



H. Cámara de Diputados de la Nación

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Exhortar al Poder Ejecutivo Nacional revocar de manera inmediata el acto de apertura de sobres previsto para el 27 de febrero de 2026, correspondiente al proceso licitatorio de la Vía Navegable Troncal del Río Paraná, así como a suspender toda continuidad del procedimiento de la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 1/2025 (Resolución 67/2025), hasta tanto se elaboren, publiquen y sometan a instancias de participación ciudadana efectiva los Estudios de Impacto Ambiental integrales, acumulativos y estratégicos de las obras y/o intervenciones proyectadas.

Exigir el estricto cumplimiento de lo dispuesto por la Ley General del Ambiente N° 25.675, de los artículos 41 y 124 de la Constitución Nacional —en particular en lo relativo al derecho a un ambiente sano y al dominio originario de las provincias sobre sus recursos naturales— y de la Ley N° 27.566 aprobatoria del Acuerdo de Escazú, garantizando la participación de las provincias ribereñas, los gobiernos locales y la ciudadanía en todas las instancias del proceso de toma de decisiones vinculadas a la Vía Navegable Troncal.

Expresar el acompañamiento de esta Honorable Cámara a los reclamos formulados por organizaciones sociales y ambientales, comunidades ribereñas, pescadores artesanales, sectores académicos y ciudadanos y ciudadanas que han cuestionado la legalidad y legitimidad del actual proceso licitatorio, en razón de la ausencia de instancias sustantivas de consulta pública, acceso adecuado a la información ambiental y evaluación técnica independiente de la documentación correspondiente.

Blanca Osuna
Jorge Taiana
Nancy Sand
Christian Zulli
Caren Tepp
Raúl Hadad
Carlos Castagneto
Lorena Pokoik
Hugo Yasky
Hilda Aguirre
Martín Aveiro
Andrea Freites
Santiago Luis Roberto
José Gómez
Pablo Todero



H. Cámara de Diputados de la Nación

Fundamentos:

Sr. Presidente

La Vía Navegable Troncal —principal corredor fluvial del país, estructurado sobre el río Paraná— constituye un eje estratégico para la economía, la soberanía y el ambiente de la República Argentina. No se trata simplemente de una infraestructura logística: se trata de un sistema ecosistémico complejo, fuente de biodiversidad, trabajo, cultura y vida para millones de argentinos y argentinas.

El antecedente inmediato del proceso que hoy se intenta relanzar es la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 1/2024, dada de baja por el propio Poder Ejecutivo mediante la Resolución 7/2025 de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación, tras la presentación de un único oferente, y a la existencia de múltiples denuncias judiciales por presuntas irregularidades.

Entre ellas, se señalaron la inexistencia de estudios de impacto ambiental actualizados; vicios en el acto administrativo que autorizó el llamado a licitación; irregularidades en la conformación de la comisión evaluadora; cuestionamientos en el procedimiento para determinar el plazo de la concesión; la ineficacia de las mesas interdisciplinarias convocadas para la redacción del pliego; y deficiencias en la fórmula prevista para la evaluación técnica de ofertas.

Estas observaciones fueron recogidas en el dictamen de la Procuraduría de Investigaciones Administrativas del Ministerio Público Fiscal, emitido en febrero de 2025 (Expediente 126-22-Dictamen-11-2-25), que señaló expresamente la ausencia de evaluación de impacto ambiental previa al llamado licitatorio y sostuvo de manera categórica la obligatoriedad de garantizar la participación social, académica y científica, conforme lo establecen la Ley General del Ambiente N° 25.675 y la Ley N° 27.566 que aprueba el Acuerdo de Escazú.

Dicho pronunciamiento constituye un antecedente institucional insoslayable y una advertencia clara sobre las deficiencias estructurales del proceso.

Nos encontramos, entonces, frente a un procedimiento licitatorio atravesado por graves cuestionamientos de transparencia, que pone en discusión no sólo la legalidad administrativa, sino también la defensa de la soberanía nacional frente a intereses corporativos.

Lejos de subsanar esas falencias, el Poder Ejecutivo avanzó con un nuevo proceso licitatorio y convocó a una audiencia pública el 3 de noviembre de 2025, basada en un “Informe de Gestión y Evaluación Ambiental” que no incorporó Estudio de Impacto Ambiental alguno. Esta irregularidad fue oportunamente señalada mediante el Proyecto de Resolución, Expediente N° 6451-D-2025, en el cual declaré la ilegitimidad de dicha audiencia, convocada por la Agencia Nacional de Puertos y Navegación mediante la Resolución N° 48/2025.

En esa instancia participaron 247 oradores y oradoras, y más del 90% de las intervenciones manifestó su rechazo a la profundización del dragado sin contar previamente con estudios de impacto ambiental actualizados, técnicamente fundados y sometidos a evaluación pública efectiva.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Los cuestionamientos formulados fueron de carácter técnico, legal y metodológico, evidenciando una amplia preocupación social frente al rumbo adoptado por el Estado nacional.

La Ley General del Ambiente es clara: toda obra o actividad susceptible de degradar el ambiente debe contar con evaluación de impacto ambiental previa, participación ciudadana real y acceso irrestricto a la información pública ambiental. Estos no son requisitos formales; son condiciones de validez democrática.

El artículo 33 de la Ley 25.675 dispone que los dictámenes emitidos por organismos del Estado sobre daño ambiental tendrán la fuerza probatoria de los informes periciales. En consecuencia, el pronunciamiento de la Procuraduría, sumado a la contundente expresión ciudadana en la audiencia pública, consolida un cuadro de seria irregularidad institucional que no puede ser ignorado por este Congreso.

Asimismo, las provincias ribereñas —Buenos Aires, Entre Ríos, Corrientes, Misiones, Formosa, Chaco y Santa Fe— titulares del dominio originario de los recursos naturales conforme el artículo 124 de la Constitución Nacional, no han tenido participación efectiva en el diseño del proceso. La exclusión provincial vulnera el federalismo ambiental y desnaturaliza cualquier pretensión de legitimidad institucional.

A ello se suma la decisión del Poder Ejecutivo de incorporar el río Paraná Guazú, curso interior de la provincia de Entre Ríos, a la traza de la Vía Navegable Troncal sin información pública suficiente sobre obras proyectadas, zonas de dragado, áreas de descarga y eventuales impactos en poblaciones ribereñas, turismo, pesca artesanal y provisión de agua.

Existe, además, un antecedente judicial relevante de la Corte Suprema de Justicia de la Nación en la causa “Nordi, Amneris Lelia c/ Buenos Aires, Provincia de y otros s/ daño ambiental” (CSJ 180/2010), que ordenó revisar metodologías de dragado ante cuestionamientos ambientales en tramos del Paraná. Ignorar este antecedente implicaría desatender estándares jurisprudenciales en materia ambiental.

El antecedente antes mencionado guarda estrecha relación con lo sucedido en la ciudad de Victoria, provincia de Entre Ríos, donde la bajante extraordinaria del río Paraná, sumada a intervenciones de dragado no debidamente controladas en el tramo del Paraná Medio del canal troncal de la Hidrovía Paraguay–Paraná, generó un grave impedimento en la captación de agua cruda y, como consecuencia directa, serias dificultades en la distribución de agua potable para consumo humano.

La situación evidenció la extrema vulnerabilidad de las ciudades ribereñas frente a decisiones que alteran la dinámica natural del río sin planificación integral ni control ambiental efectivo. El impacto no se limitó al abastecimiento de agua. Se produjeron afectaciones significativas sobre el ambiente natural, la flora y la fauna; se incrementó el riesgo de incendios en zonas de pastizales y humedales; se dificultó la navegación en canales secundarios —algunos de los cuales constituyen vías de acceso a instituciones educativas y escuelas isleñas— y se vieron comprometidas actividades productivas esenciales como la pesca artesanal, el engorde de ganado en islas y el turismo local.

Pero, sin duda, el aspecto más alarmante fue la amenaza concreta al derecho humano al agua potable.



H. Cámara de Diputados de la Nación

A este cuadro se suma la ausencia de políticas públicas coordinadas —tanto nacionales como provinciales— destinadas al mantenimiento integral de las cuencas hídricas, la insuficiencia de controles sobre los concesionarios responsables de obras fluviales y la falta de inversión sostenida en infraestructura y mantenimiento de las tomas de agua.

Esta combinación de factores no solo profundizó la crisis en Victoria, sino que expone una amenaza estructural para todas las ciudades ribereñas que dependen del río Paraná para garantizar el acceso al agua y el desarrollo de sus comunidades.

El Gobierno nacional anunció la creación de un “Consejo de Control de la Vía Navegable Troncal” integrado mayoritariamente por cámaras empresariales exportadoras que no corrige este déficit democrático. Por el contrario, consolida una concepción mercantilista del río, reduciéndolo a una plataforma logística para el comercio exterior. En ese sentido, habla de “usuarios del norte” y “usuarios del sur”. Bajo esa categoría no aparecen los pueblos del litoral, los pescadores artesanales, las comunidades que viven a la vera del río ni las organizaciones socioambientales. Un río no tiene usuarios: tiene pueblos que lo habitan.

Más aún, el mismo Poder Ejecutivo que hoy pretende exhibir institucionalidad fue quien disolvió el Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable Troncal (ECOVINA) mediante el Decreto 699/2024, debilitando la participación provincial y el control federal.

Frente a esta concepción reduccionista, he presentado el Proyecto de Ley 4053-D-2025 para la creación de la Comisión Administradora del Río Paraná, organismo interjurisdiccional público que garantice soberanía federal, control ambiental y participación efectiva de las provincias ribereñas. Asimismo, acompaño el Pedido de Informes Expediente 7385-D-2025 sobre aspectos económico-financieros, técnicos, tarifarios, federales y ambientales del proceso licitatorio.

La gestión de la Vía Navegable Troncal debe ser pública, federal, participativa y ambientalmente responsable.

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares el acompañamiento del presente proyecto de Resolución.

Blanca Osuna
Jorge Taiana
Nancy Sand
Christian Zulli
Caren Tepp
Raúl Hadad
Carlos Castagneto
Lorena Pokoik
Hugo Yasky
Hilda Aguirre
Martín Aveiro
Andrea Freites
Santiago Luis Roberto
José Gómez
Pablo Todero



H. Cámara de Diputados de la Nación