

## PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

### RESUELVE:

Citar, en los términos del Artículo 71 de la Constitución Nacional Argentina, al señor Ministro de Economía de la Nación, Luis Caputo, y a Iñaki Miguel Arreseygor, titular de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación, organismo responsable del procedimiento licitatorio de la Vía Navegable Troncal Paraná–Paraguay (Hidrovia), a fin de que comparezcan ante esta Honorable Cámara para brindar explicaciones respecto de las irregularidades denunciadas en el proceso de concesión actualmente en curso.

La interpelación tendrá por objeto que los funcionarios informen, entre otros aspectos, sobre:

- 1) Las observaciones formuladas por la Procuraduría de Investigaciones Administrativas respecto de las “serias y evidentes irregularidades” detectadas en el procedimiento licitatorio de la Vía Navegable Troncal Paraná–Paraguay.
- 2) Las medidas adoptadas por el Poder Ejecutivo Nacional frente a las advertencias, observaciones y recomendaciones efectuadas por dicho organismo del Ministerio Público Fiscal.
- 3) Qué organismos estatales nacionales, provinciales, ambientales, técnicos y de control intervinieron efectivamente en la elaboración de los Pliegos de Bases y Condiciones y Especificaciones Técnicas correspondientes a la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 1/2025, convocada mediante la Resolución 67/2025 de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación, indicando:
  - a) el carácter y alcance de la intervención de cada organismo;
  - b) los dictámenes, informes técnicos y jurídicos emitidos;
  - c) la existencia de evaluaciones de impacto ambiental;
  - d) la participación de provincias ribereñas y organismos ambientales competentes;
  - e) las razones por las cuales determinados organismos eventualmente no fueron convocados o consultados.
- 4) La composición de la comisión evaluadora de ofertas y los mecanismos previstos para garantizar transparencia, imparcialidad y ausencia de conflictos de interés.
- 5) El alcance de la intervención de organismos de control administrativo, técnico y ambiental durante el procedimiento licitatorio.

- 6) Los criterios técnicos, jurídicos, económicos y ambientales utilizados para la elaboración de los pliegos licitatorios y para la determinación de las condiciones generales de la concesión.
- 7) La existencia, suficiencia y actualización de los estudios de impacto ambiental vinculados a las tareas proyectadas de dragado, redragado, balizamiento, señalización y mantenimiento integral de la Vía Navegable Troncal Paraná–Paraguay.
- 8) Las obligaciones técnicas, operativas y ambientales previstas en el procedimiento licitatorio respecto del mantenimiento integral de la Vía Navegable Troncal Paraná–Paraguay, especificando particularmente:
  - a) las tareas de dragado, redragado, balizamiento y señalización previstas;
  - b) las profundidades y anchos de diseño establecidos para cada tramo;
  - c) los estándares técnicos y ambientales exigidos al futuro concesionario;
  - d) los mecanismos de fiscalización y control estatal previstos sobre dichas tareas.
- 9) Las condiciones económicas, financieras y tarifarias establecidas en los Pliegos de Bases y Condiciones correspondientes a la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 1/2025, indicando particularmente:
  - a) el régimen de peajes previsto para la utilización de la Vía Navegable Troncal;
  - b) la tarifa inicial proyectada y los criterios técnicos utilizados para su determinación;
  - c) los mecanismos de actualización tarifaria;
  - d) la existencia de parámetros diferenciales según tipo de carga, embarcación, bandera o tramo navegable;
  - e) el sistema de recaudación y control previsto;
  - f) el impacto económico estimado sobre el comercio exterior argentino y las economías regionales.
- 10) Los mecanismos previstos para garantizar el control estatal efectivo sobre:
  - a) el volumen de cargas transportadas;
  - b) el sistema de cobro y fiscalización de peajes;
  - c) la trazabilidad del comercio exterior que circula por la Vía Navegable Troncal;
  - d) el acceso del Estado Nacional a información estratégica vinculada a navegación, exportaciones y flujo logístico;
  - e) la prevención de delitos complejos vinculados al comercio exterior, incluyendo contrabando y narcotráfico.

- 11) Las denuncias relativas a un eventual direccionamiento del procedimiento licitatorio y posibles restricciones a la libre concurrencia e igualdad de oferentes.
- 12) La eventual afectación del principio de igualdad entre oferentes derivada de la cláusula que permitiría la transferencia de la concesión a terceras empresas una vez ejecutado el veinte por ciento (20%) del contrato, aun cuando dichas empresas no hubieran acreditado originalmente los requisitos técnicos, financieros o jurídicos exigidos en el proceso licitatorio.
- 13) Los fundamentos jurídicos, económicos y administrativos de la cláusula contractual que permitía reconocer indemnizaciones económicas a favor del concesionario aun en supuestos de nulidad judicial de la concesión motivada en hechos de corrupción o irregularidades graves.
- 14) Los mecanismos permanentes de auditoría, fiscalización y control estatal previstos respecto del futuro concesionario de una infraestructura estratégica para el comercio exterior argentino.
- 15) Las denuncias vinculadas a la presunta utilización de documentación apócrifa o irregular atribuida a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo en el marco del procedimiento licitatorio de la Vía Navegable Troncal Paraná–Paraguay, indicando particularmente:
  - a) qué tipo de asistencia, asesoramiento o intervención formal tuvo efectivamente la UNCTAD en el proceso licitatorio;
  - b) qué funcionarios nacionales intervinieron en la elaboración, recepción, validación y difusión de dicha documentación;
  - c) si el Poder Ejecutivo Nacional tomó conocimiento de las denuncias penales y pericias informáticas que cuestionan la autenticidad y origen de determinados documentos;
  - d) qué medidas administrativas, auditorías o investigaciones internas fueron impulsadas a partir de dichas denuncias;
  - e) y cuál fue el vínculo contractual, profesional o institucional mantenido con el consultor Rafael Escutia y/o las personas físicas o jurídicas involucradas en la elaboración de los documentos cuestionados.
- 16) Las razones por las cuales el Poder Ejecutivo Nacional decidió avanzar con el procedimiento licitatorio pese a las objeciones administrativas, judiciales y técnicas existentes.
- 17) Toda otra cuestión vinculada con la legalidad, transparencia, protección ambiental, control estatal y resguardo de la soberanía nacional sobre la Vía Navegable Troncal Paraná–Paraguay.

## FUNDAMENTOS

Señor presidente:

La magnitud económica, ambiental y estratégica de la Vía Navegable Troncal-Paraná, conocida como Hidrovía, exige que toda decisión vinculada a su concesión se encuentre rodeada de las máximas garantías institucionales, técnicas y jurídicas.

La gravedad institucional del tema exige máxima transparencia y control parlamentario, especialmente luego de las observaciones formuladas por la Procuraduría de Investigaciones Administrativas, organismo especializado del Ministerio Público Fiscal, que advirtió la existencia de “serias y evidentes irregularidades” en el procedimiento licitatorio impulsado por la Agencia Nacional de Puertos y Navegación. Y agregó que ello podría derivar en: “una posible adjudicación pasible de reproches administrativos y/o penales”.

Entre las objeciones señaladas se destacan: posibles deficiencias en los estudios de impacto ambiental; irregularidades en la elaboración de los pliegos; cuestionamientos sobre la efectiva concurrencia y competencia entre oferentes; observaciones respecto de la conformación de la comisión evaluadora; y potenciales restricciones a la transparencia y participación ciudadana.

El proceso licitatorio en curso contiene “Cláusulas de Cesión Cuestionadas”. La Procuraduría de Investigaciones Administrativas alertó sobre una cláusula que permite transferir la concesión a terceras empresas (que originalmente no cumplían los requisitos) una vez ejecutado el 20% del contrato. Esto viola el principio de igualdad entre los oferentes. Asimismo, una pretensa Cláusula Anticorrupción resulta “Irracional” e “Inconstitucional”, y la fiscalía denunció que, según la redacción del pliego, el contratista podría recibir indemnizaciones económicas del Estado aun si la concesión fuera anulada judicialmente por comprobarse hechos de corrupción o irregularidades graves.

Asimismo, distintas denuncias públicas y judiciales pusieron en discusión la eventual existencia de condiciones licitatorias susceptibles de favorecer a determinados operadores económicos, afectando los principios de igualdad, concurrencia y libre competencia que deben regir toda contratación pública.

Uno de los reproches más fuertes es la falta de un Estudio de Impacto Ambiental integral que cuente con la intervención de la autoridad nacional competente. Las principales objeciones ambientales se centran en la “artificialización” del río Paraná para adaptarlo al transporte de cargas a gran escala

La falta de Evaluación Integral: La Procuraduría de Investigaciones Administrativas y la Defensoría del Pueblo cuestionaron al Gobierno por avanzar sin la debida intervención de la Subsecretaría de Ambiente de la Nación. Se está utilizando documentación considerada desactualizada o insuficiente. Los organismos de control critican que los pliegos actuales no analizan el daño acumulativo de tres décadas de dragado ininterrumpido sobre el ecosistema.

Organizaciones ambientalistas advierten sobre las graves consecuencias ecológicas, por la alteración de humedales, la erosión de costas, la desestabilización del régimen hidrológico y el vuelco inadecuado del material extraído del fondo del río, lo que pone en riesgo el suministro de agua potable para millones de personas.

Con relación a la profundización del calado, la pretensión de llevar la profundidad del río a 44 pies responde únicamente a un criterio de rentabilidad económica agroexportadora, ignorando la falta de trabajos de campo científicos que midan el impacto en la biodiversidad fluvial. No son los ríos los que deben adaptarse a los barcos. Es al revés. Los barcos deben adaptarse a los ríos.

La Procuración de Investigaciones Administrativas también cuestionó el cumplimiento de las normativas ambientales, denunciando que se intentó simular la participación ciudadana al saturar las audiencias públicas con más de 9.000 páginas técnicas en plazos irrisorios.

Según el fiscal especializado, los pliegos de bases y condiciones presentan fallas que ya habían sido señaladas en dictámenes anteriores y que, a pesar de las recomendaciones, se repitieron en este nuevo procedimiento.

A pesar de estas graves advertencias, la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPYN) ratificó que el cronograma continuará sin modificaciones y descartó que la intervención judicial suspenda el proceso.

Por otra parte, los Gobernadores de las Provincias del Litoral, ponen de manifiesto que la relación de las Provincias con la Hidrovía cambió drásticamente respecto al esquema federal previo violando la soberanía de las provincias ribereñas y su potestad de los recursos naturales fluviales. El nuevo esquema implica una pérdida de control federal porque implica una privatización centralizada por la Nación, nulificando la capacidad de decisión y control de la Provincias sobre la ruta fluvial, un espacio que antes administraban de forma conjunta a través del Ente Nacional de Control y Gestión de la Hidrovía (ECOVINA), hoy disuelto de facto.

Asimismo, gobernadores provinciales del cordón agroexportador, si bien apoyan la necesidad de modernizar la traza y profundizar el dragado para abaratar los costos logísticos, sin embargo, reclaman que las obras contemplen de manera equitativa los accesos a los puertos provinciales y públicos, y no solo el canal troncal que favorece a las terminales de las grandes multinacionales agroexportadoras.

La cuestión adquiere particular relevancia institucional debido a que la Hidrovía constituye una vía estratégica para el desarrollo económico, la integración regional y la soberanía nacional, involucrando intereses logísticos, ambientales, geopolíticos y comerciales de enorme magnitud.

Finalmente, cabe advertir, que se ha presentado ante la fiscalía otra denuncia penal con la hipótesis de que las autoridades nacionales fraguaron un documento de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), el que fuera utilizado por el Poder Ejecutivo Nacional para brindar muestras de transparencia. La pericia informática encargada por la empresa DTA Engenharia dio cuenta de que uno de los supuestos documentos había

sido creado por el consultor Rafael Escutia, denunciado en España por maniobras de estafas en el Puerto de Barcelona.

Frente a ello, corresponde que los funcionarios responsables comparezcan ante esta Honorable Cámara a brindar explicaciones públicas y precisas respecto de las decisiones adoptadas.

La facultad de interpelación prevista en el Artículo 71 de la Constitución Nacional Argentina constituye una herramienta central del control legislativo sobre los actos de gobierno y un instrumento indispensable para garantizar transparencia, publicidad y responsabilidad política de los funcionarios públicos.

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

Christian Alejandro Zulli

Diputado Nacional