

Milei, liberismo senza freni: il fiume più importante del Paese venduto a una multinazionale

Il governo di Javier Milei ha appena ceduto il controllo della principale via d'acqua dell'Argentina. La concessione per 25 anni dell'Idrovia Paraná-Paraguay è stata assegnata al consorzio formato dall'impresa belga Jan De Nul e dalla sua socia argentina Servimagnus S.A., in quella che rappresenta la più grande privatizzazione del mandato presidenziale.

Non si tratta di un'infrastruttura qualsiasi. Sul fiume Paraná, che collega Brasile, Paraguay, Argentina, Bolivia e Uruguay, transita **circa l'80% delle esportazioni argentine**, tra cui soia, mais e grano. Con il nuovo contratto, Jan De Nul controllerà dragaggio, manutenzione, segnaletica e riscossione dei pedaggi per i prossimi 25 anni, in un affare dal valore stimato di 15 miliardi di dollari. Il governo lo presenta come una misura di efficienza: il pedaggio scenderà inizialmente da 4,30 a 3,80 dollari per tonnellata, ma salirà fino a 5,78 dollari una volta avviati i lavori di approfondimento del canale.

In realtà, l'impresa Jan De Nul **non è una nuova arrivata**. Aveva già gestito l'idrovia dal 1996 al 2021 e, anche dopo la scadenza della concessione, aveva continuato a operare come appaltatrice dello Stato durante il governo di Alberto Fernández. Ora torna con un **nuovo contratto venticinquennale**. Il percorso che ha portato all'assegnazione è stato inoltre segnato da polemiche: una prima gara era stata annullata tra accuse di irregolarità e rilievi della procura anticorruzione, mentre nel secondo bando le due imprese finaliste hanno presentato la stessa offerta minima.

A rendere la vicenda ancora più controversa è la presenza della partner locale Servimagnus S.A., guidata dall'imprenditore Ricardo Román, figura già nota alla magistratura per aver ammesso il pagamento di tangenti nell'ambito di un'inchiesta per corruzione durante il governo di Cristina Fernández de Kirchner.

Ma la questione va oltre il semplice affidamento di un servizio. La nuova concessione trasferisce **ai privati funzioni sempre più ampie**, comprese attività tecniche e operative tradizionalmente svolte dallo Stato: rilevamenti batimetrici e idrometrici, operazioni di salvamento e reflottamento delle navi, controllo degli sversamenti e manutenzione delle infrastrutture collegate al traffico fluviale.

Allo stesso tempo, il progetto [prevede](#) di approfondire il corso del fiume fino a oltre 40 piedi in alcuni tratti, con possibili conseguenze ambientali su zone umide, lagune e biodiversità. Secondo i critici, non è stata realizzata una Valutazione di Impatto Ambientale adeguata né garantita una reale partecipazione pubblica, in contrasto con gli obblighi previsti dall'Accordo di Escazú.

Anche la promessa del governo di rafforzare la lotta al narcotraffico solleva dubbi. Gran

Milei, liberismo senza freni: il fiume più importante del Paese
venduto a una multinazionale

parte dei porti privati che operano sul Paraná sono già oggi caratterizzati da **controlli pubblici limitati**. Per molti osservatori, aumentare il peso dei concessionari significa ridurre ulteriormente la capacità dello Stato di vigilare su una delle principali arterie commerciali del Paese.

Per questo il dibattito sul Paraná non riguarda soltanto l'economia. Fin dal XIX secolo il fiume è stato **un simbolo della sovranità argentina**: nel 1845, durante la battaglia della Vuelta de Obligado, le flotte anglo-francesi tentarono di imporre la libera navigazione sfidando l'autorità nazionale. Oggi, per i critici del governo, la concessione rappresenta l'ennesimo passo nella cessione di funzioni e asset strategici a grandi interessi privati e stranieri.

Il tutto mentre l'Argentina resta il principale debitore del Fondo Monetario Internazionale, con **oltre 41 miliardi di dollari di debito**, e milioni di persone continuano a fare i conti con precarietà e povertà. Lo stesso governo che sostiene di non avere risorse per finanziare servizi pubblici essenziali ha appena garantito a un'impresa belga il controllo della via fluviale attraverso cui passa la maggior parte delle esportazioni del Paese.

[di Guillermo O. Bertani Chiani e Riccardo Ongaro]