, con el objetivo de fortalecer la competitividad y el desarrollo sostenible de la región.

PROPUESTAS TÉCNICAS PARA UNA LICITACIÓN EFICIENTE

Las recomendaciones se basan en estudios técnicos y el asesoramiento de especialistas en navegación e infraestructura.

En el documento enviado a Francos, los senadores enfatizan la necesidad de diseñar un contrato que favorezca la partici-



MEJORAS EN LA CONCESIÓN. Los senadores remarcaron que la Hidrovia Paraná-Paraguay es un eje estratégico para la economía argentina, fundamental para el comercio exterior y el desarrollo regional, remarcando que una administración equitativa y sustentable es crucial para fortalecer la competitividad del país en el mercado global.

pación equitativa de oferentes y mejore la eficiencia operativa y económica del sistema.

Uno de los puntos clave del pedido de los sena-

dores es el diseño de un esquema tarifario transparente, con revisiones públicas y supervisión de los costos reales. Para ello, proponen fortalecer el rol

de la Comisión Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay-Paraná y permitir la participación de usuarios en el control del sistema. Asimismo, destacan la

Fraccionamiento de la concesión

Los senadores señalan que una de las medidas que podría beneficiar una nueva gestión es el fraccionamiento de la concesión. En lugar de adjudicar la totalidad del corredor a un único operador, se plantea dividir la Hidrovia en múltiples tramos. Con esta estrategia, se busca fomentar la competencia entre distintos prestadores, lo que podría traducirse en una mejora en la calidad de los servicios y una reducción en los costos operativos.

Además, esta fragmentación permitiría un mayor control sobre el cumplimiento de las obligaciones contractuales, facilitando la supervisión y fiscalización del desempeño de cada concesionario.

Otra ventaja del fraccionamiento es la posibilidad de asignar cada tramo a operadores con experiencia específica en las características geográficas y operativas de la región correspondiente. Remarcan que esto permitiría adaptar mejor la infraestructura y los servicios a las necesidades locales, optimizando la navegación y el mantenimiento de la vía fluvial.

Asimismo, al diversificar los adjudicatarios, se reduciría la dependencia de un único concesionario, minimizando los riesgos asociados a una eventual discontinuidad en la prestación del servicio.

importancia de incorporar tecnologías modernas para mejorar la eficiencia operativa, como sistemas de balizamiento dinámico y relevamientos batimétricos en tiempo real. Estas herramientas permitirían una navegación más segura y eficiente en la vía troncal.

IMPACTO AMBIENTAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE

Los senadores también hacen hincapié en la necesidad de establecer estrictos controles ambientales

en los trabajos de dragado y mantenimiento del canal de navegación. Plantean la aplicación de estándares internacionales en la evaluación de impacto ambiental y la adopción de prácticas sustentables en el desarrollo de la infraestructura.

En su nota dirigida a Francos, los legisladores subrayan que estas medidas buscan garantizar una concesión eficiente y transparente, maximizando los beneficios para el país y fortaleciendo la posición de Argentina en el comercio internacional.

Selección de trazas

Otra propuesta es la selección de trazas prioritarias. Se busca evaluar y definir rutas más eficientes que permitan optimizar los costos operativos y reducir el impacto ambiental.

La reconfiguración de los trayectos de navegación se realizaría a partir de estudios técnicos que analicen el comportamiento de los ríos, los niveles de sedimentación y la factibilidad de dragado en cada sector.

Este enfoque también apunta a mejorar la seguridad de la navegación y minimizar los riesgos de accidentes o interrupciones en el tránsito fluvial. Al optimizar las rutas, se reduciría el tiempo de traslado de las embarcaciones, favoreciendo una mayor competitividad en el comercio exterior.

Profundidad de calado

En cuanto a la profundidad de la Hidrovia, se propone alcanzar un calado de 42 pies, con la posibilidad de extenderlo hasta 44 pies en función de las condiciones técnicas y ambientales.

Este aumento permitiría que embarcaciones de mayor tamaño puedan transitar con mayor carga, optimizando el transporte y reduciendo costos logísticos. Sin embargo, esta medida deberá ser evaluada con estudios de impacto ambiental para garantizar que no afecte negativamente los ecosistemas fluviales.

Finalmente, se plantea flexibilizar los requisitos de participación para ampliar la cantidad de oferentes calificados.

Plazo de concesión

Otra de las medidas es la reducción del plazo de concesión. En lugar de los 30 años inicialmente contemplados, se propone establecer contratos de entre 10 y 15 años, con revisiones periódicas para evaluar su desempeño y adaptar el esquema a las necesidades del sector.

Esta reducción temporal busca generar mayor flexibilidad en la gestión de la Hidrovia y evitar compromisos a largo plazo que podrían volverse obsoletos ante cambios tecnológicos, ambientales o comerciales.

Las revisiones periódicas permitirían realizar ajustes en función de los avances en infraestructura y navegación, así como de la evolución del comercio y la logística.