



H. Cámara de Diputados de la Nación

Proyecto de Resolución

Declara la ilegitimidad de la Audiencia Pública sobre el *Informe de Gestión y Evaluación Ambiental de la Vía Navegable Troncal*, realizada el 3 de noviembre de 2025 y convocada por la Agencia Nacional de Puertos y Navegación mediante la Resolución N°48/2025, en el marco de las intenciones del Gobierno Nacional de efectuar un nuevo llamado a licitación pública para las tareas de dragado, mantenimiento de dragado, señalización y otras obras e intervenciones en la Vía Navegable Troncal.

Rechazar los informes, documentos y argumentos brindados por los funcionarios de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación que llevaron a cabo dicha audiencia, dado que estos documentos no constituyen absolutamente estudios de impacto ambiental sobre obras o intervenciones en la Vía Navegable Troncal, tal como exige de manera taxativa el Acuerdo de Escazú como la Ley General del Ambiente N° 25.675 respecto del análisis social y la participación ciudadana en el análisis de los estudios de impacto ambiental de obras y la toma de decisiones respecto de proyectos que modifiquen el ambiente. De esta manera, está H. Cámara resuelve exigir la presentación de estudios de impacto ambiental sobre obras en la Vía Navegable, como su correspondiente revisión y autorización por las autoridades ambientales competentes, y la posterior instancia de audiencia pública a fin de cumplir con la manda constitucional de participación social para la toma de decisiones en materia ambiental.

Asimismo, la Honorable Cámara acompaña los reclamos de las y los ciudadanos que participaron de la mencionada audiencia y denunciaron su ilegitimidad, solicitando su declaración de nulidad para los fines previstos en la normativa ambiental nacional, por constituir un impedimento insoslayable ante cualquier eventual convocatoria a licitación pública de obras en la Vía Navegable Troncal.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Blanca Osuna

Carlos Castagneto

Daniel Gollán

Jorge Antonio Romero

Nancy Sand

Juan Manuel Pedrini

Eduardo Toniolli

Hilda Aguirre

Ricardo Herrera

Victoria Tolosa Paz

Jorge Neri Araujo Hernández

José Gómez

Carolina Yutrovic

Carolina Gaillard

Gustavo Carlos Miguel González



H. Cámara de Diputados de la Nación
Fundamentos

Señor Presidente:

La Agencia Nacional de Puertos y Navegación, autoridad portuaria nacional a partir del dictado del Decreto de Necesidad y Urgencia 3/2025, se encuentra llevando a cabo el proceso previo a un nuevo llamado a licitación pública para la concesión de modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización, tareas de dragado y redragado y mantenimiento de 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, el kilómetro 239,1 del canal Punta Indio, por la vía del Canal Ingeniero Emilio Mitre y el Río Paraná de las Palmas, Río Paraná Bravo, Río Paraná Guazú, Río Talavera, Río Paraná–Océano Atlántico.

Es de recordar que la anterior Licitación Pública Nacional e Internacional N° 1/2024 para la concesión de la Vía Navegable Troncal fue anulada por el Gobierno nacional, por la presentación de un único oferente, junto a denuncias judiciales por irregularidades, el dictamen de la Procuraduría de Investigaciones Administrativas del Ministerio Público Fiscal de la Nación, entre otros sucesos, que generaron la Resolución 7/2025 de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación, anulando dicho proceso licitatorio.

En un nuevo proceso de licitación iniciado por la Agencia Nacional de Puertos y Navegación, el 3 de Noviembre de 2025 se realizó la Audiencia Pública sobre el Informe de Gestión y Evaluación Ambiental de la Vía Navegable Troncal, en la cual participaron doscientos cuarenta y siete participantes que previamente se inscribieron según los requisitos de la autoridad convocante.

En este sentido, en la convocatoria, la Agencia Nacional de Puertos y Navegación alojada en el sitio web oficial, se encuentran la documentación, antecedentes e informes de gestión y evaluación ambiental de la Vía Navegable Troncal. Entre esos documentos, que fueron el objeto de debate de la audiencia, no se encuentra ningún



H. Cámara de Diputados de la Nación

Estudio de Impacto Ambiental, como hubiera correspondido en orden a la normativa ambiental vigente, en primer orden, la Ley General del Ambiente 25.675.

Por otro lado, respecto del corpus normativo ambiental, debemos mencionar los artículos 41 y 124 de la Constitución de la Nación Argentina, como los artículos 83, 84 y 85 de la Constitución de la Provincia de Entre Ríos, los cuales establecen los principios de la política ambiental y que afirman el dominio originario del Estado entrerriano sobre los recursos naturales en su territorio.

En igual modo, el Acuerdo de Escazú, tratado internacional sobre el derecho de acceso a la información ambiental con rango constitucional por Ley de la Nación 27.566. Dicho acuerdo estipula que los Pueblos tienen el derecho a peticionar y recibir la debida información sobre obras o actividades que se llevarán a cabo en el ambiente natural, como también el derecho a incidir en la toma de decisiones por medio de la participación social.

Por su parte, la Ley General del Ambiente establece en sus artículos 11, 12 y 13 la obligatoriedad para toda obra o actividad que sea susceptible de modificar el ambiente que cuente con un Estudio de Impacto Ambiental, evaluado y aprobado o rechazado por la autoridad ambiental competente. En el artículo 12 se establece que un Estudio de Impacto Ambiental debe contar con un proyecto de obras o las actividades a realizar, las consecuencias posibles y las acciones para mitigar los efectos negativos, con una autorización realizada por las autoridades ambientales.

En esta oportunidad, ante un proceso tan importante como una futura licitación de obras en la principal vía navegable fluvial de la República Argentina, aún no se conoce qué proyecto de obras se van a llevar a cabo en los ríos Paraná y en el Río de la Plata y en los ríos secundarios. Sin proyecto de obras fluviales, no es posible realizar un Estudio de Impacto Ambiental, principal crítica y motivo de impugnación de la citada audiencia pública.

Es muy relevante mencionar, asimismo, que las provincias ribereñas, Buenos Aires, Entre Ríos, Corrientes, Misiones, Formosa, Chaco y Santa Fe, estados con costas



H. Cámara de Diputados de la Nación

en los ríos navegables de la República Argentina y, como consagra la Constitución Nacional en su artículo 124 poseedoras del dominio originario sobre los recursos naturales, en este caso, el recurso hídrico fluvial y los lechos de los ríos, no participaron en alguna instancia de consulta o revisión de documentos referidos a aspectos ambientales. Las provincias ribereñas, junto al Estado nacional son miembros del Acuerdo Federal Hidrovía, firmado en 2020 y que se encuentra en vigencia.

En este sentido, debemos recordar una decisión política que limitó gravemente el federalismo en la República Argentina cual fue la disolución por medio del Decreto 699 del 6 de agosto 2024 del Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable Troncal – ECOVINA-, organismo integrado por las provincias miembros del Acuerdo Federal Hidrovía –Buenos Aires, Entre Ríos, Corrientes, Misiones, Formosa, Chaco y Santa Fe, lo que constituyó un grave retroceso de soberanía sobre el curso fluvial del Paraná. Al respecto, ocupada en garantizar la participación de las provincias ribereñas, y con el acompañamiento de legisladores de varias de estas jurisdicciones, promuevo la creación de la Comisión Administradora del Río Paraná, Proyecto de Ley, Expediente 4053-D-2025, con el fin de formalizar una institución que gobierne el uso del río, como sucede en el caso de los ríos Uruguay y el Río de la Plata con sendas comisiones administradoras, haciendo valer la necesidad de ejercer una soberanía efectivamente federal sobre este principal curso fluvial.

En este marco, tanto la Subsecretaría de Ambiente de la Nación, como las secretarías ambientales provinciales quedaron excluidas no solo de intervenir en el análisis de eventuales estudios de impacto ambiental como establece la Ley General del Ambiente, sino que también fueron limitadas las participaciones en reuniones y mesas de intercambio donde las jurisdicciones provinciales pudieron sostener sus intereses y el de sus comunidades en relación a la Vía Navegable Troncal y, respecto de los asuntos ambientales, no hubo ninguna participación.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Los aspectos ambientales y las previsiones ante las intervenciones y obras de dragado y mantenimiento son exclusivamente relevantes para las poblaciones ribereñas, como para la sociedad argentina en general, por su valor cultural e histórico, las actividades económicas que se llevan a cabo, el traslado de personas e ideas a lo largo de los ríos, la viabilidad del comercio, entre otros tantos factores.

Un grave antecedente de enorme relevancia para Entre Ríos lo constituye el Estado de Emergencia Ambiental e Hídrica declarado por el Departamento Ejecutivo de la Municipalidad de Victoria, Departamento homónimo de mi provincia, que atravesó durante el año 2024 un severo riesgo para el abastecimiento hídrico para consumo humano y las actividades económicas, producto de la extraordinaria bajante del río Paraná, el dragado excesivo de dicho río y la acumulación de sedimentos en las bocas de los ríos y arroyos que abastecen de agua a esta ciudad. Es de destacar que el río Paraná y su delta, islas y arroyos que bañan las costas victorienses son objeto de los pedidos de usuarios de las empresas logísticas multinacionales y de las cámaras agropexportadoras que exigen mayor profundización de los canales navegables en el río, lo cual es directamente proporcional a una posible reducción del caudal hídrico, el riesgo de abastecimiento natural de agua para los ríos, arroyos, lagunas y humedales de los cuales las poblaciones se abastecen de agua

Otro caso de enorme incertidumbre se posa sobre un reciente anuncio del Poder Ejecutivo nacional con la efectiva incorporación del río Paraná Guazú, río interior de la provincia de Entre Ríos a la traza de la Vía Navegable Troncal. Sobre este río, un desprendimiento del río Paraná que posee excepcionales condiciones de navegabilidad y profundidades naturales, sin embargo, no se conoce al momento el proyecto de obras se llevarán a cabo en la traza del río, zonas y pasos críticos a dragar, las zonas de descarga, si esto afectará potencialmente a las poblaciones que viven en las costas del río, sus actividades económicas, como el turismo, la navegación, la provisión de agua y otros aspectos importantes para las comunidades ribereñas.



H. Cámara de Diputados de la Nación

En relación al Acuerdo de Escazú, por otro lado, es de mencionar que la información pública periódica que la autoridad portuaria nacional publicaba de manera regular no se encuentra disponible para el usuario y para la sociedad civil. Hasta diciembre de 2023, el Estado nacional a través del sitio oficial de la autoridad portuaria publicaba mensualmente los informes de gestión y memorias anuales, donde se podía conocer las obras realizadas por el concesionario, balances económicos, con gastos e ingresos, tráfico fluvial, volúmenes de dragado, maquinaria empleada, estado de los hidrómetros y señalización, entre otros datos de primera necesidad para informarse sobre la situación de la Vía Navegable Troncal.

Debemos destacar, en anteúltimo orden, la posición de la Procuraduría de Investigaciones Administrativas, que se expidió en febrero de 2025 a través del expediente Expte-126-22-Dictamen-11-2-25, respecto de las denuncias sobre diversas irregularidades sobre el proceso licitatorio 01/24. En cuanto a las Evaluaciones de Impacto Ambiental, en cuyo expediente se mencionaba “la ausencia de pertinente evaluación de impacto ambiental en las actuaciones, previos al llamado a la licitación...”, la Procuraduría se expresó de manera taxativa a favor de la necesidad de la participación social, constituyendo este pronunciamiento un antecedente mas a los mencionados anteriormente.

“...es obligatorio que en consideración al impacto de la intervención en el Río Paraná puedan expresarse y sean considerados los aportes de las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales abocadas al estudio y seguimiento de cuestiones vinculadas al ambiente y calidad de vida humana. Del mismo modo especialistas con trayectoria académica e Institutos con producción de conocimiento sobre la relación salud-ambiente, y cuidado de cursos de agua. Considero indispensable que estas instituciones y organismos se expidan sobre el tema y aporten al enfoque y marco previo, tal como establece la Ley General del Ambiente 25.675 y la Ley 27566 Acuerdo de Escazú con estatus constitucional”, (Pronunciamiento de la PIA, 02/2025, Expte-126-22-Dictamen-11-2-25).



H. Cámara de Diputados de la Nación

En ultimo lugar es de destacar la importante participación social que intervino en la Audiencia Pública manifestando la ausencia de Estudios de Impacto Ambiental y los incumplimientos llevados a cabo por la autoridad portuaria nacional, derivando en una sola voz, el rechazo por ilegítima a esta instancia que no constituye, por posicionamiento mayoritario de los y las ciudadanos argentinos que participamos de dicha audiencia, una instancia de participación social, de información pública ambiental y de incidencia en la toma de decisiones ante la eventual licitación sobre la Vía Navegable Troncal.

Por estos motivos y otros que daré oportunamente, solicito a mis pares el acompañamiento al presente proyecto de Resolución.

Blanca Osuna

Carlos Castagneto

Daniel Gollán

Jorge Antonio Romero

Nancy Sand

Juan Manuel Pedrini

Eduardo Toniolli

Hilda Aguirre

Ricardo Herrera

Victoria Tolosa Paz

Jorge Neri Araujo Hernández

José Gómez

Carolina Yutrovic

Carolina Gaillard

Gustavo Carlos Miguel González