

III FORO HIDROVÍA UCI DPTO. SL. (11-04-25).

DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES DE LA HIDROVÍA EN EL NUEVO CONTEXTO POLÍTICO-ECONÓMICO.

Posibles aportes al NUEVO PLIEGO

1. Mantener la división de tramos
 - Timbués – Océano
 - Timbués- confluencia:
Se trata de 2 tramos con requerimientos completamente diferentes.
El dragador del tramo profundo solo puede incrementar costos, ya que en este tramo el dragado es mínimo y complementario para el seguimiento del canal profundo natural del Río (Thalweg) y requiere dragas de mucho menor porte (10 pies).
Lo relevante son los relevamientos frecuentes de fondos, reflejados en las Cartas Náuticas Digitales Oficiales actualizadas que forman parte de RIS y muestran los datos de niveles del Río, la sección del canal y su calado navegable (10 pies) y el sistema de balizamiento físico y virtual de toda la traza.
2. Eliminar el retiro de cascos hundidos a cargo del concesionario. No corresponde que lo hagan los usuarios.
3. Eliminar el tratamiento de derrames a cargo del Concesionario.
4. Modificar requerimientos técnicos para calificar en sobre 1 (morigerando exigencias de antecedentes en la VNT argentina)
5. Modificar planillas de puntaje técnico de sobre 2 (morigerando excesivas condiciones en la VNT argentina).
6. Poner un techo del 5% en hasta el precio a la ventaja que otorga la calificación del sobre técnico en la decisión final.
7. Tarifa de referencia: Sería muy importante que la tarifa fijada como referencia esté basada en un flujo de fondos descontado de ingresos y gastos con una TIR de 11/12 % después de impuestos ajustada a estándares internacionales. Los 6,30 u\$/TRN de la Licitación fallida son claramente excesivos.
8. Incorporación de tecnología: Insistiría en la urgente necesidad de incorporar las modernas tecnologías de ayuda a la navegación que forman parte del River Information System y los relevamientos frecuentes de fondos con la tecnología multihaz. Las Cartas Náuticas Digitales deberían reflejar inmediatamente las verdaderas condiciones del canal. Incluir provisión y actualización tecnológica cada 5 años a cargo del concesionario.

9. Profundización final de 42 pies con una única tarifa final sugerida (o de referencia) explicitada con cálculos (contemplando vigencia de solo 2 pies de RBQ).
10. Implementar: Etapa 0 (toma de posesión - 60 días). Etapa 1 (Ensanches y profundización 36 pies RDLP y BGT - Años 1 y 2). Etapa 2 (Profundización 40 pies TO y 36 BGT - Años 3, 4 y 5). Etapa 3 (Profundización 42 pies TO y 36 BGT - Años 6, 7 y 8). Etapa 4 (Mantenimiento 42 pies TO y 36 BGT - Años 9 a 15). Incluyendo para Etapas 3 y 4 eventual profundización de BGT acorde a decisiones futuras sobre Martín García (CARP).
11. Incluir en pliego tabla de progresión de tarifa porcentual a cobrar por el concesionario, acorde a profundidades reales logradas, por cada pie de incremento, de 36 a 42 pies. Sirve también para acordar con el concesionario tarifas justas en caso de postergaciones temporarias de profundizaciones, debidas a demoras en autorizaciones ambientales, otros imprevistos, etc.
12. Se debe incluir en pliego contemplar y como acordar posibles profundizaciones de BGT a más de 36 pies, acorde a profundizaciones que se pudieran ejecutar en el futuro en canales de Martín García, con aumentos de tarifas a acordar.
13. Se incluyen desde Año 2 ensanches de canales de mano única y cruces según nuevo diseño (buques Post Pánamax de 245/255m * 38m en toda la VNT de TO, incluyendo BGT; con acceso permitido de buques New Pánamax de 366m * 51m (en el RDLP). Todos los ensanches según lo acordado con la CAPyP, y que validen las RBQ constantes de 2 pies hasta los 40 pies de calado, ya implementado por resolución reciente de PNA.
14. Tramo SF/TO con 12 (ó 17 según acuerden con las autoridades) pies y ancho de canales constantes de 116 m.
15. Niveles de Referencia o diseño actualizados (1970/2024) aportados por los usuarios.
16. Rutas secundarias para buques en lastre (en PI y BGT), con señalización y ayudas, pero sin dragados.

17. En condiciones de Crecidas Extraordinarias no se reconocen gastos extra, si se otorga tiempo adicional para restablecer las dimensiones de los canales a mantener.
18. En condiciones de Bajantes Extraordinarias se prevé profundización extra temporaria con acuerdo de tarifa adicional temporaria, que se debe prever en el nuevo pliego.
19. Para las Especificaciones Técnicas del Pliego de Señalización más ayudas, tomar todas las mejoras de ambos pliegos (SS y Usuarios).
20. Para EslAs obligados a concesionarios, tanto de dragados como de señalización más ayudas, usar los TdR del Pliego USU (más exigentes y actualizados) y complementar con Pliego SS.
21. Incluir profundizaciones y mantenimiento, acompañando la TO, para la zona común (fondeo en rada La Plata) y zona de maniobras y fondeos en Km 93/99 (según solicitud de la CAPyP).
22. Incluir relevamientos y señalización virtual de radas de fondeo y maniobras, según asignación dinámica de ubicaciones y dimensiones por la PNA.
23. Incluir posibilidades de vaciados correctivos, solicitud del concesionario y autorización del concedente (ya está en el pliego de la SS, se podría mejorarlo).
24. Incluir pronósticos de niveles y calados.
25. Relevamientos batimétricos con sonda ecógrafo multihaz (bidimensional) en pasos críticos, cada 15 días; en pasos del río Paraná (PM, PI, PdIP y BGT), para obtener determinantes críticos en pasos de navegación.
26. Retrotraer tarifa actual a la previa al aumento (visto ya no hay brecha se podrá renegociar tarifa x m³ con JDN, además ya no se draga Timbués – SF y se debería conseguir exención IVA y dejar de pagar deuda a JDN).
27. Sacar deuda remanente a JdeN del pliego y que sea negociada por el Estado Nacional como sucedió con otras empresas acreedoras.
28. La duración del contrato, en principio era 15 años con extensión posible a 15 más. Ahora se habla de 10 + 10=20 pero en realidad el contrato sería

redactado para 10 años con posible extensión a 10 si se cumplen determinadas condiciones...

G.P.Wade – Gerente CAPYM (Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas)