



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

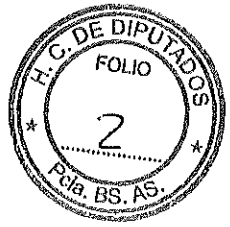


PROYECTO DE DECLARACIÓN

LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS
AIRES

DECLARA

1. RECHAZAR por inconsulta la convocatoria a Audiencia Pública efectuada por la Agencia nacional de Puertos y Navegación con el objeto de poner en consideración de la ciudadanía el Informe de Gestión y Evaluación Ambiental de la Vía Navegable Troncal para el régimen de concesión de obra pública por peaje y/o concesión de servicio público mediante el cobro de tarifas, peajes y otras remuneraciones, según el caso -todo ello en los términos de la ley 17.520 y sus modificatorias- para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado, 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, hasta la altura del 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, por cuanto la Provincia de Buenos Aires, en cuya jurisdicción se encuentra el Río de la Plata y el Río Paraná al igual que las del Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe y, los setenta y nueve puertos desde donde se realiza la carga y descarga que transporta el 80% del comercio exterior argentino, no ha intervenido en la elaboración de los pretendidos estudios de impacto ambiental



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

2. Repudiar el contenido del referido Informe de Gestión y postular la absoluta nulidad de la Convocatoria a Audiencia Pública efectuada por el Gobierno Nacional para el día 03-11-2025 en tanto su manifiesta ilegitimidad por no satisfacer las exigencias establecidas por la Ley de Política Ambiental Nacional N° 25675.

3. Poner de resalto el yerro que traduce la política en materia portuaria implementada por el gobierno nacional que, reiterando los errores que ya fueran puestos de relieve por las autoridades del Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires y por esta Legislatura provincial, limita la intervención de la vía troncal de navegación del Río Paraná y del Río de La Plata exterior hasta la altura del Km. 239,1 del Canal Punta Indio condenando, de tal modo, a que todo el comercio nacional e internacional ingrese y egrese de nuestro país a través del Puerto de Montevideo y, más grave aún, impide la posibilidad de materializar el objetivo de la Argentina Bicontinental desde que, de seguirse la traza propuesta en el llamado a licitación pública, los puertos argentinos continuaran desconectados y carentes de adecuada articulación.

4. Solicitar al Gobierno Nacional la ampliación y/o en su caso, la readecuación del esquema de obras propuesto a fin de garantizar la Argentina grande, la Argentina Bicontinental, de manera tal que la modalidad contractual propuesta permita la realización de obras que generen corredores de navegación exclusivos por aguas marítimas y fluviales argentinas sin necesidad de tener que pedir permiso ni atravesar jurisdicciones extranjeras –tal como hoy ocurre con el Puerto de Montevideo-.

5. Hacer saber a las autoridades del Gobierno Nacional que esta legislatura no convalida la intromisión a la soberanía portuaria que la decisión implementada traduce. Una resignación inadmisible que contrasta con los mandatos históricos y constitucionales.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



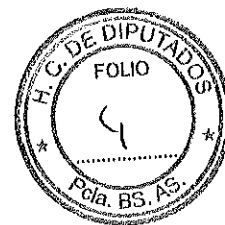
6. Exigir al Poder Ejecutivo Nacional el pronto llamado a consulta a la Provincia de Buenos Aires, antes de continuar procedimiento administrativo de concesión de la citada vía troncal navegable Río Paraná – Río de La Plata, ello, claro está, independientemente de las medidas de control que el gobierno nacional tome respecto a la lucha contra el narcotráfico.

PULTI GUSTAVO
Diputado
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.



EXPTE. D- 2931

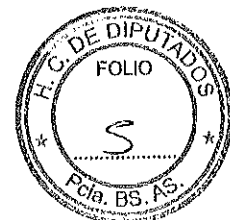
125-26



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

FUNDAMENTOS

Por decreto del Poder Ejecutivo Nacional Nro. 253/95 se aprobó el Contrato de Concesión de Obra Pública por Peaje, para la Modernización, Ampliación, Operación y Mantenimiento del Sistema de Señalización y Tareas de Redragado y Mantenimiento de la Vía Navegable Troncal comprendida entre el kilómetro 584 del Río Paraná, Tramo Exterior de Acceso al Puerto de Santa Fe y la Zona de Aguas Profundas Naturales, en el Río De La Plata Exterior, hasta la altura del kilómetro 205,3 del canal Punta Indio, utilizando la Ruta por el Canal Ingeniero Emilio Mitre y sus Anexos. La concesión se otorgó al consorcio JAN DE NUL N.V. - KOCOUREK S.A. DE CONSTRUCCIONES C.I.F. e I. - HORACIO O. ALBANO INGENIERÍA Y CONSTRUCCIONES S.A.C.I.F.I. y EMEPA S.A., hoy HIDROVÍA SOCIEDAD ANÓNIMA, en los términos de la Ley N° 17.520. Inicialmente la concesión lo fue por el término de 10 años y se prorrogó hasta abril de 2021 [la referida prórroga lo fue a partir del acuerdo celebrado el 20 de octubre de 2009 por la entonces UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS (UNIREN) y la empresa concesionaria HIDROVÍA S.A, quienes suscribieron el Acta Acuerdo de Renegociación, ratificada por el Decreto N 113/10, que contiene los



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

términos de la renegociación integral y las condiciones de adecuación del Contrato de Concesión aprobado por el Decreto N°253/95].

El 28 de agosto de 2020 se firmó un Acuerdo Federal por el cual el Estado nacional comienza a administrar la vía navegable junto a las provincias de Buenos Aires, Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe.

Con Fecha 27-11-2020 se dicta el decreto mediante el cual se facultó al Ministerio de Transporte a efectuar el llamado y adjudicación de la Licitación Pública Nacional e Internacional, por el régimen de concesión de obra pública por peaje, en el marco de la Ley N 17.520, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y 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, hasta la altura del 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, a riesgo empresario y sin aval del Estado

El referido decreto 949/20, además, dispuso instruir al Ministerio de Transporte dictar los actos necesarios para la creación del CONSEJO FEDERAL HIDROVÍA (CFH).

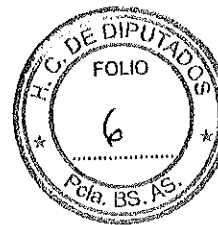
Dicho organismo fue creado por la res. Nro. 307 del Ministerio de Transporte de fecha 21-12-2020 y tiene por función "brindar asesoramiento permanente en todo lo relativo a la concesión de la obra pública por peaje de la vía navegable troncal ... de conformidad con lo establecido en el artículo 1° del dto. 949/20 y asistir en la coordinación política y estratégica para la administración".

El CFH está conformado por miembros permanentes del Estado nacional y representantes de las Provincias de BUENOS AIRES, CORRIENTES, CHACO, ENTRE RÍOS, FORMOSA, MISIONES y SANTA FE.

Luego de iniciales reuniones del CFH, y a los fines de garantizar la continuidad de las actividades económicas que dependen de la adecuada



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

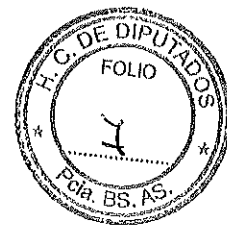


prestación del servicio en el corredor, por la Resolución N° 129/21 del MINISTERIO DE TRANSPORTE se instruyó al concesionario HIDROVÍA S.A. la continuidad del Contrato de Concesión de obra pública por peaje para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y redragado y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal aprobado por el Decreto N° 253/95 con sus actos modificatorios y complementarios, desde la terminación del plazo contractual y por el término de NOVENTA (90) días.

En 2021 se sancionó el Decreto 427 de fecha 30 de junio de 2021; como producto de la presión de las provincias litoraleñas, los gremios afines y especialistas en la materia, dando lugar a un incipiente proceso de nacionalización de la administración de la vía navegable troncal, donde se le otorgaba las tareas de mantenimiento de la señalización, dragado y control a la Administración General de Puertos; aunque, limitando su responsabilidad hasta quien resulte adjudicatario de la licitación pública autorizada por el Decreto 949/20.

Puntualmente, se dispuso, "otorgar la concesión de la operación para el mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y redragado y el correspondiente control hidrológico 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, a la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO".

Seguidamente el Poder Ejecutivo Nacional dictó el DNU 556 de fecha 24 de agosto de 2021 mediante el cual, luego de ponderar (i) la necesidad de "mantener un desarrollo federal de las vías navegables de la República Argentina, conforme lo dispuesto por el artículo 42 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL y atendiendo al carácter estratégico de la vía navegable troncal"; (ii) la finalización del contrato de concesión sobre la vía navegable troncal y; (iii) el inicio de los trámites inherentes al llamado y adjudicación de la nueva Licitación Pública Nacional e Internacional, por el régimen de concesión de obra pública por peaje, en el marco de la Ley N° 17.520, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

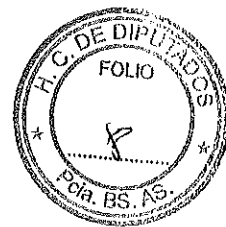
sistema de señalización y tareas de dragado y redragado y mantenimiento de la vía navegable, dispuso crear el ENTE NACIONAL DE CONTROL Y GESTIÓN DE LA VÍA NAVEGABLE como organismo descentralizado con autarquía administrativa, funcional y económico-financiera, en el ámbito jurisdiccional del MINISTERIO DE TRANSPORTE, con personería jurídica propia y capacidad para actuar en el ámbito del derecho público y privado

El 02-09-2021 se celebró el contrato de concesión en el Estado Nacional y la Administración General de Puertos Sociedad del Estado por el plazo de 12 meses prorrogable hasta la toma de servicio por parte de quien o quienes resultaren adjudicatarios de la licitación encomendada por el decreto 949/20 con la finalidad de preservar el interés público comprometido en la continuidad de los servicios y evitar escenarios que pudieran alterar o poner en riesgo la normal operación de los puertos de dependen de la Vía Navegable Troncal, con consecuencias negativas para el comercio exterior y el desarrollo de las economías regionales del país.

Mediante Resolución 515/22 del entonces Ministerio de Transporte se prorrogó el contrato de concesión desde el 11 de septiembre de 2022 y hasta la toma de servicio por parte de quien o quienes resultaren adjudicatarios de la licitación encomendada por el decreto 949/20.

Mediante el decreto 699/24 se declaró servicio público a las actividades de dragado, redragado, mantenimiento, señalización, balizamiento y control hidrológico de las vías navegables de jurisdicción nacional y se deroga el decreto 556/21.

A continuación, mediante decreto 709/2024 se dispuso derogar el decreto 949 y los arts. 3 y 4 del decreto 427/21. Asimismo, se dispuso: *"Delégase en la SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES dependiente de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA la facultad de efectuar el llamado y adjudicación de la Licitación Pública Nacional e Internacional por el régimen de concesión de obra pública por peaje y/o de concesión de servicio público mediante el cobro de tarifas, peajes u otras remuneraciones, según el caso;*



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

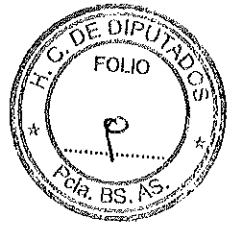
todo ello en el marco de la Ley N° 17.520 y sus modificatorias, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado, redragado y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal comprendida entre el kilómetro 1238 del Río Paraná, punto denominado Confluencia, hasta la Zona de Aguas Profundas Naturales, en el Río de la Plata exterior, hasta la altura del 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”.

Mediante la Disposición 24 de 9-10-2024 la entonces SubSecretaría de Puertos y Vías Navegables se aprobó la revisión del “Contrato de Concesión de la Vía Navegable Troncal” y, en consecuencia, el 17-10-2024 se suscribió un nuevo contrato entre el Estado Nacional y la ex Administración General de Puertos.

Mediante Decreto de Necesidad y Urgencia N° 3 del 3 de enero del 2025 se creó la AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN (ANPyN) como ente autárquico en la órbita del MINISTERIO DE ECONOMÍA, suprimiéndose en el mismo acto la ex SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES, y disponiéndose la disolución y posterior liquidación de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD ANÓNIMA UNIPERSONAL (AGP S.A.U.).

Finalmente, mediante la Resolución 48 del Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación se resolvió convocar a una Audiencia Pública con el objeto de someter a consideración y participación ciudadana un supuesto informe de Gestión y Evaluación que, con el solo objetivo de cumplir las formas exigidas por la ley 25675, disfraza lo que debería ser un Estudio de Impacto Ambiental serio y acorde con las exigencias impuestas por la Ley General del Ambiente y lo sustituye por un Informe de Gestión (la utoridad lo indica como IF-2025-108078963-APN-GIPVN#ANPYN).

La Provincia de Buenos Aires no ha sido anoticiada del referido informe. Al continuar el procedimiento en el modo propuesto, soslayando la totalidad de la



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

legislación ambiental, se avasalla la autonomía provincial pues se omite la opinión y los intereses del Estado provincial en la materia.

La Provincia de Buenos Aires, pese a que los ríos involucrados se encuentran en su jurisdicción no ha intervenido ni tomado participación en ninguno de tales supuestos informes y estudios, donde se supone debieran estar detallados los impactos ambientales y sus medidas de mitigación.

El análisis del referido informe de gestión, como ya se pusiera de resalto, no satisface las exigencias del ley 25.675 y, por tanto, mal puede ser puesto a consideración de la ciudadanía pues, además del engaño que ello traduce, su única finalidad es la de simular el cumplimiento de las formas exigidas por la ley y, de tal modo, justificar una intervención en el ambiente respecto de la cual NO median efectivos Estudios de Impacto Ambiental que, en forma certera, permitan identificar los riesgos ambientales y sus medidas de mitigación.

No puede soslayarse que, en materia ambiental cobran preeminencia los principios preventivo y protectorio que justifican la intervención de esta legislatura a fin de neutralizar las actuaciones del Gobierno Nacional que, como en el caso, resultan susceptibles de suscitar, en modo más o menos intenso, afectaciones o situaciones de peligro en los bienes ambientales comprometidos.

En ese marco, los principios de prevención y precautorio han sido positivizados como ejes basales de la política ambiental. En concreto, el art. 4 de la Ley 25.675 -Ley General del Ambiente-, establece que: "...principio de prevención: las causas y las fuentes de los problemas ambientales se atenderán en forma prioritaria e integrada, tratando de prevenir los efectos negativos que sobre el ambiente se pueden producir..." y; "...principio precautorio: cuando haya peligro de daño grave o irreversible la ausencia de información o certeza científica no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces, en función de los costos, para impedir la degradación del medio ambiente..."

El principio precautorio viene a funcionar como un instrumento de gestión de riesgos imprevisibles, completando así el ámbito de aplicación del principio de



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires



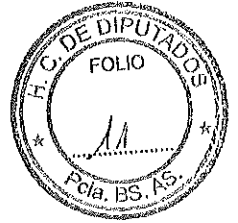
prevención que, encontrándose también plasmado en la normativa antedicha, se articula como herramienta frente a los riesgos predecibles.

Con relación a este tópico, la Corte Suprema de Justicia de la Nación en la causa "Salas, Dino y otros c. Salta, Provincia y otro" (Fallos 332:663) (sent. del 26-03-2009) indicó que este postulado *"...produce una obligación de previsión extendida y anticipatoria a cargo del funcionario público"*, de allí que *"...el administrador que tiene ante sí dos opciones fundadas sobre el riesgo, debe actuar precautoriamente, y obtener previamente la suficiente información a efectos de adoptar una decisión basada en un adecuado balance de riesgos y beneficios. La aplicación de este principio implica armonizar la tutela del ambiente y el desarrollo, mediante un juicio de ponderación razonable..."* (v. Considerando 2°).

En suma, la convocatoria prevista por la Res. 48 de fecha 01-10-2025 resulta ilegítima en tanto no satisfacer las exigencias ambientales impuestas por la Ley 25.675.

Por otro lado, el gobierno nacional reitera los errores que ya fueron puestos de relieve por la Provincia de Buenos Aires y limita la intervención de la vía troncal de navegación del Río Paraná y del Río de La Plata exterior hasta la altura del Km. 239,1 del Canal Punta Indio lo que, por un lado, condena a que todo el comercio internacional ingrese y egrese de nuestro país a través del Puerto de Montevideo y, por el otro, impide la posibilidad de materializar el objetivo de la Argentina Bicontinental desde que, de seguirse la traza propuesta, los puertos argentinos continuaran desconectados.

No puede pasar por alto el Gobierno nacional la necesidad de ampliar y/o en su caso readecuar el esquema de obras propuesto a fin de garantizar la Argentina grande, la Argentina Bicontinental, que se pueda navegar en forma directa, sin necesidad de tener que pedir permiso y atravesar jurisdicciones extranjeras –tal como hoy ocurre, que para llegar al puerto de La Plata navegando desde Bahía Blanca debe utilizarse la ruta del Puerto de Montevideo-.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

La propuesta del Gobierno Nacional importa la renuncia de la soberanía portuaria. Una resignación inadmisibles que nos lleva hoy a tener que "pedir permiso" a Montevideo para ingresar y/o enviar contenedores, todo ello con el consecuente incremento de costos de logística e impositivos.

No puede desconocer el Gobierno Nacional que la readecuación del proyecto debe incluir, necesariamente, el impulso y materialización del proyecto "Canal Magdalena", obra central para consolidar la soberanía nacional y el desarrollo poblacional, industrial y social de las provincias ribereñas del Paraná y del litoral marítimo del sudeste bonaerense y patagónico, los archipiélagos del Atlántico Suroccidental, los mares correspondientes y la Antártida, además de mejorar ambientalmente las operaciones a través de un tránsito y transporte más eficiente.

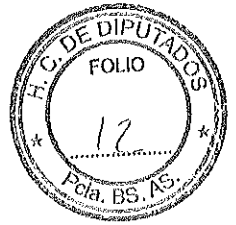
Desde el punto de vista geopolítico, el Canal Magdalena es una pieza clave para interconectar el troncal fluvial más importante de Argentina con el Atlántico Suroccidental y desde éste al mundo, sin tener que depender de terceros países y el ejercicio cierto de la argentina bicontinental, la argentina del continente americano y el continente antártico, sin el quiebre de la intervención de un tercer Estado en el enlace fluvial-marítimo argentino.

En materia económica permite una mayor autonomía argentina en la importación y exportación de bienes mediante la administración nacional de la navegación sin intervención de terceros países, la mejora de la calidad y tiempo de los transportes y la reducción del costo de los fletes en el Paraná, el Río de la Plata y el Atlántico Suroccidental, antártico y transoceánico; aparte de favorecer el desarrollo de las ciudades portuarias, pesqueras y turísticas del litoral marítimo.

En materia de ingreso de divisas por la provisión de servicios, el trazado de navegación que reclama la Provincia de Buenos Aires permitirá que queden en favor de la Argentina en lugar del país vecino como ocurre hoy y como pretende consolidar el proyecto que impulsa el Gobierno Nacional. La readecuación del esquema de obras y la consecuente puesta en operatividad del Canal Magdalena, permitirá ahorrar tiempo y costos en la circulación de los buques, haciendo más



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



eficiente el uso de una vía navegable exclusiva y soberana; todo ello con el consecuente ahorro de fletes.

En materia ambiental, la sola disminución de los tiempos de espera asegura una menor contaminación del Río de la Plata y del mar adyacente, pero al margen de ello, incentivaría el desarrollo del transporte marítimo en todo el litoral marítimo, en lugar del transporte terrestre de mayor costo que conlleva el deterioro de las rutas y una mayor contaminación ambiental.

En suma, la complejidad del asunto y la trascendencia de la materia comprometida exige una actuación prudente por parte de las autoridades nacionales que, tal lo reseñado, dista de encontrarse presente en el caso.

Por todo lo expuesto, solicito a los Sres. Legisladores acompañen con su voto el presente Proyecto de Declaración.

PULTI GUSTAVO
Diputado
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.