

El miércoles se realizará la primera apertura de sobres con las ofertas de los competidores que se disputan la concesión de la ruta fluvial, no sin antes haber acumulado varias presentaciones judiciales, con acusaciones cruzadas.

La licitación más grande de la gestión del presidente Javier Milei entra en una etapa de definición. El miércoles se realizará la primera apertura de sobres con las ofertas de los competidores que se disputan la concesión de la Hidrovía, no sin antes haber acumulado presentaciones judiciales sobre presunto direccionamiento y acusaciones cruzadas.

El ganador se quedará hasta 2055 con un negocio que, según calcula el Gobierno, podría facturar hasta US\$410 millones anuales por el cobro de peajes a los barcos que llevan y traen bienes.

Los contrapuntos dejaron agotados a muchos. "Que termine ya y que gane el más barato", dijeron a horas de los primeros resultados en uno de los despachos oficiales que sufrió el desgaste por la licitación. "Es una pena que hayamos perdido la oportunidad de hacer una licitación competitiva y bajar el costo para el campo", se quejó esta semana el exministro de Transporte del macrismo Guillermo Dietrich a través de su cuenta de X. Un empresario portuario se preguntó también en estos días: "¿Es necesario que esto salga? Sí. ¿Se pudieron haber hecho mejor las cosas? También".

La Hidrovía es "la autopista de los barcos". Se trata de la principal ruta comercial del país, por donde circula el 80% de las exportaciones e importaciones agroindustriales. Su trayecto nace en Buenos Aires, sube por la frontera entre Santa Fe y Entre Ríos, bordea Corrientes, Misiones, Chaco y Formosa, y sigue camino hacia Brasil, Paraguay y Bolivia.

TRAVESÍA

El viaje parece sencillo, pero esa vía no es lo suficientemente profunda para que barcos cargados con mercadería al 100% puedan navegar sin encallar. Por eso, la licitación no sólo le cederá al ganador el negocio de cobrar peajes, sino también la obligación de dragar (hacer más profunda la vía) y señalizar.

El ganador de la compulsa deberá llevar a cabo dichas obras y obtendrá ganancias a partir de la tarifa que pagan los transportistas. El Gobierno estimó que, al descontar el gasto en infraestructura, al concesionario le quedaría un 12% de ganancia sobre el total de la facturación.

La obra es grande. Los dividendos también. En consecuencia, esta licitación entró en el radar de

TIEMPO DE DEFINICIONES

Hidrovía: la licitación entra en su etapa final



ESTRATÉGICO. El impresionante volumen de comercio exterior transita por el Paraná.

las principales compañías del mercado a nivel mundial como las belgas Jan de Nul y DEME, la danesa Rohde Nielsen, y las de Países Bajos, Boskalis y Van Oord.

Según detalló un ingeniero del sector portuario, la actual profundidad de 36 pies permite cargar al 60% la bodega de los barcos. Las

obras pretendidas aumentarían el caudal de agua al menos a 39 pies, lo que elevaría "a alrededor del 90%" la capacidad de carga. Este ha sido un pedido constante del sector agroindustrial.

La licitación entonces despierta un triple interés.

El sector productivo quiere una

Hidrovía más profunda para trasladar más carga al menor precio posible; hay grandes empresas internacionales dragadoras que pelean por el negocio de la concesión y un Gobierno, versión libertaria, que quiere despojarse de la administración de esta ruta fluvial y privatizar.

Decisión de directo impacto en Corrientes

Luego de la cronología, la inclusión del factor antecedentes para valorar ofertas también provocó cuestionamientos. "Se valorarán los antecedentes del representante técnico propuesto, con experiencia en ese cargo en cualquier obra de dragado de mejora y/o mantenimiento en vías fluviales navegables, canales de acceso a puertos o dragado de recintos portuarios en los últimos diez años en la Argentina", contiene el pliego.

Esta no es una condición excluyente para presentar ofertas, pero el misterio de cuánto peso tendrá sobre el puntaje otorgado a cada competidor generó diferencias. Un profesional técnico consultado por el diario La Nación indicó que "hay una que va a estar mejor parada que las otras en ese sentido, pero ¿preferís que te opere un médico experimentado o uno que recién se recibió?".

El último punto de la polémica está vinculado al método de evaluación de las ofertas que será utilizado para seleccionar al ganador. Según se explica en los artículos 29, 30 y 31 del pliego, se creó una fórmula polinómica compuesta en mayor proporción por el precio de la tarifa que los concursantes decidan cobrarles a los barcos de la Hidrovía y, en menor



ANCLAJE LOCAL. El Puerto de la Provincia comenzó a experimentar la reactivación.

proporción, por el puntaje por sus antecedentes económicos y técnicos, y su plan de trabajo de obras. La gran duda es cómo ponderará el hecho de tener experiencia en la Argentina. Además, si bien tiene mayor influencia, la ecuación para definir al ganador puede entregarle la concesión

a alguien que no necesariamente haya presentado la oferta de peaje más barata.

Pese a los señalamientos de algunas empresas, cerca de Jan de Nul esgrimieron que no es una fórmula que los favorezca a ellos, sino que prioriza la oferta económica "sin sacrificar la calidad técnica".

Alrededor del fuego cruzado entre compañías que se disputan los millones de la Hidrovía, hubo otros actores de influencia que se movieron. Por ejemplo, un grupo de senadores encabezados por Carolina Losada le envió una carta a Francos en la que recomendó revisar puntos del pliego para contemplar medidas que "favorezcan la transparencia". Entre ellas, observaron "los criterios de antecedentes técnicos" y "la habilitación de empresas de diferentes países y aquellas controladas por Estados soberanos".

Estas controversias formarán parte del pasado cuando el próximo miércoles se abran los primeros sobres y se conozca finalmente quiénes compiten y con qué oferta. Luego de eso comenzará el período de impugnaciones y evaluación para elegir al ganador, que contempla todavía dos tramos más de apertura de sobres. La definición estará en manos de una comisión de la AGP, compuesta por Ariel Cherubini, Francisco Mansanta y Cristian Rigueiro. Es decir, todavía falta jugar "el segundo tiempo", como definió uno de los actores en esta licitación que el Gobierno quiere tener cerrada antes de mitad de año.