



# ESTADO DE SITUACIÓN DE LA HIDROVÍA PARAGUAY- PARANÁ: PROCESO LICITATORIO

Fecha: mayo 2026.



## INTRODUCCIÓN

La Bolsa de Comercio de Santa Fe (BCSF) acompaña el redireccionamiento del proceso licitatorio hacia esquemas que refuercen la transparencia, la eficiencia y la previsibilidad.

En este marco, el presente documento tiene por objeto actualizar el estado de la licitación de la Hidrovía Paraguay- Paraná expuesto en el informe: Situación actual de la Hidrovía: período septiembre 2024 - octubre 2025.<sup>1</sup>

## PLIEGO LICITATORIO Y FUNCIONAMIENTO DEL PROCESO DE CONCESIÓN

El proceso licitatorio de la Vía Navegable Troncal (VNT) tiene por objeto la selección de un concesionario para la realización de tareas de modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización, así como de dragado, redragado y mantenimiento integral de la vía navegable.

La licitación pública constituye el procedimiento general de selección de contratistas por parte de la Administración. A través de este mecanismo, el Estado convoca a interesados a presentar ofertas bajo condiciones previamente establecidas en los pliegos, con el objetivo de seleccionar aquella que resulte más conveniente conforme a criterios técnicos, económicos y jurídicos. En este sentido, el régimen de contrataciones públicas —establecido por el Decreto Delegado N° 1023/2001— se rige por principios tales como la transparencia, la publicidad, la concurrencia, la igualdad, la razonabilidad y la eficiencia en el uso de los recursos públicos.

En particular, el esquema en análisis se encuadra en una concesión de obra pública por peaje, conforme a la Ley N° 17.520, mediante la cual el Estado encomienda a un tercero la ejecución, conservación y explotación de la infraestructura, transfiriéndole el riesgo operativo y otorgándole el derecho a percibir una retribución a través del cobro de tarifas a los usuarios. En este modelo, el financiamiento de las obras recae principalmente en el concesionario, quien recupera su inversión a lo largo del período contractual.

Durante el año 2025 se difundieron versiones preliminares del pliego —incluyendo instancias de “pliego ciudadano” en el **sistema CONTRAT.AR**— que permitieron identificar los principales ejes técnicos, económicos e institucionales del esquema en análisis. Posteriormente, se formalizó el pliego licitatorio vigente que rige el proceso en curso, sobre cuya base se desarrollan las distintas etapas de la licitación.

En paralelo, a lo largo del último año y medio se desarrollaron instancias de debate técnico e institucional con participación de actores públicos y privados, tanto a nivel nacional como internacional, incluyendo gobiernos, entidades empresarias y usuarios del sistema. Estas instancias contribuyeron a la definición de criterios orientados a mejorar la competitividad logística, promover inversiones en infraestructura y fortalecer la eficiencia operativa del sistema.

En términos de diseño, se ha planteado un esquema concesional de largo plazo —referido en ámbitos técnicos en torno a los 25 años, con posibilidad de prórroga— que busca equilibrar la necesidad de inversión con la recuperación de costos por parte del sector privado. Asimismo, se contempla la gestión de la vía

---

<sup>1</sup> [Ver informe.](#)

navegable como un sistema integral, dada su complejidad operativa y su carácter dinámico, lo que favorece un esquema de concesión unificada.

En relación con la transparencia del proceso, se incorporó la asistencia técnica de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, orientada a validar el diseño del procedimiento, contribuir a la elaboración de los pliegos y promover condiciones de competencia efectiva. En materia ambiental, el proceso prevé la realización de estudios de impacto ambiental y la implementación de instancias de participación pública, estableciendo como criterio que toda intervención deberá contar con las evaluaciones correspondientes en forma previa a su ejecución.

Entre los objetivos operativos del esquema se encuentra la mejora de las condiciones de navegabilidad, en miras de alcanzar mayores niveles de profundidad en determinados tramos, y de optimizar la eficiencia del transporte fluvial reduciendo los costos logísticos.

### **ETAPAS DEL PROCESO LICITATORIO Y ESTADO ACTUAL**

En términos procedimentales, la licitación se desarrolla mediante etapas sucesivas y excluyentes. Tras la presentación de ofertas, el 27 de febrero de 2026 se efectuó la apertura del Sobre N° 1, correspondiente a la documentación administrativa y técnica, instancia en la que se evaluaron los antecedentes y requisitos de admisibilidad de los oferentes. Posteriormente, se realizó la evaluación técnica de las propuestas de dragado, capacidades operativas y sistemas de señalización, quedando habilitados aquellos oferentes que cumplieron con las exigencias del pliego.

Superada dicha etapa, el procedimiento avanzó hacia la apertura del Sobre N° 2, relativo a las ofertas económicas y planes de trabajo, instancia determinante para la adjudicación. Finalizada la evaluación económica, corresponde la emisión del dictamen de adjudicación, la adjudicación formal y, finalmente, la suscripción del contrato de concesión e inicio de la ejecución. Al momento de elaboración del presente informe, la licitación se encuentra en la etapa de evaluación económica.

#### *Financiamiento:*

El esquema de concesión previsto se financia principalmente a través del cobro de peajes a los usuarios de la vía navegable, sin contemplar, en principio, aportes directos del Estado nacional. En este modelo, el concesionario asume la ejecución de las obras y tareas de mantenimiento a su costo, recuperando la inversión mediante la tarifa aplicada al tránsito de buques, conforme a las condiciones que se establezcan en el contrato.

### **CRONOLOGIA Y SITUACIÓN ACTUAL**

#### *- Diciembre 2025:*

La nueva licitación de la Hidrovía fue oficialmente abierta con la publicación de la Resolución N° 67/2025 de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPYN), publicada en el Boletín Oficial el 19 de diciembre de 2025.

#### *- Enero 2026:*

A través del Decreto N° 5/2026, el Gobierno Nacional fortalece el régimen de contrataciones públicas mediante la exclusión de los oferentes que se encuentren incluidos en las listas de inhabilitados del Banco Mundial y/o del Banco Interamericano de Desarrollo. Norma que anticipaba que la empresa estatal CCCC Shanghai Dredging podría quedar fuera de la licitación de la Hidrovía en sus etapas preliminares.

- *Febrero 2026:*

Se realizó la apertura del Sobre N° 1, correspondiente a la documentación administrativa y técnica presentada por los oferentes en el marco de la licitación pública nacional e internacional convocada por la Agencia Nacional de Puertos y Navegación. Como resultado de esta instancia, fueron precalificadas las empresas Dredging Environmental and Marine Engineering NV (DEME) y Jan De Nul N.V., mientras que DTA Engenharia fue desestimada por incumplimientos formales en la garantía de mantenimiento de oferta.

El nuevo proceso muestra diferencias sustanciales respecto del fallido intento de 2025. Se registró una mayor competencia efectiva, con tres oferentes internacionales (principalmente de origen europeo y brasileño), y un respaldo institucional relevante, incluyendo auditoría y asistencia técnica de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

Asimismo, a través de un **comunicado**, se anunció la conformación de un Consejo de Control de la Vía Navegable Troncal con participación público-privada, incorporando a las provincias, cámaras empresarias y distintos actores del sistema logístico, con el objetivo de fortalecer la transparencia y el seguimiento del contrato. No obstante, dicha instancia fue presentada por la Agencia Nacional de Puertos y Navegación, sin que hasta el momento se haya identificado un acto administrativo formal que disponga su creación.

- *Marzo 2026:*

Por Resolución N° 47/2026 de la Administración General de Puertos, se estableció prorrogar el esquema de bonificaciones del peaje en el tramo Santa Fe–Confluencia hasta el 30 de abril de 2026, configurando una tarifa para el transporte internacional de USD 1,30 por tonelada de registro neto (TRN) en un contexto de redefinición institucional y mientras se avanza en la licitación del nuevo esquema concesional.

- *Abril 2026:*

Mediante un **comunicado oficial**, se conoció la aprobación de la etapa de evaluación técnica y la precalificación de dos oferentes Jan De Nul N.V. (en asociación con Servimagnus S.A.) y DEME. La información oficial no detalla el grado de cumplimiento relativo de cada propuesta; no obstante, fuentes del sector señalan posibles diferencias en los resultados de la evaluación técnica entre los oferentes.

Superada esta instancia y sin impugnaciones formales que alteren el dictamen, el proceso ingresó en su fase decisiva con la apertura del Sobre N° 2, correspondiente a las ofertas económicas y los planes de trabajo, etapa que resultará determinante para la adjudicación de la concesión.

- *Mayo 2026:*

Se otorga una bonificación del 16,7% en la tarifa de peaje de la VNT para los buques que utilicen el Canal Martín García, con vigencia retroactiva entre mayo y junio de 2026.



El Gobierno de la Provincia de Santa Fe, en el marco de la Mesa Productiva Provincial, el gobernador Maximiliano Pullaro y el ministro Gustavo Puccini anunciaron el avance de los lineamientos para la futura licitación de la terminal de contenedores del Puerto de Santa Fe, bajo un esquema de concesión privada con control estatal.



## SÍNTESIS:

1. Durante el período de 2025-2026 se consolidó el rediseño del esquema concesional de la Hidrovía Paraguay-Paraná, bajo un modelo de concesión de obra pública por peaje.
2. El proceso licitatorio avanzó con la publicación del pliego vigente, la apertura de sobres, la evaluación técnica y la precalificación de oferentes, encontrándose actualmente en la etapa de evaluación económica.
3. Se registró una mayor competencia e institucionalidad respecto del proceso fallido de 2025, con participación de oferentes internacionales y asistencia técnica de organismos especializados.
4. Paralelamente, se implementaron medidas transitorias en materia tarifaria y se promovieron instancias de seguimiento y participación institucional vinculadas al control del futuro contrato.



### **CENTRO DE ESTUDIOS Y SERVICIOS:**

**Director Ejecutivo:** Dr. Juan Pablo Durando

**Directora:** Lic. María Lucrecia D'Jorge

**Coordinador:** Mg. Pedro P. Cohan

### **BOLSA DE COMERCIO DE SANTA FE:**

**Presidente:** Dr. Juan Pablo Durando

**INTEGRANTES DEL CES Y ÁREA DE PRENSA:**

[www.bcsf.com.ar/ces/quienes-somos.php](http://www.bcsf.com.ar/ces/quienes-somos.php)