



Proyecto de Resolución

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Artículo 1°.- Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional que, a través de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPYN), en su carácter de única Autoridad Portuaria Nacional y Autoridad de Aplicación de las leyes vigentes en las materias de su competencia; de la Prefectura Naval Argentina; y de los demás organismos competentes, informe a esta Honorable Cámara, en los términos del artículo 100 inciso 11 de la Constitución Nacional, acerca del 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 un buque de ultramar que se encontraba fondeado, indicando:

a) Las causas preliminares del accidente y el estado actual de la investigación técnica y administrativa en curso.

b) La identificación de las embarcaciones involucradas, sus características operativas y si registraban antecedentes de incidentes, observaciones técnicas, infracciones, sanciones administrativas o restricciones vinculadas a la seguridad de la navegación.

c) Si el buque involucrado se encontraba debidamente autorizado para permanecer fondeado en la zona en la que se produjo el incidente y bajo qué condiciones operativas.

d) Cuáles son los protocolos actualmente vigentes para el control, fiscalización, monitoreo, ordenamiento y gestión del tráfico fluvial aplicables a convoyes de empuje, barcazas y buques de gran porte en la Vía Navegable Troncal Paraná-Paraguay.

e) Qué sistemas de monitoreo, seguimiento, comunicación, alerta temprana y control del tráfico se encuentran actualmente operativos en el tramo Rosario-San Lorenzo del río Paraná.

f) Qué medidas de prevención, contingencia y respuesta ambiental se encuentran previstas ante colisiones, derrames, incidentes con cargas peligrosas u otros eventos con potencial impacto ambiental en la Vía Navegable Troncal.



g) Si el accidente produjo afectaciones materiales, interrupciones en la navegación, daños sobre infraestructura operativa, riesgos para tripulaciones o consecuencias ambientales.

h) Cuál es el esquema institucional actualmente vigente de fiscalización, supervisión y control de la navegación interior y marítima tras la reorganización administrativa del área portuaria y de navegación.

i) Si existen iniciativas regulatorias, administrativas o normativas en estudio orientadas a modificar regímenes de habilitación profesional, estándares técnicos, composición de tripulaciones, exigencias operativas, condiciones laborales o mecanismos de control aplicables a la navegación interior, marítima y fluvial.

j) Qué políticas prevé implementar el Poder Ejecutivo Nacional para garantizar la seguridad de la navegación, la protección ambiental, el fortalecimiento de la marina mercante nacional y una adecuada capacidad de fiscalización estatal en el marco del futuro esquema de administración y concesión de la Vía Navegable Troncal Paraná-Paraguay.

Artículo 2°.- De forma.



FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto tiene por objeto solicitar al Poder Ejecutivo Nacional información precisa y actualizada respecto del 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, generando una situación de riesgo operativo en uno de los corredores logísticos más estratégicos de la República Argentina.

Sin perjuicio de que las causas específicas del hecho deberán ser determinadas por las investigaciones técnicas y administrativas correspondientes, el episodio reviste una relevancia institucional que excede el hecho puntual, en tanto obliga a examinar las condiciones actuales de seguridad operativa, monitoreo, fiscalización, prevención ambiental y capacidad estatal de supervisión sobre el principal sistema navegable del país.

La Vía Navegable Troncal Paraná-Paraguay constituye una infraestructura crítica para el comercio exterior argentino, el funcionamiento del sistema portuario nacional y el desarrollo de amplias cadenas productivas vinculadas a la agroindustria, la energía, la industria y el abastecimiento estratégico.

Por dicho corredor circula una parte sustancial de las exportaciones argentinas, además de combustibles, insumos industriales y cargas cuya eventual afectación podría generar consecuencias económicas, operativas y ambientales de magnitud.

La creciente intensidad del tránsito fluvial, el aumento del porte de las embarcaciones y la complejidad técnica de la navegación en el río Paraná exigen sistemas eficaces de control, monitoreo, coordinación y fiscalización acordes con la relevancia estratégica de esa infraestructura.

En este contexto, resulta plenamente razonable que el Congreso Nacional, en ejercicio de sus facultades constitucionales de control, requiera información precisa al Poder Ejecutivo sobre las circunstancias del



hecho, el funcionamiento de los protocolos vigentes y el estado actual de los mecanismos de supervisión institucional.

El artículo 100 inciso 11 de la Constitución Nacional establece expresamente la obligación del Jefe de Gabinete de Ministros de concurrir al Congreso y brindar los informes y explicaciones que cualquiera de las Cámaras solicite, constituyendo esta herramienta un mecanismo esencial del sistema republicano de control entre poderes.

Asimismo, corresponde señalar que la reciente reorganización administrativa 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, instituido como única Autoridad Portuaria Nacional y Autoridad de Aplicación de las normas vigentes en la materia.

Dicha reorganización institucional refuerza la necesidad de conocer con precisión cuál es el esquema actualmente vigente de fiscalización, supervisión y control operativo de la navegación interior, marítima y fluvial, así como los mecanismos de articulación entre los organismos con competencia en seguridad navegatoria y gestión del tráfico.

El accidente ocurrido vuelve asimismo a colocar en el centro del debate la dimensión ambiental de la navegación comercial intensiva.

Un incidente de mayor magnitud en un corredor por el que circulan combustibles, sustancias peligrosas y cargas de alto impacto potencial podría ocasionar consecuencias severas sobre el ecosistema del río Paraná, las fuentes de captación de agua potable y las poblaciones ribereñas.

El Acuerdo de Escazú, aprobado por Ley 27.566, reafirma las obligaciones estatales en materia de prevención, acceso a la información y protección ambiental.

Por otra parte, este pedido de informes adquiere especial relevancia en el contexto de debates regulatorios actualmente abiertos en torno al régimen de navegación interior, marina mercante, organización institucional del sistema portuario y futuro esquema de administración de la Vía Navegable Troncal.



Toda eventual modificación normativa vinculada a estándares técnicos, habilitación profesional, composición de tripulaciones, exigencias operativas, condiciones laborales o mecanismos de fiscalización debe ser evaluada con particular prudencia cuando se trata de una actividad estratégica en la que la seguridad operacional y la protección ambiental constituyen variables esenciales.

La experiencia internacional demuestra que los principales corredores fluviales del mundo requieren marcos regulatorios robustos, personal altamente capacitado, sistemas tecnológicos adecuados y organismos estatales con capacidad efectiva para prevenir incidentes y responder ante emergencias.

La competitividad logística no puede construirse debilitando condiciones esenciales de seguridad ni erosionando capacidades estratégicas nacionales.

El presente proyecto tiene como objeto que el Congreso Nacional ejerza adecuadamente su función de control institucional y cuente con información suficiente para evaluar el estado actual del sistema de navegación, los riesgos existentes y las políticas públicas previstas para garantizar seguridad operativa, protección ambiental y defensa del interés nacional.

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

Dip. Diego Giuliano