

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE

Solicitar, de conformidad con el artículo 100° inciso 11 de la Constitución Nacional y el artículo 204° del Reglamento de esta Honorable Cámara de Diputados de la Nación, que el Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Economía y la Agencia Nacional de Puertos y Navegación, informe lo siguiente con respecto a la Licitación Pública Nacional e Internacional para la Concesión de la Vía Navegable Troncal cuyo cierre de presentaciones de ofertas será el día 27 de febrero de 2026 a las 13:00 horas, a través del portal CONTRAT.AR <https://contratar.gob.ar/> de acuerdo a la RESOL-2025-67-APN-ANPYN#MEC.

a) ASPECTOS ECONÓMICO-FINANCIEROS Y TARIFARIOS

La Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPyN) dictó la Resolución 67/2025 mediante la cual aprobó y publicó los pliegos para *"llamar a LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL E INTERNACIONAL N° 1/2025 por el régimen de concesión de obra pública por peaje en el marco de la ley 17.520 y sus modificatorias, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado, redragado y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal comprendida entre el kilómetro 1238 del Río Paraná, punto denominado Confluencia, hasta la Zona de Aguas Profundas Naturales, en el Río de la Plata exterior, hasta la altura del kilómetro 239,1 del canal Punta Indio, por la vía del Canal Ingeniero Emilio Mitre y el Río Paraná de las Palmas, Río Paraná Bravo, Río Paraná Guazú, Río Talavera, Río Paraná-Océano Atlántico."*

Informe:

1. ¿Cuáles son los costos de operación del dragado del lecho y señalización, mantenimiento y profundización de la Vía Navegable Troncal de los Ríos Paraná y de la Plata

- contemplados en el pliego y de qué manera se incorporan a la estructura tarifaria del peaje?
2. ¿De dónde saldrán los fondos para la financiación del proyecto?
 3. ¿Cuáles son los tiempos de duración de la obra? Indique el plazo de duración de la concesión, especificando si contempla prórrogas automáticas o mecanismos de extensión contractual.
 4. ¿Qué penalidades se estipulan ante el incumplimiento de los plazos?
 5. ¿Cuántos oferentes se presentaron al llamado de licitación? Indique controlante, grupo controlante o grupos de control: personas humanas o jurídicas que posean en forma directa o indirecta, individual o conjuntamente, según el caso, una participación por cualquier título en el capital social o valores con derecho a voto que les otorguen los votos necesarios para formar la voluntad social.
 6. Informe qué sumas de dinero, garantías, subsidios, avales o compromisos financieros asume el Estado Nacional conforme el pliego licitatorio.

b) ASPECTOS TÉCNICOS DEL DRAGADO Y BALIZAMIENTO

El pliego ratificado mediante la Resolución ANPyN 67/2025 establece los parámetros de la licitación.

Informe:

1. Indique cuál es el proyecto técnico concreto de dragado del lecho y señalización (balizamiento) previsto para el Río Paraná y el Río de la Plata, detallando:
 - Profundidades proyectadas por tramo;
 - Anchos de solera;
 - Zonas de rectificación o ampliación de canal;
 - Volúmenes estimados de extracción anual;
 - Nuevas Zonas de descarga para el gran volumen adicional de material a dragar por las nuevas profundizaciones establecidas en el pliego.

2. Informe expresamente cuáles son las razones técnicas, económicas y estratégicas por las cuales no se prevé el dragado del lecho del Río Paraná Guazú en determinados tramos, indicando:
 - Si dicha exclusión responde a criterios técnicos, ambientales o comerciales;
 - Qué impacto tendrá esa decisión sobre la navegabilidad y la distribución del tráfico fluvial;
 - Si se han evaluado escenarios alternativos que incluyan su dragado integral.
3. Especifique qué tipo de material se prevé extraer del lecho del río (sedimentos blandos, arenas, limos, arcillas, material consolidado u otros), y remita estudios técnicos que determinen su composición física y química.
4. Informe dónde se prevé depositar el mayor volumen de material dragado, indicando con precisión:
 - Sitios de descarga en el Río Paraná Guazú;
 - Sitios de descarga en el Pasaje Talavera;
 - Sitios de descarga en el Río Paraná Bravo;
 - Sitios de descarga en el Río Paraná Inferior;
 - Sitios de descarga en el Río Paraná de las Palmas;
 - Sitios de descarga en el Río de la Plata;
 - Coordenadas geográficas, estudios de impacto y criterios de selección.
5. Indique si el concedente proveerá equipamiento propio para tareas de dragado y balizamiento, o si la totalidad de la infraestructura operativa quedará en cabeza del concesionario.
6. Precise cuáles son actualmente las profundidades mínimas existentes en los distintos tramos según el pliego, y cuáles son las correspondientes según los acuerdos internacionales vigentes en el Río de la Plata, detallando eventuales incumplimientos o desfasajes.
7. ¿Por qué en el Artículo 12º - Control de la concesión, la revisión del cuadro tarifario por parte del Concedente y su modificación se establecen como recomendación?
8. ¿Con qué finalidad en el pliego se establece un sistema de bandas tarifarias (pisos y techos) que, en la práctica, suprimen la libre competencia de precios en el sector?

9. ¿Cómo justifica el Estado la adopción de un esquema que, al validar rangos tarifarios ex ante, implica una autolimitación de su propia capacidad regulatoria y condiciona de antemano su facultad para exigir mayores niveles de eficiencia o rechazar futuros pedidos de recomposición económica por parte del concesionario?
10. Dado que el régimen de 'riesgo empresario sin aval del Estado' exige que el concesionario soporte las fluctuaciones del mercado, ¿por qué la Resolución ANPyN 67/2025 introduce un mecanismo de precios mínimos que impide que las mejoras en la eficiencia operativa se traduzcan en beneficios para el usuario?
11. ¿No constituye esta fijación de precios una garantía implícita de ingresos que contradice la naturaleza de una concesión a riesgo puro? ¿Con qué finalidad se limita la competencia en precios y se valida ex ante un rango tarifario "razonable" en el Pliego si dichas condiciones protegen estructuras de costos ineficientes, habilitan márgenes de ganancia extraordinarios en contextos de alta concentración del mercado del dragado y dificultan el control posterior de la razonabilidad tarifaria?
12. ¿Qué mecanismos de control prevé el Estado para asegurar que este piso de precios no se convierta en un subsidio indirecto del usuario hacia la ineficiencia del prestador?

c) COMPETENCIA, FEDERALISMO Y PARTICIPACIÓN PROVINCIAL

De acuerdo al DNU 699/2024, las actividades de dragado son servicio público. Asimismo, el Art. 42 de la CN sostiene que los marcos regulatorios de los servicios públicos prevén la participación de las provincias interesadas en los organismos de control. Sin embargo, en la llamada "Ley Bases" (Ley N° 27.742) se disolvió el Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable y derogó el Decreto 556/2021, que había constituido el Órgano de Control Independiente.

Informe:

1. ¿Qué organismo se estipula para el control de la concesión del dragado del lecho y señalización de la VNT?
2. ¿Quiénes lo integrarán?
3. ¿Cuáles serán sus facultades?
4. En términos legales: ¿sus resoluciones serán vinculantes?
5. ¿Cuál es la participación estipulada en el control, inspección y/o auditoría de las provincias ribereñas en concordancia con el artículo 124° de la CN (efectiva tutela de sus recursos naturales) y con lo previsto en las leyes 11.730 de la provincia de Santa Fe, la Ley 9.603 de la provincia de Entre Ríos, las regulaciones sobre humedales y reservas naturales de la provincia de Corrientes, la normativa de protección de biodiversidad y humedales de las provincias y el Código de Aguas de la Provincia de Buenos Aires?
6. Informe por qué en el actual esquema licitatorio se habría eliminado o reducido la participación institucional de las provincias ribereñas que, en el régimen anterior, contaban con mecanismos de intervención, control o capacidad de objeción ante eventuales daños o incumplimientos.
7. Precise qué mecanismos de participación federal se encuentran actualmente previstos en la estructura de gobernanza de la concesión, y su correspondencia con el artículo 124 de la Constitución Nacional.

d) ASPECTOS AMBIENTALES Y DE RESPONSABILIDAD

De acuerdo a los considerandos del DECTO-2024-709-APN-PTE se estipula: *"Que en consideración a lo normado por la Ley General del Ambiente N° 25.675, en materia ambiental, y a la especificidad del objeto de la licitación, y siendo la referida SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES la Autoridad de Aplicación del presente, se entiende adecuado facultar a dicha Subsecretaría a establecer los procedimientos de evaluación de impacto ambiental necesarios y establecer los procedimientos para llevar a cabo la fiscalización y el control de la concesión o las concesiones que se adjudiquen en razón de las delegaciones propiciadas, por sí o a través de terceros."*

Informe:

1. ¿Se realizó el informe de impacto ambiental correspondiente a la obra proyectada?
2. ¿Qué resultados arrojó?
3. Remita copia completa de los estudios de impacto ambiental acumulativo e integral, indicando si contemplan escenarios de bajante extrema, cambio climático y afectación a humedales.
4. ¿Qué planes tiene el Estado para mitigar el impacto? ¿Cómo se solventarán?
5. Informe si los costos de remediación o mitigación de daños ambientales graves podrían trasladarse a la tarifa de peaje y bajo qué condiciones contractuales ello sería posible.
6. ¿Qué responsabilidad cabe a la empresa concesionaria?
7. Detalle cuáles son los riesgos económicos, operativos y ambientales que asume el concesionario, especificando cuáles quedan excluidos y eventualmente trasladados al Estado Nacional o a los usuarios.

e) IMPACTO EN EL DESARROLLO PRODUCTIVO

1. Detalle qué medidas concretas incluye el pliego para potenciar la competitividad de la economía argentina, indicando:
 - Reducción estimada de costos logísticos;
 - Impacto proyectado sobre exportaciones;
 - Beneficios diferenciales para economías regionales.
2. Indique qué medidas específicas se incorporan para promover el uso de los puertos del sur argentino y del interior federal profundo, evitando la concentración exclusiva en el nodo agroexportador del Gran Rosario.

Jorge E. Taiana

FUNDAMENTOS

Señores Diputados y Señoras Diputadas,

La Vía Navegable Troncal de los Ríos Paraná y de la Plata no constituye simplemente una obra de ingeniería hidráulica o un canal de tránsito comercial, sino que representa la arteria vital por la cual fluye el esfuerzo productivo de nuestro pueblo, el núcleo estratégico de nuestra soberanía logística y económica que representa el 80% de nuestras exportaciones. Estamos ante un activo estratégico que define nuestra soberanía logística y económica. No es un recurso que el Estado pueda simplemente "concesionar" y desatender; es la clave de nuestra inserción en el mundo y de nuestra integración territorial.

En un escenario global marcado por la disputa de recursos y el control de las vías de comunicación, la administración de nuestros ríos es una facultad soberana e indelegable que define nuestra capacidad de autodeterminación.

El presente pedido de informes surge de la necesidad de arrojar luz sobre un proceso licitatorio que, bajo el amparo de la Resolución 67/2025, parece priorizar la lógica del mercado por sobre el interés nacional, desatendiendo aspectos fundamentales que hacen a la transparencia y al control estatal de un recurso que es patrimonio de todos los argentinos e ignorando que el control de lo que entra y sale de nuestro territorio es una facultad indelegable.

Resulta preocupante que, en el marco de esta nueva licitación, se haya avanzado en la desarticulación de los organismos de control federales y participativos, dejando la fiscalización de la vía en un vacío institucional que vulnera los derechos de las provincias ribereñas consagrados en nuestra Constitución Nacional. La disolución del Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable representa un retroceso alarmante en la concepción de un federalismo concertado, alejando a los estados provinciales de la gestión de sus propios recursos naturales y de la supervisión de una obra que impacta directamente en sus territorios y ecosistemas. Es deber de este cuerpo legislativo exigir precisiones sobre

quiénes ejercerán efectivamente el control de las tareas de dragado y balizamiento, dado que delegar la fiscalización en la misma estructura que promueve la concesión, o en terceros sin facultades vinculantes, constituye una renuncia de soberanía administrativa que la Argentina no se puede permitir. No podemos permitir que el control de la vía quede librado a la autorregulación del mercado o a organismos sin capacidad de auditoría real. ¿Quién va a controlar qué se draga, cuánto se draga y qué barcos pasan? Sin control estatal, no hay soberanía.

En el mismo sentido, las condiciones económico-financieras plasmadas en los pliegos generan interrogantes que afectan la competitividad de nuestra economía regional y la transparencia del sistema. La implementación de bandas tarifarias con precios mínimos y máximos desvirtúa la supuesta eficiencia que se busca en una concesión a riesgo empresario, estableciendo en la práctica una garantía de ingresos para el concesionario que termina siendo pagada por el productor argentino. No podemos aceptar que se convalide un esquema donde los beneficios se privatizan mediante márgenes extraordinarios y los riesgos se socializan a través de la falta de inversión o el traslado de costos de remediación ambiental al Estado Nacional. Es fundamental que el Poder Ejecutivo informe con claridad los costos reales de operación y la composición de los grupos económicos oferentes, para asegurar que sectores estratégicos de nuestra infraestructura no terminen en manos de intereses que colisionen con el proyecto de desarrollo nacional.

Asimismo, la dimensión técnica y ambiental de la obra proyectada exige una mirada integral que hoy parece ausente. La exclusión de tramos críticos como el Río Paraná Guazú y la falta de información detallada sobre los sitios de descarga del material de dragado sugieren una planificación que podría estar respondiendo a conveniencias comerciales de corto plazo en lugar de a un plan estratégico de navegación federal.

Del mismo modo, la protección de nuestros humedales y la biodiversidad de la cuenca no son obstáculos al desarrollo, sino condiciones de posibilidad para una soberanía sustentable en el tiempo. Sin estudios de impacto ambiental acumulativo y sin una participación efectiva de las provincias en la auditoría y control de la obra estamos comprometiendo el futuro de nuestros ecosistemas hídricos en favor de un esquema de explotación inmediata.

Por todo lo expuesto, este pedido de informes busca rescatar la responsabilidad política del Estado en la dirección de sus activos estratégicos. La Vía Navegable Troncal es la llave de nuestra salida al mar y la conexión con el mundo; su entrega a una gestión sin controles adecuados o su fragmentación en beneficio de la concentración logística en un solo nodo portuario atentaría contra la integración territorial de la Argentina. Como representantes del pueblo, no podemos ser testigos pasivos de decisiones que condicionen nuestra soberanía por las próximas décadas. Es imperativo que el Poder Ejecutivo brinde las respuestas necesarias para garantizar que nuestros ríos sigan siendo un instrumento de liberación y crecimiento para todas las provincias argentinas, bajo el estricto control de un Estado presente y soberano.

Jorge E. Taiana