



H. Cámara de Diputados de la Nación

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

Reclamar al Poder Ejecutivo Nacional la suspensión inmediata de la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 1/2025, convocada mediante la Resolución 67/2025, destinada a la concesión de la Vía Navegable Troncal del Río Paraná, en razón de las graves irregularidades y procedimientos ilegales denunciados tanto durante la Audiencia Pública del 03 de Noviembre del 2025, como en el Dictamen emitido por la Procuraduría de Investigaciones Administrativas (PIA), organismo perteneciente al Ministerio Público Fiscal. Asimismo, en las presentaciones realizadas por legisladoras y legisladores nacionales de esta Honorable Cámara, cuyos fundamentos respaldan y justifican las denuncias formuladas, así como también la denuncia presentada por la Asociación Civil de Abogados, Abogadas y Profesionales Ambientalistas (AAdeAA).

Toda la documentación mencionada evidencia irregularidades previamente señaladas en el procedimiento licitatorio anterior. Entre los aspectos más críticos observados, se destacan:

- Condiciones para la cesión del contrato, que atenta contra el principio de igualdad
- Inadecuada redacción de la Cláusula Anticorrupción, que no garantiza la transparencia ni el cumplimiento de las obligaciones internacionales asumidas por el Estado argentino en materia de lucha contra la corrupción.
- Limitación a la posibilidad de impugnar por parte de los oferentes, que constituye una restricción ilegítima al derecho de garantizar que el procedimiento se desarrolle en un marco de regularidad, razonabilidad e igualdad.
- Limitación a la participación de ciertas formas asociativas, en contradicción con las recomendaciones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), vulnerando el principio de concurrencia esencial en toda licitación pública.
- Distorsión en la forma de evaluación de las ofertas, constatándose una grave vulneración al principio de transparencia por la ausencia de parámetros objetivos para la calificación de aspectos sustanciales de las ofertas técnicas.
- Deficiencia en las intervenciones del servicio jurídico permanente de la ANPYN

Todos los requisitos y garantías esenciales no han sido debidamente cumplimentados en los procedimientos llevados adelante, razón por la cual corresponde resguardar la legalidad, transparencia y legitimidad de la Licitación mencionada mediante su inmediata suspensión.

Blanca Osuna
Jorge Taiana
Mónica Frade
Jorge Neri Araujo Hernández
Julia Strada
Carlos Castagneto
Nancy Sand
Lorena Pokoik
Hilda Aguirre



H. Cámara de Diputados de la Nación

Fundamentos

Sr. Presidente:

La Agencia Nacional de Puertos y Navegación, en su carácter de autoridad competente, lleva adelante la Licitación Pública Nacional e Internacional N.º 1/2025, convocada mediante la Resolución 67/2025, para la concesión de la Vía Navegable Troncal comprendida entre el kilómetro 1.238 del Río Paraná —punto denominado Confluencia— y la Zona de Aguas Profundas Naturales en el Río de la Plata exterior, kilómetro 239,1 del Canal Punta Indio, incluyendo el Canal Ingeniero Emilio Mitre y los tramos correspondientes al Río Paraná de las Palmas, Paraná Bravo, Paraná Guazú y Río Talavera.

El presente proyecto tiene por objeto expresar el enérgico rechazo al proceso licitatorio correspondiente a la Licitación Pública Nacional e Internacional N.º 1/2025 y solicitar su inmediata suspensión, en razón de las graves irregularidades, violaciones a la normativa ambiental vigente y afectaciones a los principios de transparencia, libre competencia y participación ciudadana denunciadas durante el procedimiento, las cuales fueron expuestas en la Audiencia Pública convocada por la propia autoridad de aplicación, en denuncias judiciales y en dictámenes de la Procuraduría de Investigaciones Administrativas (PIA).

Antecedentes:

Cabe recordar que la anterior Licitación Pública Nacional e Internacional N.º 1/2024 para la concesión de la Vía Navegable Troncal fue anulada por el Gobierno Nacional mediante la Resolución 7/2025 de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación, luego de la presentación de un único oferente, múltiples denuncias por presuntas irregularidades y las observaciones formuladas por la Procuraduría de Investigaciones Administrativas del Ministerio Público Fiscal de la Nación.

En el marco del nuevo proceso licitatorio, el 3 de noviembre de 2025 se realizó la Audiencia Pública sobre el Informe de Gestión y Evaluación Ambiental de la Vía Navegable Troncal, de la cual participaron doscientos cuarenta y siete expositores previamente inscriptos conforme los requisitos establecidos por la autoridad convocante.

Sin embargo, entre la documentación puesta a disposición por la Agencia Nacional de Puertos y Navegación en el sitio oficial no se incorporó un Estudio de Impacto Ambiental integral, pese a tratarse de un requisito esencial previsto por la normativa ambiental vigente, particularmente por la Ley General del Ambiente N.º 25.675.

En este sentido, corresponde destacar que la Constitución Nacional, en sus artículos 41 y 124, reconoce el derecho a un ambiente sano y el dominio originario de las provincias sobre sus recursos naturales. En igual sentido, la Constitución de la Provincia de Entre Ríos, en sus artículos 83, 84 y 85, reafirma dichos principios y establece obligaciones concretas de preservación ambiental.

Asimismo, el Acuerdo de Escazú, aprobado por Ley N.º 27.566, garantiza el derecho de acceso a la información ambiental, la participación pública en los procesos de toma de decisión y el acceso a la justicia en asuntos ambientales. Dicho tratado obliga al Estado a



H. Cámara de Diputados de la Nación

asegurar que toda información ambiental sea clara, accesible, comprensible y oportuna para la ciudadanía.

Por su parte, los artículos 11, 12 y 13 de la Ley General del Ambiente establecen expresamente la obligatoriedad de realizar un Estudio de Impacto Ambiental previo para toda obra o actividad susceptible de degradar el ambiente o afectar la calidad de vida de la población. Dicho estudio debe contemplar la descripción detallada de las obras proyectadas, sus impactos potenciales y las medidas de mitigación correspondientes, debiendo ser evaluado por la autoridad ambiental competente.

Resulta especialmente grave que las provincias ribereñas —Buenos Aires, Entre Ríos, Corrientes, Misiones, Formosa, Chaco y Santa Fe— no hayan participado de manera efectiva en instancias de consulta, revisión o evaluación de los aspectos ambientales vinculados al proyecto, pese a ser titulares del dominio originario de los recursos naturales involucrados, conforme el artículo 124 de la Constitución Nacional.

Estas provincias integran, junto con el Estado Nacional, el Consejo Federal Hidrovía suscripto en 2020 y actualmente vigente. No obstante, ello, mediante el Decreto 699/2024 el Poder Ejecutivo Nacional dispuso la disolución del Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable Troncal (ECOVINA), organismo que garantizaba la representación de las provincias ribereñas en la administración y control de la Hidrovía. Tal decisión implicó un evidente retroceso en materia de federalismo, participación provincial y control soberano sobre uno de los principales corredores fluviales del país.

En este marco, corresponde mencionar que fueron presentados los proyectos 4732-D-2024 y 4719-D-2025, impulsados junto a legisladores de distintas provincias ribereñas, mediante los cuales se expresó rechazo al citado decreto por considerar que vulnera el esquema federal de administración de la Vía Navegable Troncal.

Asimismo, resulta de suma relevancia el dictamen emitido por la Procuraduría de Investigaciones Administrativas en febrero de 2025, en el expediente “Expte-126-22-Dictamen-11-2-25”, referido a las denuncias sobre irregularidades detectadas en el proceso licitatorio anterior.

En dicho pronunciamiento, la PIA cuestionó expresamente la ausencia de una adecuada evaluación de impacto ambiental y sostuvo de manera categórica la necesidad de garantizar la participación social efectiva en este tipo de procesos. En particular, afirmó que:

“...es obligatorio que en consideración al impacto de la intervención en el Río Paraná puedan expresarse y sean considerados los aportes de las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales abocadas al estudio y seguimiento de cuestiones vinculadas al ambiente y calidad de vida humana. Del mismo modo especialistas con trayectoria académica e Institutos con producción de conocimiento sobre la relación salud-ambiente y cuidado de cursos de agua...”

Asimismo, la Procuraduría consideró indispensable la intervención de instituciones, organismos especializados y actores sociales conforme lo establecido por la Ley General del Ambiente N.º 25.675 y el Acuerdo de Escazú aprobado por Ley N.º 27.566.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Audiencia Pública

El 3 de noviembre de 2025 se realizó la Audiencia Pública sobre el Informe de Gestión y Evaluación Ambiental de la Vía Navegable Troncal, en la cual participaron doscientos cuarenta y siete expositores previamente inscriptos conforme los requisitos establecidos por la autoridad convocante.

Sin embargo, la documentación puesta a disposición por la Agencia Nacional de Puertos y Navegación en el sitio web oficial evidenció una grave omisión: entre los informes, antecedentes y documentos sometidos a consideración pública no se incorporó un Estudio de Impacto Ambiental integral, actualizado y aprobado por la autoridad ambiental competente, pese a tratarse de un requisito obligatorio conforme a la Ley General del Ambiente N.º 25.675 y al Acuerdo de Escazú aprobado por Ley N.º 27.566.

Frente a dicha situación, mediante el expediente 6451-D-2025, presentado el 11 de noviembre de 2025, impulsé un Proyecto de Resolución tendiente a declarar la ilegitimidad de la mencionada Audiencia Pública, rechazando los informes, documentos y argumentos expuestos por los funcionarios de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación, por no constituir verdaderos estudios de impacto ambiental sobre las obras e intervenciones proyectadas en la Vía Navegable Troncal.

En dicha iniciativa se sostuvo que el procedimiento desarrollado incumplió las exigencias establecidas por la Ley General del Ambiente y el Acuerdo de Escazú en materia de evaluación ambiental, acceso a la información pública y participación ciudadana efectiva en procesos susceptibles de producir impactos significativos sobre el ambiente.

Asimismo, se requirió la elaboración y presentación de estudios de impacto ambiental completos, con su correspondiente evaluación y autorización por parte de las autoridades ambientales competentes, y la posterior realización de una nueva audiencia pública que garantice el efectivo cumplimiento de la manda constitucional de participación social en la toma de decisiones ambientales.

Del mismo modo, esta Honorable Cámara acompañó los reclamos formulados por ciudadanos, organizaciones sociales, especialistas y representantes de comunidades ribereñas que participaron de la audiencia y denunciaron su ilegitimidad, solicitando la nulidad del procedimiento por considerar que constituye un obstáculo insalvable para cualquier futura convocatoria licitatoria vinculada a obras sobre la Vía Navegable Troncal.

Los aspectos ambientales involucrados en las tareas de dragado, profundización y mantenimiento de la Hidrovía poseen una relevancia estratégica no sólo para las poblaciones ribereñas, sino para la totalidad del país, dada su incidencia sobre el abastecimiento de agua, la biodiversidad, la actividad pesquera, el turismo, la producción regional, el transporte y el equilibrio ecológico del sistema fluvial Paraná–Río de la Plata.

En este sentido, resulta especialmente preocupante el antecedente registrado en la ciudad de Victoria, provincia de Entre Ríos, donde durante el año 2024 el Departamento Ejecutivo Municipal declaró el Estado de Emergencia Ambiental e Hídrica ante el severo riesgo de abastecimiento de agua para consumo humano y actividades económicas, producto de la



H. Cámara de Diputados de la Nación

extraordinaria bajante del río Paraná, el dragado intensivo y la acumulación de sedimentos en bocas de ríos y arroyos vinculados al sistema hídrico local.

Dicha situación reviste particular gravedad considerando que sectores vinculados a empresas logísticas multinacionales y cámaras agroexportadoras impulsan una mayor profundización de los canales navegables, lo cual podría generar impactos directos sobre el caudal hídrico, humedales, lagunas, arroyos y ecosistemas de los cuales dependen numerosas comunidades ribereñas.

A ello se suma la incertidumbre generada por la incorporación del río Paraná Guazú a la traza de la Vía Navegable Troncal, sin que hasta el momento se conozcan públicamente los proyectos de obra previstos, los sectores a dragar, las zonas de descarga de sedimentos ni las eventuales consecuencias ambientales, sociales y económicas para las poblaciones asentadas sobre sus costas.

Pese a las dificultades denunciadas para acceder a información clara y participar adecuadamente del procedimiento, la audiencia registró una amplia participación de expertos, académicos, organizaciones sociales, sindicatos y referentes ambientales que manifestaron un fuerte rechazo al modelo de intervención proyectado sobre el río Paraná.

El propio Informe Final de la Audiencia Pública¹ reconoce que se registraron 247 oradores, de los cuales 210 correspondieron a personas físicas y 37 a personas jurídicas, y enumera un conjunto de cuestionamientos centrales formulados durante el procedimiento.

Entre las principales observaciones expuestas por los participantes se destacan:

- la impugnación de la legalidad y legitimidad de la audiencia;
- la oposición al dragado de profundización;
- la ausencia de Estudios de Impacto Ambiental y Evaluaciones Ambientales Estratégicas;
- el incumplimiento del Acuerdo de Escazú;
- la falta de participación de provincias y comunidades ribereñas;
- los impactos sobre humedales, pesca y biodiversidad;
- los riesgos vinculados al cambio climático y la bajante del río Paraná;
- los efectos del dragado sobre el abastecimiento de agua en la ciudad de Victoria;
- y los cuestionamientos vinculados a la soberanía y control estatal sobre la Vía Navegable Troncal.

Asimismo, numerosos participantes sostuvieron que el modelo impulsado carece de licencia social y representa una lógica extractiva incompatible con la protección ambiental y el derecho de las comunidades a participar en decisiones que afectan directamente sus territorios y condiciones de vida.

En ese marco, organizaciones y ciudadanos exigieron la nulidad de la audiencia pública y la suspensión inmediata del proceso licitatorio proyectado, denunciando que el Gobierno Nacional no puede alegar desconocimiento frente al contundente rechazo social expresado durante el procedimiento participativo.

¹ IF-2025-126399269-APN-GCT#ANPYN



Procuraduría de Investigaciones Administrativas

Con fecha 15 de mayo de 2026, la Procuraduría de Investigaciones Administrativas (PIA) emitió un Dictamen² en el marco de la Licitación Pública Nacional e Internacional N.º 1/2025 para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y de las tareas de dragado, redragado y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal (VNT), bajo el régimen de concesión impulsado por la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPyN).

En dicho pronunciamiento, la PIA reiteró una serie de graves irregularidades ya advertidas en procedimientos anteriores y sostuvo que las mismas merecen reproche administrativo y podrían derivar en eventuales consecuencias penales.

El organismo intervino a partir de diversas denuncias y presentaciones efectuadas por actores de la sociedad civil, organizaciones ambientalistas, integrantes de consorcios portuarios y empresas vinculadas al proceso licitatorio, quienes señalaron múltiples deficiencias en los pliegos y en el procedimiento administrativo llevado adelante por la ANPyN.

En primer término, la Procuraduría advirtió incumplimientos al Acuerdo de Escazú —aprobado por Ley N° 27.566— en materia de acceso a la información ambiental y participación ciudadana. En particular, cuestionó que durante la Audiencia Pública Informativa se hubiera puesto a disposición un volumen excesivo de documentación —superior a nueve mil páginas— en plazos insuficientes para su análisis, impidiendo una participación real, efectiva e informada de la ciudadanía. En consecuencia, sostuvo que el procedimiento de consulta pública se redujo a un cumplimiento meramente formal.

Asimismo, la PIA observó que la documentación licitatoria reproduce irregularidades que ya habían sido señaladas en el procedimiento licitatorio anterior, posteriormente dejado sin efecto por la propia Administración.

Entre las principales observaciones formuladas por la Procuraduría se destacan las siguientes:

Condiciones para la cesión del contrato

El modelo contractual prevé la posibilidad de ceder la concesión a terceros que cumplan requisitos similares a los del adjudicatario original, una vez transcurrido determinado plazo o porcentaje de inversión ejecutada.

La PIA advirtió que dicha cláusula vulnera el principio de igualdad entre oferentes, ya que permitiría que la concesión termine siendo explotada por sujetos que originalmente no reunían las condiciones exigidas para participar del procedimiento, afectando la transparencia y regularidad del sistema de selección pública.

² Expte 113-26 y 119-25 dictamen 15-5-26



H. Cámara de Diputados de la Nación

Cláusula anticorrupción

El dictamen cuestionó la redacción de la denominada cláusula anticorrupción, por cuanto habilitaría el reconocimiento de prestaciones económicas al concesionario aun cuando se comprobara la existencia de prácticas corruptas que determinen la nulidad del vínculo contractual.

La Procuraduría consideró irrazonable que el sujeto responsable de un acto ilícito pueda eventualmente recibir compensaciones económicas derivadas de su propio accionar irregular, situación incompatible con los compromisos internacionales asumidos por el Estado argentino en materia de lucha contra la corrupción y transparencia administrativa.

Restricciones al derecho de impugnación

La PIA también objetó las limitaciones impuestas por el pliego al derecho de impugnar las distintas etapas del procedimiento.

Según las condiciones establecidas, un oferente excluido en una etapa no podría cuestionar decisiones adoptadas en instancias posteriores, incluso cuando dichas decisiones pudieran afectar la regularidad general de la licitación.

La Procuraduría entendió que esta restricción resulta ilegítima y vulnera el derecho de los participantes a exigir que todo el procedimiento se desarrolle conforme principios de legalidad, igualdad y razonabilidad.

Restricciones a las Uniones Transitorias de Empresas (UTE)

El dictamen cuestionó además la limitación a la participación de oferentes bajo la modalidad de Unión Transitoria de Empresas (UTE), al considerar que carece de justificación técnica, jurídica o económica suficiente.

Según la PIA, dicha restricción afecta el principio de concurrencia y libre competencia que debe regir toda contratación pública, alejándose del objetivo esencial de obtener las mejores condiciones posibles para el Estado Nacional.

Distorsión en el sistema de evaluación de ofertas

Uno de los aspectos más severamente cuestionados por la Procuraduría refiere al mecanismo de evaluación de ofertas previsto en el pliego licitatorio.

La PIA sostuvo que el diseño del procedimiento desnaturaliza el régimen de licitación de etapa múltiple al reincorporar la valoración técnica dentro de la puntuación global final de las ofertas.

El artículo 30 del Pliego de Bases y Condiciones establece un Puntaje Global de Oferta (PGO) compuesto por:

- hasta 80 puntos para la oferta técnica;
- y hasta 120 puntos para la oferta económica.



H. Cámara de Diputados de la Nación

De esta manera, la evaluación técnica es ponderada en dos oportunidades: primero como requisito de admisibilidad y luego nuevamente como elemento determinante de la adjudicación final.

La Procuraduría consideró que este esquema vulnera la lógica propia de las licitaciones de etapa múltiple, en las cuales la instancia técnica debe operar exclusivamente como filtro de capacidad e idoneidad, reservándose la etapa final para una comparación objetiva de las propuestas económicas.

Asimismo, se advirtió la ausencia de criterios objetivos claros para calificar distintos componentes técnicos de las ofertas, tales como equipos de dragado, recursos humanos y capacidades operativas, otorgando a la Comisión Evaluadora amplios márgenes de discrecionalidad.

El dictamen sostuvo que dicha falta de parámetros uniformes habilita interpretaciones subjetivas o arbitrarias que lesionan directamente los principios de transparencia, igualdad y libre competencia.

A ello se suma que la fórmula económica prevista presenta una extrema sensibilidad frente a mínimas variaciones tarifarias, generando penalizaciones desproporcionadas que, en la práctica, convierten la competencia económica en un ejercicio meramente formal.

La PIA advirtió que este esquema podría favorecer direccionamientos o favoritismos en beneficio de determinados oferentes, afectando gravemente la confianza pública en el procedimiento licitatorio.

Posibles conflictos de intereses

En relación con la transparencia e imparcialidad que deben regir el procedimiento de evaluación de ofertas, corresponde asimismo señalar una situación que merece especial atención institucional.

En este marco, resulta relevante la situación del contador Francisco Mansanta, integrante de la comisión evaluadora de la presente licitación y, simultáneamente, delegado argentino ante la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU) con carácter "ad honorem". Esta superposición de funciones adquiere particular relevancia en virtud de antecedentes de denuncias vinculadas a presuntos sobreprecios en obras de dragado en las que habría participado la firma JAN DE NUL, actualmente oferente en el presente proceso licitatorio.

La coexistencia de dichas funciones, sumada a las denuncias públicas formuladas respecto de posibles vínculos o intereses concurrentes, genera serios interrogantes sobre las garantías de imparcialidad, transparencia y resguardo del interés público que deben regir toda contratación estatal de esta magnitud estratégica.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Falta de justificación de deudas y garantías

La PIA cuestionó además la incorporación de obligaciones vinculadas a deudas pendientes con acreedores actuales de la Vía Navegable Troncal sin una adecuada fundamentación técnica ni jurídica.

El dictamen señaló que no se identifican con claridad el origen, composición, acreedores ni criterios de determinación de dichas obligaciones, afectando el principio de razonabilidad administrativa.

Omisión de la Evaluación de Impacto Ambiental

La Procuraduría reiteró la ausencia de un procedimiento integral de Evaluación de Impacto Ambiental con intervención de la autoridad ambiental nacional competente.

Asimismo, destacó la necesidad de que la Subsecretaría de Ambiente intervenga previamente mediante la emisión de una Declaración de Impacto Ambiental que determine la viabilidad del proyecto y establezca medidas de mitigación de daños ambientales.

La PIA sostuvo expresamente que tales omisiones no pueden ser subsanadas mediante informes parciales o planes de gestión ambiental complementarios.

Deficiencias del servicio jurídico permanente de la ANPyN

Finalmente, la Procuraduría cuestionó la actuación del servicio jurídico permanente de la ANPyN, al considerar que su intervención fue meramente formal y omitió analizar las cuestiones jurídicas sustanciales involucradas en el procedimiento.

En particular, señaló que el servicio jurídico actuó como un simple acompañamiento de decisiones políticas, apartándose de su deber institucional de garantizar la legalidad y regularidad de la actuación administrativa.

Como consecuencia de las irregularidades detectadas, la Procuraduría remitió las actuaciones a la Fiscalía Federal N.º 9 en el marco de la causa CFP 478/25, en trámite ante el Juzgado Federal N.º 7 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En sus conclusiones finales, la PIA sostuvo que existen elementos suficientes para advertir serias irregularidades en la redacción de los pliegos y en el procedimiento licitatorio, las cuales podrían derivar en nulidades, impugnaciones y eventuales responsabilidades administrativas y/o penales vinculadas a la eventual adjudicación de la concesión.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Conclusión

La ausencia de una evaluación ambiental integral y de estudios de impacto ambiental debidamente elaborados, aprobados y sometidos a una verdadera instancia de participación ciudadana constituye una de las principales irregularidades del procedimiento licitatorio actualmente en curso para la concesión de la Vía Navegable Troncal.

Las denuncias formuladas por organizaciones ambientales, sociales, académicas, científicas, políticas y vinculadas a la defensa de la soberanía nacional evidencian que el proceso de licitación y eventual reprivatización de las tareas de dragado y balizamiento del río Paraná se desarrolla bajo serios cuestionamientos en materia de legalidad, transparencia, control público y protección ambiental.

Resulta especialmente preocupante que, pese a los antecedentes de nulidad del proceso licitatorio anterior —dejado sin efecto por el propio Gobierno Nacional luego de múltiples denuncias judiciales, impugnaciones de empresas participantes y observaciones formuladas por distintos sectores sociales y políticos—, el nuevo procedimiento reproduzca gran parte de las irregularidades previamente advertidas.

A ello se suma el reciente dictamen de la Procuraduría de Investigaciones Administrativas, que ratifica numerosos cuestionamientos planteados durante la Audiencia Pública y concluye que existen elementos suficientes para advertir serias irregularidades administrativas susceptibles de generar nulidades e incluso eventuales responsabilidades penales.

Asimismo, las observaciones formuladas respecto del modelo de profundización proyectado sobre la Vía Navegable Troncal, particularmente en relación con el aumento del calado hasta los 44 pies, generan fundadas preocupaciones sobre sus consecuencias ambientales, hidrológicas y sociales para las comunidades ribereñas, humedales, cursos de agua y ecosistemas asociados al río Paraná.

El río Paraná no constituye únicamente una vía de navegación comercial. Se trata de uno de los sistemas hídricos más importantes de América del Sur, que atraviesa siete provincias argentinas, conecta cinco países y cumple una función estratégica en términos ambientales, económicos, culturales y sociales.

Su caudal sostiene economías regionales, actividades productivas, biodiversidad, humedales y comunidades enteras que dependen directamente del equilibrio ecológico del sistema fluvial. En un país caracterizado por fuertes desigualdades en la distribución natural del agua, la preservación de los grandes ríos constituye una política estratégica vinculada al acceso al agua, al desarrollo sustentable y a la soberanía nacional.

Por ello, he presentado el Proyecto de Ley Expediente 4053-D-2025 para la creación de la Comisión Administradora del Río Paraná, con el objeto de establecer una institucionalidad federal, científica y ambientalmente responsable para la administración y protección de este curso fluvial estratégico, siguiendo antecedentes existentes en otros sistemas compartidos como el Río Uruguay y el Río de la Plata.



H. Cámara de Diputados de la Nación

La creación de una Comisión Administradora del Río Paraná permitirá fortalecer la participación de las provincias ribereñas, garantizar mecanismos de control público, promover investigaciones científicas independientes y consolidar una gestión soberana, federal y sustentable del principal corredor hídrico de la República Argentina.

Por todo lo expuesto, y en defensa del ambiente, la soberanía nacional, el acceso al agua y los derechos de las comunidades ribereñas, solicito a mis pares el acompañamiento del presente Proyecto de Resolución.

Blanca Osuna
Jorge Taiana
Mónica Frade
Jorge Neri Araujo Hernández
Julia Strada
Carlos Castagneto
Nancy Sand
Lorena Pokoik
Hilda Aguirre