

## **PROYECTO DE LEY**

*El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación, sancionan con fuerza de ley*

### ***RÉGIMEN DE LA VÍA NAVEGABLE TRONCAL — COMPETITIVIDAD, FEDERALISMO, SOBERANÍA LOGÍSTICA Y TRANSPARENCIA***

#### **VISTO:**

La Licitación Pública Nacional e Internacional para la concesión de la Vía Navegable Troncal (VNT) dispuesta por la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPYN); el dictamen de la Procuraduría de Investigaciones Administrativas (PIA) en los expedientes N° 119/2025 y 113/2026; las observaciones de la Procuración General de la Nación sobre el procedimiento licitatorio; la Ley General del Ambiente N° 25.675; la Ley de Gestión Ambiental de Aguas N° 25.688; el Acuerdo de Escazú aprobado por Ley N° 27.566; la Ley de Actividades Portuarias N° 24.093 y sus modificaciones; la Ley de Obras Públicas N° 13.064; la Ley de Acceso a la Información Pública N° 27.275; y

#### **CONSIDERANDO:**

**Que** la Vía Navegable Troncal constituye el principal corredor logístico del país, a través del cual transita más del 80% del comercio exterior argentino, equivalente a aproximadamente 140 millones de toneladas anuales, siendo su adecuado funcionamiento de interés estratégico nacional; que una concesión correctamente diseñada, con el modelo de navegación adecuado y tarifas surgidas de competencia real, constituye un instrumento de reducción de costos para productores y consumidores, de generación de empleo en los puertos del litoral argentino y de fortalecimiento de las economías regionales del interior del país;

**Que** la concesión de la VNT por un plazo de entre veinticinco (25) y treinta (30) años determinará el modelo de navegación, logística y acceso al comercio marítimo por varias

décadas, con impactos económicos, ambientales y sobre la soberanía logística del país que requieren el máximo nivel de escrutinio institucional;

**Que** las provincias del interior argentino — Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Misiones, Chaco, Formosa, Tucumán, Salta, Jujuy y las demás cuya producción transita por la hidrovía— son las principales afectadas por las deficiencias del modelo de navegación propuesto; que los sobrecostos derivados de una infraestructura subdimensionada, de un modelo de dragado artificialmente encarecido y de servicios logísticos prestados fuera del territorio nacional se trasladan a las cadenas de valor provinciales encareciendo el costo de exportar y deteriorando la competitividad de las economías del interior; que la soberanía logística sobre el corredor de salida al Atlántico es para esas provincias una condición de desarrollo estructural que este Congreso tiene la responsabilidad de preservar;

**Que** el modelo de navegación actualmente propuesto impone al comercio exterior argentino la necesidad de transitar aguas de jurisdicción uruguaya y de utilizar infraestructura portuaria de Montevideo para la prestación de servicios de practicaje, remolque, completamiento de cargas y logística, generando una transferencia de divisas y empleo al exterior que debería radicarse en puertos argentinos; que la ausencia del Canal Magdalena como vía de salida directa al Atlántico Sur condiciona estructuralmente dicha dependencia, con pérdidas estimadas en cientos de millones de dólares anuales en servicios que deberían realizarse en territorio nacional; que una concesión de veinticinco a treinta años sin incluir al Canal Magdalena consolidará contractualmente esa dependencia, tornando económicamente inviable su habilitación posterior por efecto del lock-in que genera la inversión ya realizada en la profundización del Canal Punta Indio;

Que el ramal Canal Mitre–Paraná de las Palmas (CM-PP), priorizado en el modelo de navegación propuesto, presenta mayores costos de dragado de mantenimiento y mayor impacto ambiental que el ramal Canal Martín García–Paraná Bravo–Paraná Guazú–Brazo Talavera (CMG-BGT), que constituye la vía natural del sistema con menor acumulación de sedimentos y menores necesidades de intervención; que la historia del sistema desde el siglo XVI hasta la década de 1970 demuestra la viabilidad del ramal CMG-BGT como vía principal; que la decisión de priorizar el ramal CM-PP fue adoptada durante la última

dictadura cívico-militar bajo hipótesis de conflicto con países vecinos hoy inexistentes, y que dicho modelo fue consolidado contractualmente en la concesión de 1995 sin revisión de sus fundamentos técnicos ni de las condiciones geopolíticas que lo originaron; que esa diferencia de costo de mantenimiento no la absorbe el concesionario sino que se traslada directamente a la tarifa de peaje que abonan productores y exportadores;

**Que** la Procuraduría de Investigaciones Administrativas advirtió, en sus dictámenes sobre los expedientes N° 119/2025 y 113/2026, la ausencia de una Evaluación de Impacto Ambiental actualizada previa al llamado licitatorio, señalando que el único estudio ambiental existente data del año 2011, con más de catorce años de antigüedad al momento del procedimiento, y que dicho instrumento es manifiestamente insuficiente para sustentar decisiones de dragado de la envergadura proyectada;

**Que** la misma Procuraduría destacó que las decisiones sobre profundidad de dragado, que involucran modificar significativamente el balance sedimentario del sistema Paraná-Río de la Plata, requieren evaluaciones de impacto ambiental previas que determinen sus efectos y no posteriores a la adjudicación, ya que las modificaciones al proyecto o las medidas de mitigación que surjan de aquellas evaluaciones no podrán ser adecuadamente contempladas en las ofertas si se realizan con el contrato ya firmado;

**Que** la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), en su informe técnico sobre la concesión de la Vía Navegable Troncal, advirtió que el precio mínimo obligatorio fijado en el pliego restringe la competencia real entre oferentes, que los supuestos del modelo económico-financiero presentan fragilidades que podrían derivar en una subestimación de las necesidades de financiamiento, y que los mecanismos de supervisión y control estatal previstos en el contrato resultan insuficientes; señalamientos que coinciden en lo sustancial con las observaciones formuladas por la Procuraduría de Investigaciones Administrativas en los expedientes N° 119/2025 y 113/2026

**Que** el artículo 11 de la Ley N° 25.675 establece que toda obra o actividad susceptible de degradar el ambiente en forma significativa debe estar sujeta a un procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, y que el dragado de profundización de la VNT encuadra inequívocamente en dicha categoría;

**Que** el Acuerdo de Escazú, con rango legal en la Argentina mediante la Ley N° 27.566, garantiza el derecho de acceso a la información ambiental oportuna y adecuada, y la

participación pública efectiva en los procesos de toma de decisiones ambientales, condiciones que la Procuraduría señaló no fueron cumplidas en el procedimiento de audiencia pública del 3 de noviembre de 2025, donde se pusieron a disposición más de 9.000 páginas de documentación técnica en plazos materialmente insuficientes para su análisis;

**Que** el Río de la Plata presenta una de las mayores cargas sedimentarias del mundo, observándose ya una pérdida acelerada de profundidad en la costa del Gran Buenos Aires que afecta puertos, actividades económicas del Delta, comunidades del litoral bonaerense y actividades recreativas y deportivas en el Río de la Plata, fenómeno que podría agravarse significativamente ante intervenciones de dragado profundo no evaluadas ambientalmente;

**Que** el Congreso de la Nación no cuenta en la actualidad con un mecanismo institucional de seguimiento y control específico sobre la concesión de la VNT, lo que deja al Poder Legislativo sin herramientas para ejercer sus funciones de control durante el período de la concesión;

*Por todo ello, el Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina sancionan con fuerza de Ley:*

## Capítulo I

### DISPOSICIONES GENERALES

**Artículo 1º — Objeto.** La presente ley tiene por objeto: a) Establecer los requisitos ambientales de cumplimiento obligatorio y previo al inicio de cada etapa de obras en el marco de la concesión de la Vía Navegable Troncal (VNT); b) Crear la Comisión Bicameral de Seguimiento y Control de la Vía Navegable Troncal; c) Declarar de interés estratégico nacional la habilitación del Canal Magdalena y la revisión del modelo de navegación de la VNT; d) Establecer un régimen de transparencia y acceso a la información sobre la concesión.

**Artículo 2º — Ámbito de aplicación.** Las disposiciones de la presente ley son aplicables a la concesión de la Vía Navegable Troncal comprendida entre el kilómetro 1238 del Río Paraná, denominado Confluencia, hasta la Zona de Aguas Profundas Naturales en el Río de la Plata exterior, así como a toda obra de dragado, redragado, señalización y mantenimiento del sistema

que se ejecute en el marco de dicha concesión, cualquiera sea su denominación o modalidad contractual.

**Artículo 3° — Definiciones.** A los efectos de la presente ley se entiende por:

- a) *Evaluación de Impacto Ambiental (EIA)*: el procedimiento técnico-administrativo de carácter preventivo definido en la Ley N° 25.675 y sus normas reglamentarias, que permite identificar, predecir, evaluar y mitigar los potenciales impactos de un proyecto sobre el ambiente, previo a su ejecución.
- b) *Estudio de Impacto Ambiental (EsIA)*: el documento técnico central del procedimiento de EIA, elaborado por la persona proponente del proyecto y sometido a evaluación de la autoridad ambiental competente.
- c) *Evaluación Ambiental Estratégica (EAE)*: el instrumento de política ambiental que integra los objetivos del desarrollo sostenible en los planes, programas y políticas sectoriales de nivel superior, previo al diseño de proyectos individuales.
- d) *Estudio Hidrosedimentológico Integral (EHI)*: el estudio técnico que analiza la dinámica sedimentaria del sistema fluvial, los flujos de sedimentos, los efectos de las operaciones de dragado sobre el balance sedimentario, y los impactos acumulativos sobre la morfología del estuario y las costas del Río de la Plata.
- e) *Línea de Base Ambiental (LBA)*: el relevamiento integral del estado actual de los componentes físicos, biológicos, químicos y socioeconómicos del sistema VNT-Río de la Plata, que sirve de referencia para medir los impactos del proyecto.
- f) *Etapas de obras*: las fases de profundización y ampliación de la VNT definidas en el pliego licitatorio, designadas como Etapa 0, Etapa 1 y Etapa 2, así como cualquier fase de profundización adicional que en el futuro se incorpore al contrato de concesión.

## Capítulo II

### REQUISITOS AMBIENTALES OBLIGATORIOS PREVIOS AL INICIO DE OBRAS

**Artículo 4° — Prohibición de inicio de obras nuevas sin evaluación ambiental.** Queda prohibido el inicio de cualquier etapa de obras de profundización, ampliación o modificación de la traza de la Vía Navegable Troncal sin contar previamente con:

- a) Una Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) aprobada por la autoridad ambiental nacional competente, elaborada específicamente para dicha etapa;
- b) Un Estudio Hidrosedimentológico Integral (EHI) actualizado del sistema Paraná-Río de la Plata, que incluya modelación hidráulica y de transporte de sedimentos para las profundidades proyectadas;
- c) Una Línea de Base Ambiental (LBA) relevada con una antigüedad no mayor a tres (3) años respecto de la fecha de inicio de la etapa;
- d) La Declaración de Impacto Ambiental aprobatoria emitida por la autoridad ambiental nacional competente.

La prohibición del presente artículo opera con independencia del estado de avance del proceso licitatorio o de la firma del contrato de concesión. Ninguna cláusula contractual puede eximir al concesionario o a la ANPYN del cumplimiento de los requisitos aquí establecidos.

**Artículo 5° — Autoridad ambiental competente.** La Evaluación de Impacto Ambiental y la Declaración de Impacto Ambiental previstas en el artículo 4° serán conducidas por la Dirección Nacional de Evaluación y Control Ambiental, dependiente de la Subsecretaría de Ambiente del Ministerio del Interior o la autoridad que en el futuro la reemplace, en su carácter de autoridad competente en materia de EIA conforme el Decreto N° 1103/2024.

La ANPYN no podrá actuar como autoridad ambiental evaluadora de proyectos o actividades bajo su propia jurisdicción. La función de evaluación ambiental es independiente y no puede ser ejercida por el mismo organismo que impulsa o contrata el proyecto.

**Artículo 6° — Contenido mínimo del Estudio de Impacto Ambiental.** El Estudio de Impacto Ambiental (EsIA) que sustente cada etapa de obras deberá contener, como mínimo:

- a) Descripción detallada de las obras proyectadas, incluyendo profundidades de dragado, volúmenes estimados de material a remover, localización de sitios de disposición de sedimentos y cronograma de ejecución;
- b) Estudio Hidrosedimentológico Integral con modelación numérica del transporte de sedimentos y sus efectos sobre la morfología del estuario del Río de la Plata y las costas adyacentes, con horizonte temporal mínimo de quince (15) años;
- c) Análisis de impactos sobre la línea de costa y la batimetría del Río de la Plata, incluyendo los puertos y accesos náuticos del Gran Buenos Aires y el Delta del Paraná;
- d) Análisis de impactos sobre ecosistemas acuáticos, humedales y biodiversidad del sistema fluvial;
- e) Análisis de impactos acumulativos e indirectos considerando la interacción con otros proyectos de infraestructura en la cuenca;
- f) Plan de gestión ambiental con medidas de mitigación, compensación y monitoreo, con asignación de responsabilidades y financiamiento;
- g) Análisis de alternativas de trazado, incluyendo la comparación técnica, económica y ambiental entre el Canal Mitre, el Paraná Guazú y el Canal Magdalena como vías de salida al Río de la Plata y al Atlántico.

Los estudios deberán ser elaborados por entidades independientes, sin vinculación con el concesionario ni con sus empresas relacionadas, que no presenten ningún tipo de conflicto de interés en relación a los actores involucrados y serán seleccionadas mediante licitación pública.

**Artículo 7° — Participación pública en el procedimiento de EIA.** El procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental de cada etapa de obras incluirá una instancia de participación pública conforme las exigencias del Acuerdo de Escazú (Ley N° 27.566) y la Ley N° 25.675, con los siguientes requisitos mínimos:

- a) Publicación del EsIA completo con una antelación mínima de sesenta (60) días corridos respecto de la fecha de la audiencia pública;

- b) Audiencia pública con convocatoria de alcance nacional y publicación en medios especializados en ambiente y comercio exterior, además de los medios de publicidad general;
- c) Plazo de consulta escrita de no menos de treinta (30) días corridos, adicional a la audiencia pública;
- d) Informe fundado de la autoridad ambiental que dé respuesta expresa a las observaciones sustanciales planteadas en la audiencia y en la consulta escrita

El incumplimiento de los requisitos de participación pública establecidos en el presente artículo es causal de nulidad del acto administrativo que apruebe el inicio de la etapa de obras correspondiente.

**Artículo 8° — Evaluación Ambiental Estratégica del modelo de navegación.** El Poder Ejecutivo Nacional deberá encomendar la realización de una Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) del modelo de navegación de la VNT dentro de los ciento ochenta (180) días de la promulgación de la presente ley. La EAE evaluará de forma comparativa los impactos ambientales, los costos de dragado y las implicancias para la soberanía logística del país de los distintos modelos de navegación posibles, incluyendo la priorización del Canal Mitre, la priorización del Paraná Guazú, y la habilitación del Canal Magdalena. Sus conclusiones serán remitidas al Congreso de la Nación y publicadas en el Boletín Oficial.

**Artículo 9° — Monitoreo ambiental continuo.** Durante toda la vigencia de la concesión, el concesionario deberá implementar un Programa de Monitoreo Ambiental Continuo (PMAC) que incluya:

- a) Mediciones batimétricas y sedimentológicas trimestrales en los sitios de dragado y en las costas del Gran Buenos Aires y el Delta del Paraná;
- b) Monitoreo de calidad del agua, biota acuática y humedales con frecuencia semestral;
- c) Informe anual de cumplimiento del Plan de Gestión Ambiental, auditado por organismo independiente.

Los datos del PMAC serán de acceso público en tiempo real a través del sistema de información previsto en el artículo 19 de la presente ley. Si el monitoreo detecta impactos no previstos o significativamente superiores a los evaluados en el EsIA, la autoridad ambiental podrá ordenar la suspensión temporaria de las obras hasta tanto se completen estudios adicionales y se actualice el Plan de Gestión Ambiental.

### Capítulo III

#### COMISIÓN BICAMERAL DE SEGUIMIENTO Y CONTROL DE LA VNT

**Artículo 10° — Creación.** Créase en el ámbito del Congreso de la Nación la Comisión Bicameral de Seguimiento y Control de la Vía Navegable Troncal (en adelante, la Comisión), con carácter permanente y las atribuciones establecidas en la presente ley.

**Artículo 11° — Composición.** La Comisión estará integrada por doce (12) legisladores:

- a) Seis (6) diputados nacionales designados por la Cámara de Diputados, respetando la proporcionalidad de los bloques parlamentarios;
- b) Seis (6) senadores nacionales designados por el Senado de la Nación, respetando la proporcionalidad de los bloques parlamentarios.

La presidencia de la Comisión será ejercida en forma alternada entre ambas cámaras, por períodos anuales. El quórum para sesionar será de siete (7) miembros.

**Artículo 12° — Atribuciones.** La Comisión tendrá las siguientes atribuciones:

- a) Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional, a la ANPYN y al concesionario toda la información técnica, económica, ambiental y contractual vinculada con la VNT, la que deberá ser remitida en un plazo máximo de veinte (20) días hábiles desde la solicitud. El incumplimiento en término constituye falta grave del funcionario responsable.

- b) Convocar a funcionarios del Poder Ejecutivo, de la ANPYN, del concesionario y a expertos técnicos independientes para brindar información o explicaciones sobre la gestión de la concesión.
- c) Contratar asesores técnicos especializados en ingeniería hidráulica, economía del transporte y derecho ambiental para asistir en el análisis de la información recibida.
- d) Emitir informes semestrales sobre el estado de la concesión, el cumplimiento de los requisitos ambientales, el impacto sobre los costos logísticos del comercio exterior y el avance del Canal Magdalena, los que serán publicados en el sitio web del Congreso y remitidos al Poder Ejecutivo.
- e) Formular recomendaciones al Poder Ejecutivo sobre cualquier aspecto de la concesión y recibir respuesta fundada dentro de los treinta (30) días corridos.
- f) Solicitar al Poder Ejecutivo la adopción de medidas cautelares para suspender el inicio de una etapa de obras cuando se verifique el incumplimiento de los requisitos ambientales establecidos en el Capítulo II de la presente ley.
- g) Requerir la intervención de la Auditoría General de la Nación para la realización de auditorías técnicas y financieras sobre la concesión.

**Artículo 13° — Obligación de informar del Poder Ejecutivo.** El Poder Ejecutivo Nacional, a través de la ANPYN, remitirá a la Comisión con carácter obligatorio y en los plazos que se indican: a) Dentro de los treinta (30) días de la promulgación de la presente ley: copia completa del contrato de concesión firmado y todos sus anexos técnicos; b) Con una antelación mínima de noventa (90) días: el EsIA y la convocatoria a la audiencia pública previa al inicio de cada etapa de obras; c) Dentro de los quince (15) días de emitida: la Declaración de Impacto Ambiental de cada etapa; d) Anualmente: el informe de gestión ambiental auditado del concesionario; e) Ante cualquier modificación contractual o renegociación: dentro de los quince (15) días de producida.

**Artículo 14° — Presupuesto.** El Congreso de la Nación asignará a la Comisión los recursos presupuestarios necesarios para el cumplimiento de sus funciones, incluyendo la contratación

de asesores técnicos independientes. La Comisión elaborará su proyecto de presupuesto anual y lo elevará a las autoridades de cada cámara para su incorporación en el presupuesto del Poder Legislativo.

## Capítulo IV

### CANAL MAGDALENA Y MODELO DE NAVEGACIÓN

**Artículo 15° — Declaración de interés estratégico nacional. Declárase** de interés estratégico nacional la habilitación del Canal Magdalena como vía de salida directa del sistema fluvial argentino al Atlántico Sur, sin necesidad de transitar aguas jurisdiccionales de la República Oriental del Uruguay.

La presente declaración constituye una decisión de política soberana del Congreso de la Nación sobre el modelo de navegación que sirve al interés nacional. Los estudios técnicos previstos en el artículo 8° de la presente ley tienen por objeto determinar las condiciones, el cronograma y la modalidad de ejecución más adecuados para la habilitación del Canal Magdalena, pero no condicionan ni pueden condicionar la decisión política aquí adoptada. La habilitación del Canal Magdalena es condición necesaria para garantizar la soberanía logística del comercio exterior argentino y su proyección soberana hacia el Atlántico Sur.

**Artículo 16° — Mandato al Poder Ejecutivo.** El Poder Ejecutivo Nacional deberá:

- a) Incluir la habilitación del Canal Magdalena como componente obligatorio del contrato de concesión de la VNT o, en caso de que el contrato ya estuviere firmado, iniciar las gestiones para su incorporación como adenda contractual dentro de los ciento ochenta (180) días de la promulgación de la presente ley;
- b) Elaborar y remitir al Congreso, dentro de los ciento ochenta (180) días de la promulgación, un informe técnico que evalúe la viabilidad y los costos de adoptar el ramal Canal Martín García–Paraná Bravo–Paraná Guazú–Brazo Talavera (CMG-BGT) como vía principal de navegación en reemplazo del ramal Canal Mitre–Paraná de las Palmas (CM-PP), con análisis comparativo de costos de dragado de mantenimiento, impacto ambiental y condiciones de seguridad náutica para ambos ramales.

Los informes producidos en cumplimiento del presente artículo serán remitidos a la Comisión Bicameral creada en el Capítulo III.

**Artículo 17° — Condición previa al inicio de obras de profundización.** El inicio de las obras de profundización correspondientes a las Etapas 1 y 2 de la Vía Navegable Troncal queda condicionado al cumplimiento previo y concurrente de los siguientes requisitos:

- a) Que el contrato de concesión contemple expresamente la habilitación del Canal Magdalena como componente obligatorio, con cronograma de ejecución, financiamiento determinado y penalidades por incumplimiento a cargo del concesionario;
- b) Que dicho cronograma establezca el inicio efectivo de las obras del Canal Magdalena en forma simultánea o anterior al inicio de las obras de profundización de Etapa 1;
- c) Que la Comisión Bicameral creada en el Capítulo III haya verificado el cumplimiento de los requisitos de los incisos a) y b) y emitido dictamen favorable.

La sola declaración de interés estratégico o el mandato de gestión previstos en los artículos 15 y 16 no satisfacen por sí solos los requisitos del presente artículo.

El acto administrativo que autorice el inicio de obras de profundización sin el cumplimiento de las condiciones aquí establecidas es nulo de nulidad absoluta e insanable, conforme lo dispuesto en el artículo 32 de la presente ley, sin perjuicio de la responsabilidad personal de los funcionarios intervinientes.

**Artículo 18° — Modelo de navegación soberano. Prioridad del Canal Magdalena sobre el ramal Canal Mitre–Paraná de las Palmas.** El modelo de navegación de la Vía Navegable Troncal tendrá como vía de salida principal al Atlántico al Canal Magdalena. El Canal Punta Indio tendrán carácter de vía secundaria y de contingencia.

En consecuencia:

- a) Queda prohibido que el contrato de concesión de la VNT destine fondos de peaje u otros recursos de origen argentino vinculados a la concesión a obras de profundización, ampliación o mejora del Canal Punta Indio en el tramo comprendido entre el km 239 y las aguas profundas naturales del Río de la Plata exterior;

b) La inversión en dragado de profundización con fondos de la concesión queda reservada exclusivamente al Canal Magdalena hasta tanto este se encuentre plenamente operativo para buques de ultramar. Una vez habilitado el Canal Magdalena como vía principal de salida al Atlántico, cesarán las obligaciones argentinas de mantenimiento del Canal Punta Indio en el tramo indicado en el inciso a).

El incumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo es causal de nulidad absoluta conforme el artículo 32 de la presente ley.

**Artículo 19° — Prohibición de financiamiento de obras en beneficio exclusivo de terceros países.** Queda prohibido que los fondos del peaje de la VNT, o cualquier otro recurso de origen argentino vinculado a la concesión, sean destinados a financiar obras de dragado en canales o vías fluviales donde no existan puertos argentinos ni transite carga de origen o destino argentino. La Comisión Bicameral fiscalizará el cumplimiento de la presente disposición.

## Capítulo V

### TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN

**Artículo 20° — Publicidad del contrato y sus modificaciones.** El contrato de concesión de la VNT, todos sus anexos técnicos, el pliego de especificaciones técnicas, los estudios ambientales exigidos por la presente ley y cualquier modificación, adenda o renegociación contractual deberán ser publicados íntegramente en el sitio web oficial de la ANPYN dentro de los cinco (5) días hábiles de su suscripción o aprobación.

La reserva de confidencialidad sobre información contractual solo procederá respecto de datos que configuren secreto comercial debidamente acreditado ante la autoridad de aplicación. En ningún caso podrán declararse confidenciales las tarifas y peajes cobrados, los volúmenes de dragado ejecutados, los costos de las obras, los resultados del monitoreo ambiental ni los informes de auditoría.

**Artículo 21° — Sistema de Información Pública de la VNT.** Créase el Sistema de Información Pública de la Vía Navegable Troncal (SIPVNT), en el ámbito de la ANPYN, de acceso libre y gratuito para cualquier ciudadano.

El SIPVNT deberá contener y actualizar en tiempo real o con la periodicidad que establezca la reglamentación:

- a) Los datos del monitoreo ambiental continuo previsto en el artículo 9°;
- b) Los volúmenes de dragado ejecutados por etapa y por tramo;
- c) Los peajes cobrados y su evolución histórica;
- d) El estado de avance de cada etapa de obras;
- e) Los informes de auditoría técnica y financiera;
- f) Las actas de las audiencias públicas ambientales;
- g) Los informes semestrales de la Comisión Bicameral.

La ANPYN deberá implementar el SIPVNT dentro de los ciento ochenta (180) días de la promulgación de la presente ley.

**Artículo 22° — Audiencias públicas anuales.** La ANPYN convocará anualmente una audiencia pública de rendición de cuentas sobre la gestión de la VNT. La audiencia incluirá la presentación del informe de gestión ambiental, el informe económico sobre impacto en los costos logísticos del comercio exterior y el estado de avance de las obras comprometidas. La convocatoria se publicará con no menos de cuarenta y cinco (45) días de anticipación, con acceso libre a la información a presentar desde la fecha de la convocatoria.

## Capítulo VII

### DISPOSICIONES FINALES

**Artículo 23° — Nulidad de actos en infracción.** Los actos administrativos que autoricen el inicio de una etapa de obras de profundización de la VNT sin el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Capítulo II de la presente ley son nulos de nulidad absoluta e insanable, sin perjuicio de la responsabilidad civil, administrativa y penal de los funcionarios intervinientes.

**Artículo 24° — Responsabilidad del concesionario.** El concesionario de la VNT que ejecute obras de profundización en infracción a lo dispuesto en el Capítulo II de la presente ley será responsable por los daños ambientales que se produzcan, sin perjuicio de las multas y sanciones contractuales aplicables. La responsabilidad es solidaria con los funcionarios de la ANPYN que hubieren autorizado el inicio de las obras.

**Artículo 25° — Aplicación a concesiones en curso.** Las disposiciones de la presente ley son aplicables a la concesión de la VNT adjudicada o en trámite al momento de su promulgación. El inicio de cada etapa de obras queda sujeto, en todos los casos, al cumplimiento previo de los requisitos del Capítulo II, con independencia de las previsiones contractuales que pudieren establecer cronogramas distintos. El Poder Ejecutivo Nacional deberá adecuar el contrato de concesión a las exigencias de la presente ley dentro de los noventa (90) días de su promulgación.

**Artículo 26° — Reglamentación.** El Poder Ejecutivo Nacional reglamentará la presente ley dentro de los noventa (90) días de su promulgación.

**Artículo 27° — Vigencia.** La presente ley entrará en vigencia el día de su publicación en el Boletín Oficial.

**Artículo 28° — Comuníquese.** Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

## **FUNDAMENTOS**

### **Señor Presidente:**

El presente proyecto de ley tiene por objeto establecer un marco normativo que garantice el cumplimiento de los requisitos ambientales legalmente exigibles antes del inicio de las obras de profundización de la Vía Navegable Troncal, crear un mecanismo de control parlamentario permanente sobre la concesión y fijar las condiciones para que el modelo de navegación resultante sea compatible con la soberanía logística y la competitividad económica de la Argentina. La concesión de la Vía Navegable Troncal tal como está diseñada consolida por treinta años un modelo de navegación que encarece el costo del dragado de mantenimiento al priorizar el Canal Mitre–Paraná de las Palmas (CM-PP) sobre el ramal Canal Martín García–Paraná Guazú (CMG-BGT), transfiere fuera del territorio nacional servicios de practicaje, remolque y logística portuaria que deberían realizarse en puertos argentinos, impone tarifas de peaje que aumentarán sustantivamente los valores históricos sin que medie competencia real entre oferentes, y omite la habilitación del Canal Magdalena como vía soberana de salida directa al Atlántico Sur. El costo acumulado de esas decisiones sobre las cadenas de valor del interior productivo argentino y sobre las economías provinciales que exportan a través de la hidrovía justifica plenamente la intervención del Poder Legislativo.

Corresponde señalar con precisión el alcance de la presente iniciativa. Este proyecto no se opone a la concesión de la Vía Navegable Troncal ni a su profundización. Por el contrario, parte de la convicción de que una hidrovía correctamente concesionada, con el modelo de navegación adecuado, con tarifas surgidas de competencia real de mercado y con el Canal Magdalena operativo, constituye un instrumento de desarrollo de primer orden para la Argentina. La Vía Navegable Troncal no es solo infraestructura de exportación: es la continuación moderna de la historia de integración del territorio nacional por sus vías fluviales. Rosario, Corrientes, Paraná, Goya, Barranqueras, Formosa, Posadas —todas estas ciudades existieron y crecieron porque el río fue el primer camino. Una hidrovía bien diseñada reduce el costo del flete para productores y consumidores, genera trabajo genuino en los puertos fluviales argentinos, fortalece la posición competitiva de las economías del interior en los mercados internacionales y consolida la conexión soberana del litoral del Paraná con el Mar Argentino. Lo que el presente proyecto

exige es precisamente eso: que esa obra se realice con los estudios que la ley manda, con transparencia, con control parlamentario efectivo y con un diseño orientado a fortalecer el trabajo y la competitividad argentinos.

La Vía Navegable Troncal es el principal corredor de comercio exterior del país, por el que transita más del ochenta por ciento de las exportaciones argentinas, principalmente granos, aceites, harinas, minerales y manufacturas provenientes de las provincias del interior. Las decisiones que se adopten en el marco de su concesión determinarán las condiciones de competitividad del comercio exterior argentino por los próximos veinticinco a treinta años. Se trata, por lo tanto, de una de las decisiones de política de infraestructura de mayor impacto sobre la economía real que el Estado argentino adoptará en las próximas décadas, y que amerita el más riguroso escrutinio institucional.

La Procuraduría de Investigaciones Administrativas advirtió en sus dictámenes sobre los expedientes N° 119/2025 y 113/2026 que el proceso licitatorio en curso presenta graves deficiencias procedimentales, entre ellas la ausencia de una Evaluación de Impacto Ambiental actualizada. El único estudio ambiental existente data del año 2011 y fue elaborado para condiciones de profundización significativamente menores a las actualmente proyectadas. La Procuraduría señaló expresamente que las modificaciones que pudieren surgir de una evaluación ambiental realizada con posterioridad a la adjudicación no podrán ser incorporadas a las ofertas, lo que desnaturaliza el procedimiento y expone al Estado a contingencias contractuales de difícil resolución.

Es significativo que estas deficiencias sean señaladas por el propio informe técnico invocado como aval del proceso. La UNCTAD, en el cuerpo completo de su documento — más extenso que el resumen de cuatro páginas difundido públicamente — advierte que el precio mínimo elimina la competencia por precio y desnaturaliza la licitación, que el modelo financiero subestima las necesidades de fondos y que el control estatal debe reforzarse. El organismo omite además toda dimensión ambiental, información que el propio titular de la ANPYN confirmó como práctica instalada al reconocer que durante la concesión anterior no se realizaron monitoreos ambientales. Utilizar selectivamente un documento que cuestiona en aspectos centrales el proceso que avala es, en sí mismo, un argumento adicional a favor del control parlamentario que esta ley establece.

El artículo 11 de la Ley General del Ambiente N° 25.675 establece sin ambigüedades que toda obra susceptible de degradar el ambiente en forma significativa requiere evaluación de impacto ambiental previa. El dragado de profundización de una vía navegable de la magnitud de la VNT, que modifica el balance sedimentario de uno de los sistemas fluviales más importantes del mundo, encuadra inequívocamente en esa categoría. No se trata de una exigencia burocrática sino de la herramienta que el ordenamiento jurídico dispone para que las decisiones de infraestructura de gran escala incorporen adecuadamente los riesgos ambientales antes de que las obras sean irreversibles. En ese mismo sentido, la Corte Suprema de Justicia de la Nación ha consolidado en su jurisprudencia el principio de que las decisiones del Estado que afectan derechos de incidencia colectiva requieren participación pública efectiva y respuesta fundada a las observaciones sustanciales planteadas por la ciudadanía —estándar receptado, entre otros precedentes, en la causa "Centro de Estudios para la Promoción de la Igualdad y la Solidaridad y otros c/ Ministerio de Energía y Minería s/ amparo colectivo" (Fallos 339:1077)— que el procedimiento licitatorio en curso no ha satisfecho.

El Río de la Plata recibe la descarga sedimentaria de la Cuenca del Plata, una de las cuencas hidrográficas más extensas del planeta. Las intervenciones de dragado profundo en este sistema generan efectos sobre el transporte de sedimentos que pueden afectar la batimetría costera, los puertos del Gran Buenos Aires, el Delta del Paraná y los ecosistemas de humedales asociados. El Delta bonaerense y el litoral del Río de la Plata albergan una economía diversa que incluye actividad frutihortícola, turismo náutico, pesca artesanal y deportes acuáticos, cuya sustentabilidad depende de la estabilidad del sistema hídrico. La pérdida de profundidad ya observable en la costa bonaerense y la degradación de los canales secundarios del Delta son indicadores de que el sistema se encuentra bajo presión creciente. Adoptar decisiones de dragado de gran escala sin modelación hidrosedimentológica actualizada implica trasladar a las comunidades del litoral y del Delta riesgos cuyas consecuencias serían de muy difícil reversión.

El modelo de navegación propuesto en el pliego licitatorio presenta deficiencias técnicas y económicas estructurales. La priorización del ramal CM-PP sobre el ramal CMG-BGT no responde a criterios hidráulicos ni económicos sino a una decisión de origen militar adoptada durante la última dictadura cívico-militar, bajo hipótesis de conflicto con los países vecinos que determinaron priorizar una traza que discurriera exclusivamente por aguas de soberanía argentina en el Delta, con independencia de sus condiciones naturales de navegabilidad y de

sus costos de mantenimiento. Dicho modelo fue consolidado contractualmente en la concesión de 1995 sin revisión de sus fundamentos técnicos ni de las condiciones geopolíticas que lo originaron. Esas hipótesis de conflicto no existen. El ramal CM-PP es un ramal secundario del sistema deltaico, con menor caudal y mayor acumulación de sedimentos que el CMG-BGT, lo que se traduce en mayores costos de dragado de mantenimiento que se trasladan directamente a la tarifa de peaje. El ramal CMG-BGT, en cambio, aprovecha el flujo natural de descarga del sistema y presenta condiciones sedimentológicas significativamente más favorables. Estudios técnicos publicados por la Bolsa de Comercio de Rosario y por la Universidad del CEMA estiman que la adopción del ramal CMG-BGT permitiría una reducción sustancial del costo de dragado de mantenimiento anual, con el consecuente impacto positivo sobre las tarifas que abonan productores y exportadores.

La ausencia del Canal Magdalena como componente del modelo de navegación constituye la deficiencia estructural más grave del diseño actual. El Canal Magdalena permitiría la salida directa al Atlántico Sur desde el sistema del Paraná sin necesidad de transitar aguas de jurisdicción uruguaya ni de utilizar la infraestructura portuaria de Montevideo. Su habilitación es una cuestión de soberanía logística en el sentido más preciso del término: en las condiciones actuales, los buques que exportan producción argentina deben tomar prácticos de bandera uruguaya, contratar servicios de remolque y asistencia portuaria en Montevideo y realizar operaciones de completamiento de carga en instalaciones fuera del territorio nacional. Cada uno de esos servicios —practicaje, remolque, bunkering, completamiento— genera divisas y empleo que deberían radicarse en puertos argentinos. El Canal Magdalena no es solo una obra de infraestructura: es la conexión directa y soberana del litoral paranaense con el Mar Argentino y con el Atlántico Sur. Una concesión de treinta años que no lo incluya blinda contractualmente esa dependencia, toda vez que la inversión realizada en la profundización del Canal Punta Indio operará como un lock-in que tornará económicamente inviable la apertura posterior del Magdalena. Someter al país a esa dependencia estructural por una generación entera es una decisión que el Congreso tiene la responsabilidad de no avalar sin el debido debate y control.

Las consecuencias económicas del diseño actual de la concesión no se agotan en la cuestión del Canal Magdalena. La meta de profundización prevista en el pliego es insuficiente para eliminar la necesidad de escala de completamiento de los buques graneleros de gran porte, generando un sobre costo por tonelada exportada que recae sobre los productores argentinos. A ello se

suma una metodología tarifaria que, al fijar una tarifa mínima admisible que elimina la competencia real de precios entre oferentes, podría resultar en peajes significativamente superiores a los que surgirían de un proceso licitatorio genuinamente competitivo, con una pérdida de competitividad estimada en cientos de millones de dólares anuales para el sector agropecuario, conforme los estudios técnicos publicados por la Bolsa de Comercio de Rosario y la Universidad del CEMA.

Las provincias del interior argentino son las principales afectadas por la suma de estas deficiencias. Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Misiones, Chaco, Formosa, Tucumán, Salta, Jujuy y las demás provincias cuya producción transita por la hidrovía soportan en sus cadenas de valor el costo combinado de una infraestructura subdimensionada, un modelo de navegación que encareció artificialmente el dragado de mantenimiento por razones geopolíticas ya superadas, servicios logísticos prestados fuera del territorio nacional y tarifas de peaje fijadas sin competencia real. Esos sobrecostos no aparecen discriminados en la factura que recibe el productor: se diluyen en el flete, en el descuento sobre el precio de pizarra, en la brecha entre el valor FOB en puertos argentinos y el precio internacional. Para las economías provinciales que dependen del comercio exterior, la soberanía logística sobre el corredor de salida al Atlántico es una condición de competitividad estructural tan relevante como el tipo de cambio o la presión impositiva. Una hidrovía correctamente diseñada es, en cambio, exactamente lo opuesto: un instrumento de reducción de costos para productores y consumidores, de generación de empleo genuino en los puertos del litoral y de fortalecimiento de las economías regionales. Una concesión de treinta años que cristalice las condiciones actuales traslada el costo de esas deficiencias a toda una generación.

Frente a este cuadro, el Congreso de la Nación tiene la responsabilidad de ejercer las funciones de control que la Constitución le encomienda. La presente ley establece que la concesión de la Vía Navegable Troncal debe realizarse con los estudios ambientales que el ordenamiento jurídico exige, con control parlamentario efectivo durante su vigencia, con un modelo de navegación que preserve la soberanía logística argentina, con plena transparencia para los ciudadanos, y con un diseño orientado a reducir los costos de los productores, fortalecer el trabajo portuario argentino y consolidar la conexión soberana del litoral del Paraná con el Atlántico Sur.

**Dip. Nicolás Massot**

**Dip. Miguel Ángel Pichetto**

**Dip. Martín Lousteau**

**Dip. Gisela Scaglia**

**Dip. Oscar Zago**

**Dip. Eduardo Falcone**

**Dip. Carolina Basualdo**

**Dip. María Inés Zigarán**

**Dip. José Núñez**

**Dip. Lourdes Arrieta**