

PROYECTO DE RESOLUCION

La H. Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional que, a través del Ministerio de Economía, la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPYN), la Secretaría de Transporte y los organismos competentes, informe a esta Honorable Cámara de Diputados de la Nación, en los términos del artículo 100 inciso 11 de la Constitución Nacional, sobre el estado actual del procedimiento licitatorio relativo a la concesión de la Vía Navegable Troncal, incluyendo el proceso de elaboración y aprobación de los pliegos, la participación de organismos internacionales, el régimen de peajes, los oferentes presentados, las eventuales descalificaciones producidas, las reuniones mantenidas con representantes empresariales y los mecanismos previstos de control y fiscalización del futuro concesionario.

A tal efecto, sírvase informar:

I. Marco institucional y normativo

1. Indique el marco normativo completo aplicable al proceso licitatorio actualmente en curso para la concesión de la Vía Navegable Troncal, detallando decretos, resoluciones, disposiciones y actos administrativos dictados por el Poder Ejecutivo Nacional y por la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPYN).
2. Informe el alcance institucional del Decreto de Necesidad y Urgencia N° 3/2025, mediante el cual se creó la Agencia Nacional de Puertos y Navegación, suprimiéndose la ex Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables y disponiéndose la disolución de la Administración General de Puertos S.A.U., indicando qué competencias asumió la ANPYN respecto del proceso licitatorio de la Hidrovía.
3. Informe cuál es el encuadre jurídico actual de la concesión de la Vía Navegable Troncal y qué actos administrativos dispusieron la convocatoria vigente.

II. Elaboración de pliegos y procedimiento licitatorio

4. Remita el texto completo de los pliegos licitatorios actualmente vigentes, junto con sus anexos técnicos, económicos, ambientales y contractuales.
5. Informe qué organismo o dependencia tuvo a su cargo la redacción material de los pliegos y qué funcionarios intervinieron en su elaboración y aprobación.

6. Indique si la ANPYN aprobó la realización de una audiencia pública informativa y un Informe de Gestión y Evaluación Ambiental vinculados al proceso licitatorio, detallando fechas, actos administrativos correspondientes y principales observaciones formuladas durante dicho procedimiento.
7. Remita copia del expediente administrativo completo vinculado a la confección de pliegos, consultas, observaciones e impugnaciones presentadas por empresas interesadas.
8. Informe qué modificaciones fueron introducidas en el segundo proceso licitatorio respecto del intento fallido anterior, en particular en relación con:
 - a. plazo de concesión
 - b. precio de referencia
 - c. criterios de admisibilidad
 - d. esquema de dragado
 - e. mecanismos de control y auditoría

III. Oferentes y evaluación de ofertas

9. Indique qué empresas presentaron ofertas en el procedimiento licitatorio actualmente en curso.
10. Informe si las empresas DEME, Jan De Nul y DTA Engenharia se presentaron formalmente como oferentes y cuál fue el resultado de la evaluación preliminar de cada una.
11. Indique si la empresa brasileña DTA Engenharia fue observada o descalificada por incumplimientos formales, detallando el acto administrativo correspondiente, el fundamento técnico-jurídico y el estado actual de cualquier impugnación o recurso.
12. Informe si la empresa Jan De Nul participa directa o indirectamente —por sí o a través de empresas vinculadas— en operaciones históricas de dragado y balizamiento de la Vía Navegable Troncal.
13. Indique si se verificó la existencia de vínculos societarios, contractuales o comerciales entre los actuales oferentes y empresas que hayan intervenido en concesiones anteriores o en subcontrataciones posteriores al año 2021.

IV. Auditoría internacional y rol de organismos internacionales

28. Informe con precisión cuál fue el organismo internacional que participó en carácter de auditor o asistente técnico del procedimiento licitatorio, especificando si se trató de UNCTAD u otra agencia del sistema de Naciones Unidas.

29. Remita copia del convenio, acuerdo de cooperación, asistencia técnica, informe o documento emitido por dicho organismo internacional en relación con el proceso licitatorio.
30. Indique cuál fue el alcance de dicha auditoría o acompañamiento internacional, especificando si incluyó:
- asistencia en la redacción de pliegos
 - control de legalidad
 - evaluación de transparencia del proceso
 - recomendaciones económicas o técnicas
 - evaluación de ofertas
17. Informe si el organismo internacional formuló observaciones, objeciones o sugerencias respecto del procedimiento licitatorio, de los pliegos o de la estructura económica del contrato.

V. Régimen económico, peajes y control tarifario

28. Informe cuál es el esquema tarifario previsto para el futuro concesionario en materia de peajes, indicando:
- unidad de medida utilizada
 - valores de referencia establecidos
 - metodología de actualización tarifaria
 - autoridad competente para aprobar modificaciones tarifarias
28. Indique si el precio de referencia del contrato fue reducido respecto del proceso licitatorio anterior y en qué proporción.
29. Informe cuál es la estimación oficial de facturación anual del negocio concesionado y cuáles son las proyecciones de recaudación por peajes para los próximos cinco años.
30. Remita los dictámenes técnicos y económicos que justifican el esquema tarifario previsto en el pliego.
31. Informe qué mecanismos de control prevé el pliego respecto de:
- profundidad efectiva del canal navegable
 - obras de dragado
 - balizamiento
 - señalización
 - auditoría de costos
 - cumplimiento de inversiones

23. Indique si existen bonificaciones vigentes de peaje —como las aplicadas al Canal Martín García— detallando su fundamento, plazo y costo fiscal o financiero.

VI. Transparencia, impugnaciones y antecedentes del proceso

24. Informe si el procedimiento licitatorio anterior fue declarado nulo o dejado sin efecto, indicando los fundamentos formales y materiales de dicha decisión.

25. Indique si existieron denuncias, impugnaciones o cuestionamientos públicos o administrativos por posible direccionamiento de pliegos, favoritismo o afectación de la competencia en cualquiera de los procesos licitatorios de la Hidrovía impulsados desde diciembre de 2023 a la fecha.

26. Remita copia de toda impugnación, observación o presentación administrativa realizada por empresas interesadas en el proceso licitatorio.

27. Informe si el Poder Ejecutivo Nacional inició investigaciones internas o administrativas por posibles pactos anticompetitivos, presiones empresariales o maniobras destinadas a afectar la competencia entre oferentes.

VII. Reuniones con oferentes y gestiones de lobby

28. Informe si funcionarios de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación, del Ministerio de Economía, de la Secretaría de Transporte o de otras áreas del Poder Ejecutivo mantuvieron reuniones con representantes de:

- a. DEME
- b. Jan De Nul
- c. empresas vinculadas
- d. estudios jurídicos o consultoras que actuaran en su representación.

28. Detalle fecha, participantes, lugar, objeto y documentación producida en cada una de esas reuniones.

29. Indique si en dichas reuniones participaron funcionarios, asesores o dirigentes políticos que no integren formalmente la estructura administrativa responsable del proceso licitatorio, incluyendo personas vinculadas al ámbito parlamentario o a espacios políticos del oficialismo.

30. Informe si existe constancia documental, minuta, agenda oficial o registro de audiencias de tales reuniones.

31. Informe si representantes de empresas interesadas en la licitación de la Vía Navegable Troncal mantuvieron reuniones o encuentros institucionales con autoridades del Poder Legislativo Nacional durante el desarrollo del proceso licitatorio.

32. En caso afirmativo, detalle:

- a. fecha y lugar de dichas reuniones
- b. empresas y representantes participantes
- c. autoridades o funcionarios presentes
- d. carácter institucional de los encuentros
- e. documentación o registros oficiales existentes.

VIII. Control parlamentario y federal

34. Indique qué participación tuvieron las provincias ribereñas, los usuarios de la vía navegable, las cámaras empresarias y los sectores exportadores en la definición de los pliegos y condiciones contractuales.

35. Informe si existe un Consejo de Control de la Vía Navegable Troncal, cuál es su integración, qué facultades posee y de qué manera intervendrá en la fiscalización del futuro concesionario.

36. Indique cuáles serán los mecanismos de control público permanente sobre el futuro operador, incluyendo auditorías, penalidades, causales de rescisión, metas de dragado y verificación independiente.

37. Informe en qué fecha estima el Poder Ejecutivo Nacional que la nueva concesión comenzará efectivamente a operar.

Pablo JULIANO
Gisela SCAGLIA

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

La infraestructura logística constituye uno de los pilares estructurales del desarrollo económico de las naciones. Los sistemas de transporte fluvial, marítimo, ferroviario y terrestre no sólo permiten el movimiento de mercancías: determinan la competitividad internacional de los países, condicionan su inserción en los mercados globales y definen, en gran medida, la viabilidad económica de sus sectores productivos.

En el caso de la República Argentina, la denominada Vía Navegable Troncal, conocida comúnmente como Hidrovía Paraná–Paraguay, constituye la principal arteria logística del comercio exterior nacional. A través de este sistema fluvial circula la mayor parte de las exportaciones agroindustriales del país, así como un volumen significativo del comercio regional del MERCOSUR.

Diversos estudios técnicos y estadísticas del sector logístico coinciden en señalar que más del ochenta por ciento de las exportaciones agroindustriales argentinas se canalizan a través de este corredor fluvial, que conecta los complejos portuarios del Gran Rosario con los mercados internacionales. La Hidrovía no es, por lo tanto, una infraestructura secundaria: constituye uno de los sistemas logísticos más relevantes del continente y uno de los principales activos estratégicos de la economía argentina.

La magnitud económica del sistema resulta igualmente significativa. El mantenimiento de las condiciones de navegabilidad —dragado, balizamiento, señalización y control del tráfico— constituye un servicio esencial para garantizar la continuidad del comercio exterior argentino. Al mismo tiempo, la administración del sistema involucra la gestión de peajes y tarifas fluviales que representan un flujo económico de enorme relevancia, asociado a la operatoria de uno de los corredores exportadores más importantes del hemisferio sur.

En este contexto se inscribe el actual proceso licitatorio impulsado por el Poder Ejecutivo Nacional para la concesión de la operación, mantenimiento y dragado de la Vía Navegable Troncal.

La relevancia institucional de este proceso no puede ser subestimada. No se trata simplemente de adjudicar un contrato de obra pública o de servicios portuarios. Se trata de definir quién administrará, durante décadas, una infraestructura logística que constituye la columna vertebral del comercio exterior argentino.

Esta situación adquiere particular importancia en el marco de las transformaciones institucionales recientes introducidas por el Poder Ejecutivo Nacional en la estructura administrativa del sistema portuario y de navegación.

Mediante el Decreto de Necesidad y Urgencia 3/2025, el Poder Ejecutivo dispuso la creación de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPYN), transfiriendo a este organismo competencias que anteriormente se encontraban distribuidas entre la Administración General de Puertos y la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables.

Este rediseño institucional concentra en un nuevo organismo funciones decisivas para la regulación del sistema portuario y para la gestión del proceso licitatorio de la Hidrovía. En consecuencia, la transparencia, legalidad y trazabilidad administrativa de las decisiones adoptadas por dicha agencia adquieren una relevancia institucional aún mayor.

El actual procedimiento licitatorio se desarrolla, además, en un contexto que ha sido objeto de debates públicos y cuestionamientos por parte de distintos actores del sector logístico, portuario y exportador.

La primera convocatoria licitatoria impulsada por el actual gobierno fue finalmente dejada sin efecto tras registrarse un número insuficiente de oferentes y tras haberse planteado diversas objeciones relativas a los términos del proceso. Posteriormente se inició un nuevo procedimiento con modificaciones en los pliegos y en el esquema económico del contrato.

Según información difundida en medios especializados y reportes periodísticos recientes, el nuevo proceso licitatorio podría haber quedado reducido a la participación de dos grandes empresas internacionales especializadas en dragado y obras hidráulicas: la compañía belga DEME y la también belga Jan De Nul, firmas con amplia trayectoria en el negocio global del dragado portuario y fluvial.

Esta situación plantea interrogantes legítimos acerca del nivel efectivo de competencia en el procedimiento licitatorio y sobre las condiciones bajo las cuales se está estructurando el futuro contrato de concesión.

La cuestión reviste aún mayor importancia si se considera que el sistema de la Hidrovía constituye un monopolio natural de infraestructura logística: una vez adjudicada la concesión, el operador seleccionado ejercerá durante años una posición determinante en la gestión de un corredor por el cual circula la mayor parte del comercio exterior argentino.

Por esta razón, la transparencia del proceso licitatorio, la claridad de los pliegos, la competencia efectiva entre oferentes y los mecanismos de control público resultan elementos fundamentales para garantizar que la concesión responda al interés general y no derive en distorsiones regulatorias o concentraciones indebidas de poder económico.

A esta dimensión institucional se suma una segunda dimensión estratégica: la política comercial internacional de la República Argentina.

En los últimos meses, el Congreso de la Nación aprobó el Acuerdo Interino de Comercio entre el MERCOSUR y la Unión Europea, instrumento internacional que amplía las oportunidades de acceso de los productos argentinos a uno de los mercados más exigentes y sofisticados del mundo.

La implementación efectiva de dicho acuerdo depende, entre otros factores, de la capacidad logística del país para transportar sus exportaciones en condiciones competitivas, eficientes y seguras. En otras palabras, el funcionamiento adecuado de la Hidrovía constituye un factor determinante para el éxito de la inserción comercial del país en los mercados europeos.

La eficiencia del dragado, la previsibilidad de los peajes, la estabilidad regulatoria y la transparencia en la gestión del corredor fluvial inciden directamente en los costos logísticos del comercio exterior argentino. Cualquier distorsión en la administración de la Hidrovía puede traducirse en mayores costos de exportación y, por lo tanto, en una pérdida de competitividad para la producción nacional.

En este sentido, la licitación de la Hidrovía no es sólo una cuestión de política portuaria: es una decisión que impacta directamente sobre la capacidad del país para aprovechar las oportunidades comerciales derivadas del acuerdo MERCOSUR–Unión Europea.

A su vez, el proceso licitatorio involucra aspectos económicos y financieros de enorme relevancia. El esquema tarifario del sistema, los peajes aplicables a la navegación, las obligaciones de inversión en dragado y señalización, y los mecanismos de control sobre el concesionario constituyen elementos centrales para evaluar el impacto económico del contrato.

La experiencia internacional demuestra que los grandes corredores logísticos requieren marcos regulatorios sólidos, mecanismos de auditoría independientes y control institucional permanente para evitar situaciones de captura regulatoria o concentración excesiva del poder económico en actores privados.

Por esta razón, el Congreso de la Nación no puede permanecer ajeno a la evolución de este proceso.

La Constitución Nacional reconoce al Poder Legislativo amplias facultades de control sobre los actos del Poder Ejecutivo. El artículo 100 inciso 11 establece que el Jefe de Gabinete de Ministros debe concurrir al Congreso y responder los informes que le sean requeridos por las Cámaras.

Asimismo, el Congreso posee competencias específicas en materia de desarrollo económico, comercio exterior y promoción del crecimiento armónico del país derivadas del artículo 75 incisos 18 y 19, que encomiendan al Estado promover el progreso económico, el desarrollo regional y el bienestar general.

La infraestructura logística del comercio exterior argentino, la gestión de un corredor estratégico como la Hidrovía y la transparencia de un proceso licitatorio de esta magnitud se encuentran directamente vinculadas con dichas atribuciones constitucionales.

En consecuencia, resulta plenamente legítimo que esta Honorable Cámara requiera información detallada sobre el estado del procedimiento licitatorio, los pliegos aprobados, las empresas oferentes, el esquema tarifario proyectado, las auditorías internacionales mencionadas en el proceso y las reuniones mantenidas entre funcionarios públicos y representantes empresariales.

En este punto, adquiere particular relevancia institucional la necesidad de garantizar plena transparencia respecto de las gestiones realizadas por empresas interesadas en el proceso licitatorio ante autoridades públicas. La experiencia internacional demuestra que las concesiones de infraestructura estratégica —especialmente aquellas vinculadas a corredores logísticos de alto valor económico— suelen generar intensas actividades de representación de intereses por parte de empresas y consultoras. En tal sentido, la eventual existencia de reuniones o gestiones institucionales entre representantes de empresas interesadas en la licitación y funcionarios del Poder Ejecutivo o autoridades del Poder Legislativo debe ser conocida con claridad por el Parlamento, no con el objeto de prejuzgar conductas, sino para asegurar que el proceso se desarrolle bajo criterios de transparencia, igualdad de condiciones entre oferentes y pleno respeto de las reglas de competencia.

La Argentina necesita infraestructura moderna, necesita inversiones y necesita fortalecer su inserción en el comercio internacional. Pero esas inversiones sólo pueden consolidarse sobre la base de instituciones transparentes, reglas claras y procedimientos administrativos que garanticen igualdad de condiciones para todos los actores.

La Hidrovía Paraná-Paraguay constituye uno de los activos logísticos más importantes de la Argentina. Su gestión no puede quedar envuelta en incertidumbres regulatorias, dudas sobre el procedimiento licitatorio o interrogantes acerca de la competencia efectiva entre oferentes.

Porque en el comercio internacional contemporáneo, la competitividad de los países no depende únicamente de la calidad de sus productos o de la abundancia de sus recursos naturales. Depende también de la solidez de sus instituciones y de la transparencia con la que administran las infraestructuras estratégicas que sostienen su economía.

La licitación de la Hidrovía no es simplemente un contrato administrativo. Es, en los hechos, una decisión que definirá durante años el funcionamiento del principal corredor logístico del comercio exterior argentino.

En definitiva, lo que está en discusión no es únicamente la adjudicación de un contrato de dragado ni la administración técnica de una vía fluvial. Lo que está en juego es el control de la principal arteria logística del comercio exterior argentino, el corredor por el que circula la mayor parte de la producción agroindustrial que sostiene la balanza comercial del país y que resultará determinante para aprovechar las oportunidades abiertas por el acuerdo comercial entre el MERCOSUR y la Unión Europea.

Cuando un proceso licitatorio de esta magnitud se desarrolla con escasa información pública, interrogantes sobre la competencia efectiva entre oferentes y en un contexto de reorganización institucional del sistema portuario nacional, el Congreso no puede limitarse a observar en silencio.

La administración de la Hidrovía no es un asunto menor ni un expediente administrativo más: es una decisión que puede condicionar durante décadas la estructura logística, la competitividad exportadora y el poder económico asociado al comercio exterior argentino.

Precisamente por esa razón, resulta imprescindible que el Parlamento ejerza plenamente su función de control y exija claridad absoluta sobre las reglas, los actores y los intereses que están definiendo el futuro de uno de los activos estratégicos más importantes de la Nación.

Por las razones expuestas, solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto de resolución.

Pablo JULIANO
Gisela SCAGLIA