

PROYECTO DE LEY

EL SENADO Y CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN
ARGENTINA, SANCIONAN CON FUERZA DE
LEY

ARTÍCULO 1: Declárase bien de Interés Público Nacional y Objetivo de Valor Estratégico a 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, dado su carácter de infraestructura crítica y cadena de suministro indispensable para el desarrollo Nacional.

ARTÍCULO 2: Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Propato, Agustina

FUNDAMENTOS

Comprendida entre el Km 1.238 del Río Paraná hasta la zona de aguas profundas naturales en el Río de la Plata exterior, la Vía Navegable Troncal recorre 1.477 km resulta crucial para el desarrollo de la economía de nuestro país, vinculando los grandes puertos y las terminales fluviales del Río Paraná y del Río de La Plata con el océano.

Constituye la principal vía navegable para el comercio exterior de la Argentina, llevando aproximadamente el 80% de la exportación nacional, alrededor del 81% del volumen de las exportaciones agrícolas y el 96% del tráfico de contenedores con producción industrial.

La Vía Troncal de Navegación (VTN) por su relevancia geopolítica, económica ambiental y de defensa, reviste calidad de infraestructura crítica y cadena de suministros, por cuanto debe ser considerada un bien público nacional y un objetivo de valor estratégico en los términos del decreto 1107-2024 del PEN.

Se trata así de brindar la máxima protección legal a la Vía Troncal de Navegación en el convencimiento de que en caso de ser dañados o destruidos ocasionan graves perjuicios a la vida y el bienestar de los habitantes del país, a su economía, al ambiente o a la propia Seguridad de la Nación posponiendo o impidiendo su desarrollo.

Por otro lado, el vencimiento de los contratos de concesión sobre la Vía Navegable Troncal operó en abril de 2020, lo cual ofreció la oportunidad histórica de rediscutir por parte del Estado argentino la existencia del riesgo que implica para la soberanía nacional sostener la concesión a empresas privadas del manejo de nuestras vías navegables estratégicas, como lo vienen sosteniendo diversos sectores industriales, sindicales y de la sociedad civil.

La concesión de la Vía Troncal de Navegación, bajo la modalidad obra pública por peaje a favor de la empresa Hidrovía S.A., fue parte de una política de privatización bajo las premisas de la liberalización financiera y la desregulación económica, y tuvo como objetivo pasar a manos privadas nacionales y

extranjerar las rutas fluviales y marítimas y a su vez transferir recursos estatales, dado que esas vías navegables involucran una recaudación en concepto de peajes por un monto que oscila entre 200 y 500 millones de dólares anuales.

El Acuerdo Federal de Hidrovía firmado en 28 agosto de 2020, preveía la creación del Consejo Federal Hidrovía, con el objetivo de trazar los lineamientos de la política de navegación de nuestro país, previendo asimismo la creación de la Administradora Federal Hidrovía S.E, la cual sería administrada por las Provincia de Buenos Aires, Formosa, Chaco, Corrientes, Misiones, Entre Ríos y Santa Fé y en la que el Estado Nacional sería propietaria en un 51%, quedando el 49% como propiedad de las provincias.

Sin embargo, mediante el Decreto N°949/2021, el Estado Argentino desistió de su intención de recuperar el control de las vías navegables y crear la mencionada Sociedad del Estado, abriendo la posibilidad de realizar nuevas concesiones de peaje por obra pública, cuyos principales oferentes son empresas privadas extranjeras, posibilitando que las vías navegables nacionales vuelvan a quedar en esas manos. En el mismo Decreto se previó la creación del Consejo Federal Hidrovía integrado por el Estado Nacional y las provincias, pero no ya como una herramienta resolutive sino como órgano consultivo.

Hasta tanto la licitación pública internacional finalizará, el Poder Ejecutivo Nacional dispuso que la Administración General de Puertos sería el órgano a cargo del cobro de peajes y administración de las vías navegables, en ese mismo sentido se creó luego de 26 años de concesión privada el Ente de Gestión y Control de la Vía Navegable, un ente autárquico que durante el primer año de gestión estatal ha demostrado que las vías navegables en manos del Estado Argentino puede ser una apuesta confiable y eficaz, dado que hasta la fecha se han cumplido con todos los requerimientos, obras de mantenimiento y administración de las vías navegables.

Luego, la gestión actual de gobierno encabezada por Milei, decidió avanzar en el proceso licitatorio para la privatización de la Vía Navegable Troncal. En ese marco, el Director de la Agencia de Puertos Iñaki Arresegor, concurrió a la

Comisión de Transporte de la Cámara de Diputados de la Nación en febrero de 2025 y, en su informe explicó a qué se debió el fracaso de la fallida primera licitación de la Hidrovía Paraguay - Paraná. Entre otras cosas, denunció que el procedimiento fue víctima de un sabotaje orquestado por ex funcionarios, políticos, legisladores, medios de comunicación, y estudios de abogados que trabajaron coordinadamente para hacer naufragar el proceso licitatorio. Asimismo, denunció que una mano misteriosa había generado presiones contra 10 empresas que habían manifestado su intención de participar, lo que finalmente concluyó en la presentación de una sola empresa y sospechas de direccionamiento en el procedimiento.

La nulidad del mencionado proceso licitatorio, conlleva posteriormente al dictado de la resolución 67-2025 de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación publicada con fecha 19 de diciembre de 2025, por la que se retoma la Concesión de obra pública por peaje, de la Vía Navegable Troncal (VNT), bajo ley 17.520 para el dragado, dragado y señalización de la vía, por el plazo de 25 años.

El pasado viernes 27 de febrero de 2026, se dio un paso más en el proceso licitatorio que está llevando adelante este gobierno, sobre la Vía Navegable Troncal. Se ha procedido a la apertura de sobres correspondiente al proceso de licitación pública nacional e internacional.

Desde el Gobierno Nacional se pretende instalar ahora, que el "nuevo" proceso de licitación resulta absolutamente regular y bajo controles internacionales y locales efectivos, sin embargo es de público y notorio, que este proceso es en esencia la continuidad de privatización iniciado en 2024, que estuvo y continúa estando, viciado de irregularidades, intereses, y condicionamientos económicos y políticos que permanecen intactos aún frente al montado proceso de transparencia que difunde el gobierno nacional.

Es ante la gravedad de los hechos acaecidos, y de la importancia que reviste la Vía Navegable Troncal para el desarrollo nacional, que este proyecto pretende disponer el carácter público y estratégico Nacional de la Vía Navegable Troncal.

Por las razones expuestas se solicita a los Diputados, acompañen este proyecto de ley.

Propato Agustina