

PROYECTO DE DECLARACION

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

DECLARA

Su beneplácito por la creación del "**Plan Paraná**" en materia de seguridad de la Hidrovía Paraguay-Paraná, destacando el trabajo mancomunado entre las diversas agencias del Estado Nacional involucradas y la iniciativa impulsada por la señora Ministra de Seguridad Nacional, Dra. Patricia Bullrich, orientada a fortalecer el control territorial, la lucha contra el narcotráfico, el crimen organizado y el contrabando, así como a garantizar la soberanía y seguridad en una de las principales vías navegables estratégicas del país.

Firmante: Gerardo Milman

FUNDAMENTOS:

Señor presidente,

El presente proyecto de declaración tiene por objeto expresar el beneplácito de este Honorable Cuerpo por la creación e implementación del " **Plan Paraná** "en materia de seguridad de la Hidrovía Paraguay-Paraná, impulsado por el Ministerio de Seguridad Nacional, bajo la conducción de la Dra. Patricia Bullrich, y articulado con diversas agencias federales del Estado Nacional.

La Hidrovía Paraguay-Paraná constituye el principal corredor fluvial estratégico de la República Argentina y del Cono Sur, con una extensión superior a 3.400 kilómetros, atravesando cinco países de la Cuenca del Plata (Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay), conectando los principales polos de producción nacional con el Océano Atlántico. Dentro de nuestro territorio, hay más 1.400 kilómetros bajo jurisdicción federal.

Esta vía fluvial es el eje logístico y comercial más relevante de nuestra economía, ya que por la misma se transporta aproximadamente el 80 % de las exportaciones nacionales de granos, aceites y subproductos según datos de la Bolsa de Comercio de Rosario (BCR).

Según algunas fuentes, en operaciones de cabotaje de granos dentro del tramo argentino, en 2024 se transportaron 505.592 toneladas de granos, lo que representa un crecimiento del 38,5 % respecto de 2023.

En cuanto al cabotaje total de todas las mercaderías (todos los productos, dentro del ámbito nacional) por los puertos de la Hidrovía en 2024, se consignaron 4.752.248 toneladas, lo que representó una caída del 12,6 % interanual.

Del total del cabotaje, el 74 % correspondió a combustibles, con más de 3,5 millones de toneladas, y el 14,5 % a petróleo, con cerca de 688.769 toneladas.

Estimaciones regionales para todo el corredor fluvial (todos los países integrantes) - no solo Argentina — indican que en 2024 la Hidrovía movilizó aproximadamente 25 millones de toneladas de carga.

En el primer semestre de 2025, los embarques agroindustriales desde terminales de la Hidrovía alcanzaron 48,4 millones de toneladas, un aumento del 5 % interanual, según información de la Bolsa de Comercio de Rosario.

En cuanto al transporte agroindustrial anual proyectado, algunos informes mencionan que se habrían generado exportaciones por más de US\$ 30.000 millones para 2024, aunque esa cifra es más bien una estimación global del volumen exportado por productos agroindustriales relacionados con la vía.

Está claro que, en una infraestructura esencial para la competitividad del país, el desarrollo federal y la inserción productiva en los mercados internacionales.

Sin embargo, la Hidrovía no solo es una autopista fluvial comercial, sino también un corredor crítico de seguridad nacional. Su geografía —con múltiples accesos secundarios, islas, cursos sinuosos y zonas boscosas— la convierte en vulnerable al narcotráfico, contrabando, tráfico ilegal de armas, trata de personas, pesca ilegal y lavado de activos transnacional.

Informes oficiales han señalado la existencia de rutas narco fluviales que utilizan el corredor Paraguay–Paraná para el ingreso de cocaína proveniente del eje Perú–Bolivia y el egreso de drogas sintéticas y marihuana desde Paraguay. La Prefectura Naval Argentina, en conjunto con otras fuerzas federales, ha llevado adelante en los últimos años importantes operativos de incautación, lo cual evidencia tanto la magnitud de los ilícitos como la necesidad de una estrategia integral de control.

El desafío se vuelve aún más complejo debido a factores operativos y ambientales: la bajante histórica del río Paraná registrada entre 2020 y 2022 —la más grave en los últimos 77 años según mediciones oficiales— afectó la navegabilidad del sistema, incrementando el riesgo logístico y potenciando circuitos clandestinos de operación fluvial.

A ello se suman dificultades estructurales como la falta histórica de un sistema unificado de información fluvial (RIS, por sus siglas en inglés), la necesidad permanente de dragado y balizamiento, y la presencia de zonas de escaso control estatal a lo largo del corredor.

Frente a este escenario, el Plan Paraná representa una respuesta estratégica del Estado Nacional. El programa incorpora, principalmente, un patrullaje integrado de Prefectura Naval, Gendarmería Nacional, PSA y Policía Federal, un control intensivo de pasos fluviales críticos, el despliegue de inteligencia criminal e investigación federal, la implementación de tecnología de radarización, escaneo y monitoreo de embarcaciones, y generar procesos de cooperación con autoridades portuarias, Aduana y Justicia Federal.

Asimismo, aumentar la integración con provincias ribereñas, desarrollar protocolos específicos contra el narcotráfico y contrabando fluvial, y mejorar la trazabilidad documental y tecnológica en la navegación interior.

Su implementación constituye un paso firme en la reconstrucción de la autoridad del Estado en las fronteras fluviales, en la defensa de los intereses estratégicos nacionales y en la lucha contra el crimen organizado, que ha intentado convertir zonas de la Hidrovía en corredores de ilegalidad y violencia.

A su vez, la iniciativa fortalece la presencia soberana en la vía navegable troncal, articulando la seguridad con la protección económica y logística, indispensables para la competitividad productiva y exportadora del país.

Por las razones expuestas, y convencidos de que la seguridad fluvial es un componente esencial de la seguridad nacional y del desarrollo argentino, solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto de declaración.

Firmante: Gerardo Milman