

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación resuelve:

Solicitar al Poder Ejecutivo que informe, a través del organismo que corresponda, en los términos del artículo 100, inciso 11, de la Constitución Nacional y del artículo 204 del reglamento interno de esta Cámara, de manera precisa y detallada, sobre las siguientes cuestiones:

1. Informe los alcances de la adjudicación dispuesta por la Resolución N° 1379/2026 del Ministerio de Economía del denominado “Tramo Centro” de la Etapa III de la Red Federal de Concesiones, que une Rosario con Córdoba (Ruta Nacional N° 9) y sus empalmes por las Rutas Nacionales N° 19 y N° 34, abarcando más de 680 kilómetros por un plazo de 20 años.
2. Detalle la redacción, el diseño y la estructuración técnica de los pliegos y condiciones de la primera tanda de concesiones viales durante la gestión del exsecretario de Transporte de la Nación, Franco Hernán Mogetta Prevedello.
3. Detalle cuáles fueron los parámetros específicos de ponderación técnica y económica mediante los cuales la Comisión Evaluadora preseleccionó y otorgó el Tramo Centro de la Etapa III de la Red Federal de Concesiones a la UTE integrada por “Guido Mogetta S.A.”, “AFEMA S.A.” y “Pablo Federico e Hijos S.A.”, e informe qué posición ocuparon los restantes oferentes en el orden de mérito.

4. Informe cuáles fueron los montos mínimos exigidos de capital de giro, patrimonio neto y antecedentes en obras viales de envergadura que debieron acreditar “Guido Mogetta S.A.”, “AFEMA S.A.” y “Pablo Federico e Hijos S.A.”, según los pliegos de bases y condiciones particulares.
5. Informe si las firmas “Guido Mogetta S.A.”, “AFEMA S.A.” y “Pablo Federico e Hijos S.A.”, sus asociadas o controlantes vinculadas, han resultado adjudicatarias de otras licitaciones, contrataciones directas, concesiones u obras públicas en los últimos diez años.
6. Informe cómo se compone la estructura de costos que fundamenta la tarifa ofertada para el corredor y detalle cuál es la tasa interna de retorno estimada y proyectada para los 20 años de concesión.
7. Informe cuál fue el criterio técnico para fusionar, en un único lote de más de 680 kilómetros, tramos tan diversos como la traza principal de la Autopista Córdoba-Rosario, la Ruta Nacional N° 19 y la Ruta Nacional N° 34, bajo una misma unidad de negocio concesionada.
8. Detalle qué organismo específico del Estado Nacional ejercerá la fiscalización permanente sobre el cumplimiento del plan de obras de repavimentación, mantenimiento y seguridad vial, y cuáles son las multas o penalidades estipuladas ante incumplimientos en los plazos de ejecución establecidos en los pliegos de la Resolución N° 1379/2026.
9. Informe si los pliegos de la Resolución N° 1379/2026 contemplan algún tipo de transferencia de fondos públicos, garantía de ingresos mínimos, subsidio por baja de caudal de tránsito o red de rescate financiero a favor de la concesionaria durante los 20 años de contrato.

10. Detalle si la comisión evaluadora que intervino en la adjudicación de la concesión realizó los exámenes y auditorías previstos en la Ley de Ética Pública (N° 25.188) y en el Decreto N° 202/2017.

FLORENCIA CARIGNANO

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

Motiva el presente pedido de informe la reciente emisión de la Resolución N° 1379/2026 del Ministerio de Economía, que marca, una vez más, un punto de inflexión en la política de infraestructura vial del país al formalizar la adjudicación de la Etapa III de la Red Federal de Concesiones. Entre los corredores licitados, el denominado “Tramo Centro” representa una columna vertebral para la economía, la agroindustria y la logística nacional, al articular la traza principal de la Autopista Córdoba-Rosario (Ruta Nacional N° 9) junto con los empalmes de las Rutas Nacionales N° 19 y N° 34, abarcando más de 680 kilómetros por un plazo de 20 años. Atendiendo a la magnitud de este plazo y de esta extensión, resulta imperativo que el Poder Ejecutivo informe los alcances de esta adjudicación para garantizar el control sobre los bienes de dominio público.

En este sentido, cabe destacar que el diseño, la redacción y la estructuración técnica de los pliegos de bases y condiciones particulares que rigieron este proceso licitatorio se elaboraron durante la gestión del exsecretario de Transporte de la Nación, Franco Hernán Mogetta Prevedello, con el agravante institucional de que la adjudicación recayó directamente sobre el círculo familiar del exfuncionario, a través de firmas de su entorno íntimo como “Guido Mogetta S.A.”. Dicha circunstancia pone de manifiesto una inadmisibles colusión de intereses y un flagrante quebrantamiento de la imparcialidad que debe regir en la función pública, e implica que un funcionario diseñó las reglas de un millonario negocio vial a largo plazo para terminar beneficiando patrimonialmente a su propia familia, vulnerando los principios rectores de transparencia, probidad y ética en el ejercicio del poder.

Por lo tanto, es necesario que el Poder Ejecutivo informe y detalle cuáles fueron los parámetros específicos de ponderación técnica y económica mediante los cuales la Comisión Evaluadora preseleccionó y otorgó el corredor a dicha UTE, precisando además qué posición ocuparon los restantes oferentes en el orden de mérito. Del mismo modo, resulta indispensable conocer cuáles fueron los montos mínimos exigidos de capital de giro, patrimonio neto y antecedentes en obras viales de envergadura que debieron acreditar las empresas para calificar, así como detallar si estas firmas, sus asociadas o controlantes vinculadas, han resultado adjudicatarias de otras licitaciones, contrataciones directas, concesiones u obras públicas en los últimos diez años.

Por otra parte, la viabilidad a largo plazo de un corredor vial concesionado descansa sobre una sólida ecuación financiera. Por ello, se solicita que se informe cómo se compone la estructura de costos que fundamenta la tarifa ofertada para el corredor y cuál es la tasa interna de retorno estimada y proyectada para los 20 años de concesión. A su vez, deben explicarse los criterios técnicos que justificaron fusionar en un único lote de más de 680 kilómetros trazas geográficamente diversas, como la Autopista Córdoba-Rosario, la Ruta Nacional N° 19 y la Ruta Nacional N° 34, bajo una misma unidad de negocio, y debe dilucidarse si los pliegos contemplan algún tipo de transferencia de fondos públicos, garantía de ingresos mínimos, subsidio por baja de caudal de tránsito o red de rescate financiero a favor de la concesionaria durante el plazo del contrato.

Finalmente, un contrato de esta envergadura exige estrictos mecanismos de control y transparencia institucional. Es necesario que se detalle qué organismo específico del Estado Nacional ejercerá la fiscalización permanente sobre el cumplimiento del plan de obras de repavimentación, mantenimiento y seguridad vial,

y cuáles son las multas o penalidades estipuladas ante incumplimientos en los plazos de ejecución establecidos en los pliegos de la citada resolución.

Asimismo, se solicita que se profundice, de manera categórica, en el cumplimiento de los estándares de transparencia y probidad previstos en la Ley de Ética Pública (N° 25.188), el Decreto N° 202/2017 sobre conflictos de intereses y los principios rectores de la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos (N° 19.549). En este sentido, el informe deberá detallar de forma exhaustiva si las comisiones evaluadoras, los comités de precalificación y las áreas de asuntos legales de los ministerios intervinientes llevaron a cabo auditorías de titularidad accionaria, cruces de bases de datos con declaraciones juradas patrimoniales integrales y revisiones de incompatibilidades sobre los funcionarios que diseñaron el proceso y sobre los beneficiarios finales del consorcio. Específicamente, se requiere conocer si se verificaron posibles vínculos de parentesco, sociedades simuladas o participaciones cruzadas que contravengan la prohibición de contratar con el Estado a personas vinculadas a quienes ejercieron cargos decisorios en la estructuración de los pliegos. Asimismo, se solicita copia certificada de los dictámenes jurídicos y de los controles preventivos efectuados por la Oficina Anticorrupción.

La infraestructura vial de la Nación no debe ser un mero activo contable ni un botín de especulación corporativa: es la columna vertebral de la soberanía territorial, la integración federal y la competitividad productiva de la Argentina. Permitir que los corredores estratégicos que conectan el motor económico del país se conviertan en unidades de negocio destinadas a beneficiar al círculo íntimo.

Resulta inadmisibile y democráticamente escandaloso que las herramientas del Estado sean utilizadas para pavimentar negocios familiares a costa del erario y de los millones de usuarios que cotidianamente sostienen la red vial.

Por todo lo expuesto, resulta fundamental solicitar un informe al Poder Ejecutivo Nacional y requerir a mis pares que acompañen el presente proyecto de resolución.

FLORENCIA CARIGNANO