

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE

1. Expresar el más enérgico repudio al procedimiento correspondiente a la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 1/2025, convocada mediante la Resolución 67/2025 para la concesión de la Vía Navegable Troncal/Río Paraná y una profunda preocupación en virtud de las graves irregularidades, cuestionamientos técnicos, jurídicos, ambientales e institucionales denunciados en torno al proceso licitatorio, así como por el impacto que podría generar sobre la soberanía nacional, el control estatal de los recursos estratégicos, la transparencia administrativa, el federalismo y la protección ambiental.
2. Exigir al Poder Ejecutivo Nacional la inmediata suspensión de la continuidad del procedimiento licitatorio hasta tanto se esclarezcan de manera integral las denuncias formuladas ante la Procuración de Investigaciones Administrativas (PIA), particularmente aquellas vinculadas con la presunta utilización de documentación apócrifa atribuida a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), la ausencia de estudios de impacto ambiental adecuados, el posible direccionamiento de los pliegos licitatorios y la afectación de las facultades de control y participación de las provincias ribereñas.
3. Manifestar la preocupación frente al desmantelamiento de los organismos federales de control y gestión de la vía navegable, situación que debilita la capacidad de fiscalización estatal sobre una infraestructura estratégica para el comercio exterior argentino y compromete el ejercicio efectivo de la soberanía sobre los ríos y recursos naturales de nuestro país.

4. Finalmente, requerir que cualquier proceso futuro vinculado con la administración y concesión de la Vía Navegable Troncal/Río Paraná garantice plenamente los principios de transparencia, legalidad, participación federal de las provincias ribereñas, control estatal, preservación ambiental y defensa del interés nacional.

Jorge E. Taiana

FUNDAMENTOS

La denominada Vía Navegable Troncal/ Río Paraná constituye uno de los principales corredores logísticos de la República Argentina. Por ella circula la mayor parte de las exportaciones agroindustriales del país y su administración impacta de manera directa sobre la política comercial, el sistema portuario, las economías regionales, el medio ambiente y el control soberano de los recursos estratégicos vinculados a nuestros ríos y al litoral fluvial argentino.

En este sentido, el presente proyecto tiene por objeto expresar el más enérgico repudio al proceso licitatorio impulsado en el marco de la Resolución 67/2025 para la concesión de la Vía Navegable Troncal, en tanto configura un esquema que parece subordinar el interés nacional a criterios estrictamente mercantiles, relegando aspectos esenciales vinculados con la transparencia, el control estatal y la defensa de la soberanía. La administración y fiscalización de una vía estratégica para el comercio exterior argentino no puede desvincularse de la responsabilidad indelegable del Estado respecto del control de aquello que ingresa y egresa de nuestro territorio, ni quedar condicionada por mecanismos que debiliten la capacidad de supervisión pública sobre los recursos de nuestro país.

El actual proceso licitatorio se encuentra plagado de serios cuestionamientos técnicos, jurídicos e institucionales que comprometen la transparencia, legalidad y legitimidad del procedimiento. Diversas denuncias presentadas ante la Procuración de Investigaciones Administrativas (PIA) advierten sobre posibles irregularidades en la confección de los pliegos, direccionamiento de la licitación, ausencia de estudios ambientales adecuados y utilización de documentación que se presume apócrifa atribuida a prestigiosos organismos internacionales.

Resulta preocupante que, en el marco de esta nueva licitación, se haya avanzado en la desarticulación de organismos de control federales y participativos, generando un vacío institucional respecto de la fiscalización de la vía navegable y afectando los derechos de las provincias ribereñas reconocidos por nuestra Constitución Nacional. La disolución del Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable implica un retroceso en la construcción de un federalismo concertado, alejando a las provincias de la administración y supervisión de recursos estratégicos que impactan de manera directa sobre sus territorios, puertos y ecosistemas.

La eventual delegación de funciones de fiscalización en la estructura administrativa encargada de promover la concesión, o en organismos sin facultades vinculantes ni capacidad de auditoría efectiva, implica una grave renuncia a herramientas esenciales de soberanía administrativa y control estatal. Resulta inadmisibles un esquema en que la supervisión de la vía navegable quede subordinada a mecanismos propios del mercado o a estructuras sin capacidad real de intervención. La ausencia de controles estatales efectivos impide garantizar qué se draga, cuánto se draga y qué tipo de embarcaciones transitan por una vía estratégica para la Nación.

Entre los elementos más graves surge la utilización por parte del Gobierno Nacional de documentos atribuidos a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) como respaldo técnico e internacional del proceso licitatorio, cuando, según consta en la documentación aportada a la PIA por el abogado Eduardo Barcesat, en representación de DTA Engenharia LTDA., una pericia informática especializada detectó inconsistencias relevantes que ponen en duda la autenticidad y trazabilidad institucional de dichos documentos.

El informe técnico-forense acompañado en la presentación judicial señala que los documentos fueron generados mediante Microsoft Word Office 365 y no responden a los formatos institucionales habituales propios utilizados por la Organización de las Naciones Unidas..

La documentación incorporada al expediente de la denuncia da cuenta, además, de que ninguno de los archivos contiene firmas digitales criptográficas válidas, mientras que las firmas visibles insertadas en la portada serían imágenes rasterizadas compatibles con montajes gráficos o recortes digitales. Tampoco existirían códigos de serie, ISBN, avisos editoriales ni otros elementos característicos de las publicaciones oficiales de la UNCTAD.

Resulta particularmente preocupante que este documento haya sido incorporado como sustento técnico dentro de una licitación pública internacional destinada a regir durante los próximos veinticinco años la principal vía de navegación del país. La eventual utilización de documentación falsa o ideológicamente adulterada compromete gravemente la legalidad administrativa, afecta el principio de transparencia en la contratación pública y erosiona la confianza institucional sobre un proceso de enorme relevancia estratégica.

En el plano económico-financiero, las condiciones establecidas en los pliegos licitatorios también generan interrogantes respecto de la competitividad de las economías regionales y la transparencia del sistema concesional. La implementación de bandas tarifarias con precios mínimos y máximos desnaturaliza el concepto de concesión a riesgo empresario, configurando en los hechos una garantía de ingresos mínimos para el concesionario que termina siendo absorbida por los productores argentinos y por los usuarios de la vía navegable.

La estructura prevista en los pliegos consolida un esquema en el cual los márgenes extraordinarios quedan privatizados mientras los riesgos asociados a eventuales insuficiencias de inversión o a los costos derivados de daños ambientales podrían terminar siendo trasladados al Estado Nacional. Resulta indispensable que el Poder Ejecutivo informe con claridad los costos reales de operación y la composición societaria de los grupos oferentes, a fin de garantizar que áreas estratégicas de la infraestructura nacional no queden sujetas a intereses incompatibles con un proyecto de desarrollo soberano.

Asimismo, la dimensión técnica y ambiental de la obra proyectada exige, además, una mirada integral que actualmente aparece ausente. La exclusión de tramos críticos como el Río Paraná Guazú y la falta de información detallada respecto de los sitios de descarga del material extraído mediante dragado revelan una planificación que parecería responder a conveniencias comerciales de corto plazo antes que a una estrategia federal de navegación y desarrollo territorial.

A ello se suma la ausencia de estudios de impacto ambiental integrales respecto de la profundización del calado del Río Paraná, proyectada para alcanzar entre 40 y 44 pies. Diversas presentaciones judiciales y técnicas alertan sobre los riesgos que estas modificaciones podrían generar sobre el acceso al agua potable, los sistemas cloacales, la fauna ictícola y los

ecosistemas ribereños. La propia Procuración de Investigaciones Administrativas ya había señalado falencias en esta materia durante el proceso licitatorio anterior.

La protección de los humedales y de la biodiversidad de la cuenca constituye una condición indispensable para garantizar una soberanía sustentable en el tiempo. La falta de participación efectiva de las provincias en las tareas de auditoría y control comprometen el futuro de los ecosistemas hídricos argentinos en favor de un modelo de explotación inmediata sin adecuada planificación estratégica.

La magnitud económica de la concesión, el carácter estratégico de la Vía Navegable Troncal/Río Paraná y la posible existencia de irregularidades de extrema gravedad exigen una respuesta institucional contundente por parte de este Honorable Congreso de la Nación. El respeto por los principios de publicidad, transparencia, legalidad, federalismo y defensa del interés nacional constituye una obligación indelegable del Estado argentino.

Por todo lo expuesto, corresponde expresar el más enérgico repudio al proceso licitatorio en curso para la concesión de la Vía Navegable Troncal/Río Paraná y exigir el inmediato esclarecimiento de las denuncias vinculadas a la utilización de documentación presuntamente apócrifa atribuida a la UNCTAD, así como de todas las irregularidades denunciadas en torno al procedimiento.

Jorge E. Taiana