



## **Proyecto de Declaración**

***La Honorable Cámara de Diputados de la Nación***

### **DECLARA:**

Su profunda preocupación por el accidente ocurrido el día 17 de mayo de 2026 en la Vía Navegable Troncal Paraná-Paraguay, frente a la ciudad de Rosario, en el que un convoy de empuje de barcazas colisionó con el buque de ultramar Ginga Bobcat, generando el desprendimiento de barcazas y poniendo en evidencia la necesidad de reforzar las condiciones de seguridad operativa, control estatal, monitoreo del tráfico fluvial, protección ambiental y capacitación profesional en la navegación interior y marítima argentina.

Asimismo, expresa su preocupación ante todo proceso de flexibilización normativa, desregulación o reducción de exigencias técnicas, laborales, operativas o de formación profesional que pudiera afectar los estándares de seguridad de la navegación, la protección ambiental, la fiscalización estatal y el fortalecimiento de la marina mercante nacional en una vía estratégica para el comercio exterior argentino.

En ese marco, insta al Poder Ejecutivo Nacional, a través de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPYN), en su carácter de única Autoridad Portuaria Nacional y Autoridad de Aplicación en la materia, de la Prefectura Naval Argentina y de los demás organismos competentes, a adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad de la navegación, prevenir nuevos incidentes, preservar el ambiente y asegurar un esquema de control estatal eficaz sobre la Vía Navegable Troncal.



## FUNDAMENTOS

*Señor Presidente:*

El presente proyecto tiene por objeto expresar la preocupación de esta Honorable Cámara ante el accidente ocurrido el día 17 de mayo de 2026 en la Vía Navegable Troncal Paraná-Paraguay, frente a la ciudad de Rosario, donde un convoy de empuje de barcazas colisionó con un buque de ultramar que se encontraba fondeado, y solicitar información precisa sobre las condiciones de seguridad operativa, control estatal y prevención ambiental actualmente vigentes en uno de los corredores logísticos más relevantes de la República Argentina.

El episodio, cuyas causas son actualmente materia de investigación por parte de la Prefectura Naval Argentina, vuelve a poner en evidencia la complejidad técnica y estratégica de la navegación en el río Paraná, especialmente en el tramo de mayor concentración portuaria y circulación de cargas del país. La magnitud del impacto, la pérdida momentánea de control del convoy y la potencialidad de un daño ambiental de gran escala —afortunadamente no concretado— obligan a reflexionar sobre la necesidad de preservar y fortalecer los estándares de seguridad en la navegación interior y marítima.

La Vía Navegable Troncal constituye una infraestructura crítica para el comercio exterior argentino. Por ella circula la mayor parte de las exportaciones agroindustriales del país, además de combustibles, insumos industriales y cargas potencialmente peligrosas. El incremento del tránsito fluvial, el aumento del porte de los convoyes y la creciente intensidad operativa exigen sistemas de control, monitoreo y fiscalización acordes con esa realidad.

En ese contexto, resulta imprescindible reafirmar que la navegación comercial en ríos de alta densidad operativa no puede reducirse exclusivamente a una lógica de disminución de costos o flexibilización regulatoria. La seguridad de la navegación depende de múltiples factores concurrentes: formación profesional, experiencia técnica, mantenimiento adecuado de las embarcaciones, cumplimiento de protocolos de tránsito, sistemas de monitoreo eficientes, coordinación operativa y capacidad efectiva de fiscalización estatal.

Por ello, las discusiones actualmente abiertas en torno al futuro de la Hidrovía Paraná-Paraguay, los procesos de concesión, dragado y balizamiento, así como las eventuales modificaciones regulatorias vinculadas a la actividad naviera y a la participación de flotas extranjeras, deben desarrollarse garantizando estándares rigurosos de seguridad y control.

Resulta necesario advertir, asimismo, que distintos sectores vinculados a la navegación interior y marítima han manifestado preocupación frente a



eventuales procesos de flexibilización normativa o desregulación de la actividad naviera, particularmente en lo relativo a estándares laborales, exigencias de capacitación profesional, controles operativos y participación de flotas extranjeras en la navegación de cabotaje y en la Vía Navegable Troncal.

La experiencia comparada demuestra que los sistemas de transporte fluvial de alta complejidad requieren personal altamente capacitado, regímenes estrictos de habilitación profesional, protocolos de seguridad exigentes y adecuados mecanismos de fiscalización estatal. La reducción de estándares técnicos o laborales puede traducirse en mayores riesgos operativos, especialmente en corredores de navegación intensiva como el río Paraná.

La navegación de convoyes de empuje y buques de gran porte en la Hidrovía Paraná-Paraguay demanda niveles elevados de coordinación, experiencia y conocimiento técnico específico. En ese contexto, la capacitación permanente y las condiciones adecuadas de trabajo constituyen elementos inseparables de la seguridad operacional.

Por otra parte, la marina mercante nacional no sólo representa una actividad económica y laboral relevante, sino también una herramienta estratégica vinculada al ejercicio de la soberanía, la seguridad de las rutas navegables, la protección ambiental y la capacidad del Estado de supervisar adecuadamente el tráfico fluvial y marítimo.

En consecuencia, cualquier proceso de modernización, apertura o revisión regulatoria en el sistema de navegación interior debe desarrollarse preservando estándares rigurosos de seguridad, profesionalización y control público, evitando que criterios exclusivamente económicos terminen debilitando condiciones esenciales para la protección de las personas, el ambiente y la infraestructura estratégica nacional.

La experiencia internacional demuestra que los grandes corredores fluviales del mundo requieren marcos regulatorios sólidos, personal altamente capacitado y organismos estatales con capacidad técnica suficiente para prevenir incidentes y responder eficazmente ante emergencias. La competitividad logística no puede construirse debilitando mecanismos de supervisión ni reduciendo exigencias profesionales.

En este sentido, corresponde destacar el rol estratégico que históricamente han desempeñado la marina mercante nacional, los institutos de formación naval y el personal embarcado argentino, cuya capacitación y experiencia constituyen un activo fundamental para la seguridad operativa de la navegación.



Asimismo, el accidente vuelve a colocar en el centro del debate la cuestión ambiental. Un siniestro de mayor magnitud en un corredor fluvial por el que circulan combustibles y sustancias peligrosas podría ocasionar consecuencias severas sobre el ecosistema del Paraná, las tomas de agua potable y las poblaciones ribereñas. El principio precautorio consagrado en la Ley General del Ambiente N° 25.675 impone al Estado el deber de adoptar medidas preventivas frente a riesgos potencialmente graves o irreversibles, aun en contextos de incertidumbre.

Del mismo modo, el Acuerdo de Escazú —aprobado por Ley 27.566— reafirma la obligación estatal de garantizar mecanismos adecuados de prevención, información y protección ambiental frente a actividades susceptibles de generar impactos significativos.

Cabe señalar, además, que la reciente reorganización institucional del área portuaria y de navegación concentró competencias en la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPYN), ente autárquico actuante en el ámbito del Ministerio de Economía, en su carácter de única Autoridad Portuaria Nacional y Autoridad de Aplicación en la materia, lo que refuerza la importancia de contar con una política pública integral y una capacidad estatal robusta para la supervisión de este sistema estratégico.

La Hidrovía Paraná-Paraguay no constituye únicamente un corredor comercial. Se trata de una infraestructura estratégica vinculada a la soberanía logística, al desarrollo productivo nacional, a la seguridad ambiental y al fortalecimiento de capacidades argentinas en materia de transporte y navegación.

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares el acompañamiento del presente proyecto.

**Dip. Diego Giuliano**