

ANÁLISIS REVISADO DE LOS PLIEGOS DE LA LICITACIÓN DE LA CONCESIÓN DEL DRAGADO Y SEÑALIZACIÓN DE LA VÍA NAVEGABLE TRONCAL DE LOS RÍOS PARANÁ Y DE LA PLATA (Resolución ANPyN 67/2025).

PARTE 1	8
ANÁLISIS DE LA NORMATIVA EN VIGENCIA Y DICTADA PARA LA LICITACIÓN DE LA CONCESIÓN DE LA VÍA NAVEGABLE TRONCAL DE LOS RÍOS PARANÁ Y DE LA PLATA.....	8
1. VIOLACIÓN A LA CONSTITUCIÓN NACIONAL Y DESCONOCIMIENTO DE NORMAS.....	8
1.1. Artículo 42 de la Constitución Nacional	8
1.2. Ley N° 27.742: Modificación de la Ley N° 17.520 de concesiones de obra pública.	8
1.3. DNU 699/2024: Declara que las actividades de dragado son servicio público.	9
1.4. El Decreto PEN 709/2024 viola la Constitución Nacional, por lo cual debe declararse su nulidad absoluta e insanable.	9
1.5. La Resolución ANPyN 67/2025 ignora el DNU 699/2024.....	12
1.6. ¿Un remedio? Respetar la Constitución Nacional y demás normas.	12
PARTE 2	13
ANÁLISIS DEL PLIEGO DE BASES Y CONDICIONES.....	13
1. INTRODUCCIÓN	13
1.1. La Vía Navegable Troncal: una licitación que define mucho más que un dragado.....	13
2. QUÉ ESTÁ EN JUEGO	14
2.1. Infraestructura estratégica, control estatal y costos para el país.	14
3. EL DISEÑO DEL PLIEGO Y LA PÉRDIDA DE CONTROL	16
3.1. Cuando la concesión deja de ser un instrumento del Estado.	16
4. EL RÉGIMEN TARIFARIO	17
4.1. Cuando el peaje deja de ser una variable competitiva y se transforma en una garantía. 17	17
4.2. El federalismo y la concentración decisional.....	19
5. CONCLUSIÓN.....	19
6. ¿CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA?.....	19
7. ¿A RIESGO EMPRESARIO SIN AVAL DEL ESTADO?. La Oferta económica.....	20
7.1. Consideraciones iniciales.....	20
7.2. Cuando el diseño contractual redefine quién asume el riesgo.	21
7.3. Riesgos institucionales para el Estado.	25
7.4. Una alternativa más coherente.	26
7.5. Reflexión final y conclusiones necesarias.....	26
8. PLAZO DE LA CONCESIÓN ¿25 AÑOS + 5 ó cuál?	27
9. OFERENTES. Constitución de Sociedad de Propósito Específico (SPE) como “garantía”. 28	28
10. SIN AGENCIAS ESTATALES, PERO CONSULTANDO A OTRO ESTADO (ESTADOS UNIDOS), Y NO A LAS PROVINCIAS ARGENTINAS	30

11. PREMIOS Y CASTIGOS TARIFARIOS SIN CONSIDERACIÓN PREVIA.....	30
PARTE 3	32
ANÁLISIS DEL PLIEGO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS.....	32
1. CONSOLIDA LA DEPENDENCIA ECONÓMICA ARGENTINA.....	32
2. NO ES CONVENIENTE NO CONSTRUIR EL CANAL MAGDALENA.	33
3. PERVIVE EL CRITERIO DE UNA SOLA VÍA EN LA VNT.	34
4. NO PREVÉ LA CONSOLIDACIÓN DE LA RUTA ALTERNATIVA MÁS CORTA: LA DEL RÍO PARANÁ GUAZÚ.....	35
4.1. Desconoce Acuerdos Internacionales vigentes.	35
4.2. Incorpora un tramo alternativo inexplicablemente extenso y un tramo secundario que convendría sea alternativo.	36
4.3. Asigna Profundidades menores a las correspondientes por los Acuerdos internacionales vigentes.	37
4.4. No prevé Zonas de descarga de material dragado en el Río Paraná Guazú, el Pasaje Talavera, ni en el Río Paraná Bravo.	37
4.5. No hay justificación para incorporar el Río Paraná Bravo.	38
5. SIN PARTICIPACIÓN DE LAS PROVINCIAS.....	38
6. SIN ESTUDIOS DE IMPACTOS AMBIENTALES.	39
7. ETAPA 0: MANTENIMIENTO DE LA VNT SIN INFORMACIÓN COMPLETA PREVIA Y PREPARACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN “TÉCNICA, LEGAL Y AMBIENTAL” SIN ESPECIFICARLAS PARA EJECUTAR LAS “Obras de Dragado de Etapa 1”.	42
7.1. El PET para la Etapa 0 presenta información incompleta y además no especifica cuál es la documentación “técnica”, “legal” y “ambiental” requerida para ejecutar las “Obras de Dragado de Etapa 1”.	43
7.2. El PET no presenta un Estudio Hidrosedimentológico, ni una Línea de Base Ambiental, ni un Estudio de Impacto Ambiental, ni la posterior Evaluación, previo a cada Etapa, ni una modelación de las zonas de descarga actuales y futuras necesarias (morfodinámica y recirculación).	50
7.3. No fija, en ninguna Etapa, criterios de tolerancias (sobre-dragado permitido, tolerancias de ejecución, y cómo se mide/acepta), deja librado al concesionario las tolerancias del sobre-dragado técnico y sólo fija “metros, anchos y taludes”.	51
7.4. En el PET presentan Zonas de descarga en la VNT existentes sin información de su actual capacidad y Zonas de descarga inexistentes en algunos tramos de la misma.	51
7.5. La ANPyN no presenta en el PET ningún relevamiento batimétrico actualizado de la zona a localizarse la extensión desde el Km. 239,1 del Canal Punta Indio hacia adelante por la profundización hasta los 10,97 metros a profundidades naturales, ni la traza elegida, ni el estudio para analizar las posibles interferencias a la navegación.	53
7.6. El PET no presenta información de estudios para Zonas de descarga en el Canal Ing. Emilio Mitre, actuales, ni para la profundización a 10,97 de la VNT en el Río de la Plata. .	54

7.7. Pretende desconocer la obligación argentina de realizar y mantener el dragado y señalización de, entre otros, el Río Paraná Guazú desde la desembocadura (Km. 124) hasta el Km. 232 del Río Paraná, en profundidades y anchos compatibles con las que se alcancen en el área de Martin García (actualmente con una profundidad de 10,36 metros).	56
7.8. Debe ser obligatoria la adaptación al cambio climático en el Río de la Plata Exterior. .	57
7.9. Normas para la ejecución de los trabajos del Ejército de Estados Unidos y ninguna de las Provincias.	58
7.10. El PET no incorpora en la VNT un resguardo para la infraestructura argentina similar al que la ANPyN tiene con la infraestructura estratégica de la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY.....	59
8. ETAPA 1: PROFUNDIZACIÓN A 10,97 METROS DE LA VNT EN EL RÍO DE LA PLATA Y PREPARACIÓN DE DOCUMENTACIÓN DE LA ETAPA 2.....	59
8.1. Profundizaciones.....	59
8.1.1. Profundización de la VNT en el Río de la Plata a 10,97 metros.....	59
8.1.2. Extensión del Canal Punta Indio hasta alcanzar las profundidades naturales de 10,97 metros.....	59
8.1.3. Contemplar la ampliación de la zona de cruce del Canal Brown con 60 metros del lado rojo, entre el km 12 y 16, y la extensión del Canal Intermedio entre el km 118 y 121 con 60 metros del lado rojo.....	60
8.1.4. Profundización y adecuación de la traza del canal navegable del Río Paraná Guazú entre Km. 232 y Km. 124 a 10,36 metros (34 pies) al cero.	60
8.1.5. Pretende profundizar el Río Paraná Guazú entre km. 165 y el km. 124 a un valor menor al acordado entre la REPÚBLICA ARGENTINA y la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY.....	61
8.1.6. Ejecutar la subruta del Río Sauce requiere una justificación previa técnico-económica.	61
8.2. Estudios para profundizar a 12,19 metros (40 pies) desde Timbúes (km. 470) a Paraná de Las Palmas (km. 49,8) y a 11,89 metros (39 pies) desde Canal Emilio Mitre (km. 49,8) hasta el Océano.	62
8.2.1. El PET presenta falencias y omisiones similares a los señalados para la Etapa 0. .	62
8.2.2. Zonas de descarga de la VNT en los Ríos.....	63
8.2.3. Nuevas Zonas de descarga necesarias de material dragado en la VNT en el Río Paraná.....	64
8.2.4. Nuevas Zonas de descarga necesarias de material dragado en la VNT en el Río de la Plata.....	64
8.2.4.1. Nuevas Zonas de descarga necesarias -no informadas en el PET-, de material dragado en el Canal Ing. Emilio Mitre.....	64
8.2.4.2. Zonas de descarga de material dragado existentes anteriores a la profundización del Canal Punta Indio a 10,97 metros sin información de su capacidad actual.	66

8.2.4.3. Zonas de descarga creadas -no informadas en el PET-, emergentes de la profundización del Canal Punta Indio a 10,97 metros, y su eventual capacidad actual.	66
8.2.4.4. Zonas de descarga nuevas -no informadas en el PET-, para la profundización a 11,89 metros.....	66
9. ETAPA 2: PROFUNDIZACIÓN A 12,19 METROS (40 PIES) DE LA VNT EN EL RÍO PARANÁ (TIMBÚES-PARANÁ DE LAS PALMAS) Y EN EL RÍO DE LA PLATA A 11,89 METROS (39 PIES) (DESDE EL KM. 49,8 CANAL ING. EMILIO MITRE HASTA EL OCÉANO).....	67
9.1. Profundización a 12,19 metros (40 pies) de la VNT en el Río Paraná (Timbúes-Paraná de las Palmas) y a 11,89 metros (39 pies) del Río de la Plata (desde el Km. 49,8 Canal Ing. Emilio Mitre hasta el Océano).	67
9.1.1. En la VNT en el Río Paraná, el PET mantiene el criterio de canales de una sola vía.	67
9.1.2. Profundización a 12,19 metros (40 pies) desde Timbúes (km. 470) hasta el Río Paraná de Las Palmas (km. 49,8).	68
9.2. Profundización de la VNT en el Río de la Plata a 11,89 metros (39 pies) desde el Canal Emilio Mitre (km. 49,8) hasta el Océano.	68
9.2.1. La extensión del extremo de la Vía Navegable Troncal en el Río de la Plata desde Km. 239,1 hasta la profundidad natural de 11,89 metros al cero.....	68
9.2.2. Anchos de solera y taludes.	70
10. ESTUDIOS POSTERIORES A LA ETAPA 2.....	70
10.1. Estudios a presentar dos años después de finalizadas las Obras de Dragado de la Etapa 2.....	70
10.1.1. Estudio de Ensanchamiento a 255 m las zonas de cruce de los Canales Punta Indio e Intermedio y 200 metros en la zona de cruce del Canal Brown, identificados en el PET.	71
10.1.2. Estudio de nuevas zonas de cruce en el Canal Emilio Mitre.	71
10.1.3. Estudio del Dragado de profundización a 10,36 metros (34 pies) en el tramo del Río Paraná Guazú del km. 165 al km. 124.....	71
10.1.4. Estudio de Tráfico.	71
10.2. Estudios a presentar tres años después de finalizadas las Obras de Dragado de la Etapa 2.....	71
10.2.1. Estudios para ejecutar un dragado de profundización a 12,81 metros (42 pies)....	72
10.2.2. Estudios para ejecutar un dragado de profundización a 13,41 metros (44 pies)....	74
10.2.3. Estudios para ejecutar un dragado de profundización y adecuación de la traza de los Ríos Paraná Bravo y Paraná Guazú a 10,97 metros (36 pies), y distintas alternativas y escenarios de viabilidad.	76
10. ¿Y EL RESTO DE LA VÍA NAVEGABLE TRONCAL EN EL RÍO PARANÁ?	77

10.1 Consolida la disminución de la profundidad de 3,05 metros del tramo de la VNT del Río Paraná comprendido entre el Km. 470 y el Km. 587,7	77
10.2. Omite dimensiones a mantener en el Riacho Barranqueras.....	78
10.3. Omite modificaciones en el tramo Santa Fe - Confluencia.	78
11. DISCRIMINACIÓN A LOS PUERTOS PÚBLICOS PROVINCIALES.....	78
12. ¿PROVEERÁ EL CONCEDENTE DE EQUIPOS PROPIOS PARA EL DRAGADO Y BALIZAMIENTO?.....	79
13. OBLIGACIONES INCUMPLIDAS DEL TRATADO DEL RÍO DE LA PLATA Y SU FRENTE MARÍTIMO, ACUERDOS INTERNACIONALES POSTERIORES Y RESOLUCIONES DE LA CARP.....	79
13.1. Omite mencionar que Argentina, y no el concesionario, debe elaborar y comunicar a la CARP el proyecto ejecutivo de la profundización de la VNT en el Río de la Plata a 10,97 metros solicitado por el Uruguay en el año 2010, y cumplir lo acordado.	79
13.2. El PET prioriza al Uruguay en detrimento de la infraestructura estratégica de la REPÚBLICA ARGENTINA.	81
13.3. Omite cumplir inmediatamente con la obligación de mantener el Río Paraná Guazú a iguales profundidades y anchos que los Canales a Martín García.	81
13.4. Omite incorporar la obligación de comunicar previamente a la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, a través de la CARP, la voluntad de profundizar los Canales a Martín García a 11,89 metros al cero, definiendo además en la CARP su traza definitiva en base a los estudios realizados de trazas alternativas por el Canal Buenos Aires.	82
13.5. La ANPyN debe elaborar los proyectos de Zonas de cruce de la VNT en el Río de la Plata en los Canales Punta Indio, Intermedio, Brown e Ing. Emilio Mitre, y comunicarlos previamente a la CARP, una vez aprobados recién se pueden licitar.	84
13.6. La ANPyN debe elaborar los anteproyectos de estudio de factibilidad de profundización de la VNT en el Río de la Plata a 12,81 metros y 13,41 metros, y comunicarlos previamente a la CARP, una vez aprobados recién se pueden licitar.....	84
14. ¿Y LA CREACIÓN DEL COMITÉ DE CUENCA HÍDRICA?	85

El 19 de diciembre de 2025 se publicó en el Boletín Oficial la Resolución ANPyN 67/2025 de la AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN (RESOL-2025-67-APN-ANPYN#MEC), que resolvió aprobar los **Pliegos de Bases y Condiciones y Especificaciones Técnicas** identificados como archivos **PLIEG-2025-140221638-APN-ANPYN#MEC** e **IF-2025-140222881-APN-ANPYN#MEC**, respectivamente que forman parte integrante de dicha Resolución. (artículo 1º); y llamar a “*LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL E INTERNACIONAL N° 1/2025 por el régimen de concesión de obra pública por peaje en el marco 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.*”. (artículo 2º). Y estableció que la fecha de cierre de presentaciones de ofertas será el día 27 de febrero de 2026 a las 13:00 horas.

La negrita me pertenece.

Teniendo en cuenta el escaso margen de tiempo para expedirse sobre los Pliegos aprobados citados, que abarcan miles de hojas, me circunscribiré a los aspectos esenciales a saber:

PARTE 1 ANÁLISIS DE LA NORMATIVA EN VIGENCIA Y DICTADA PARA LA LICITACIÓN DE LA CONCESIÓN DE LA VÍA NAVEGABLE TRONCAL DE LOS RÍOS PARANÁ Y DE LA PLATA. De Página 8 a 12.

PARTE 2 ANÁLISIS DEL PLIEGO DE BASES Y CONDICIONES (PBC)

Página 13 a 31.

PARTE 3 ANÁLISIS DEL PLIEGO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

De Página 32 a 85.

PARTE 1

ANÁLISIS DE LA NORMATIVA EN VIGENCIA Y DICTADA PARA LA LICITACIÓN DE LA CONCESIÓN DE LA VÍA NAVEGABLE TRONCAL DE LOS RÍOS PARANÁ Y DE LA PLATA.

1. VIOLACIÓN A LA CONSTITUCIÓN NACIONAL Y DESCONOCIMIENTO DE NORMAS.

1.1. Artículo 42 de la Constitución Nacional.

En el Artículo 42 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL se registra:

“La legislación establecerá ... y los marcos regulatorios de los servicios públicos de competencia nacional, previendo la necesaria participación ... y de las provincias interesadas, en los organismos de control.”

La negrita me pertenece.

Teniendo en cuenta la vigencia del DNU 699/2024, no modificado, que declara que las actividades de dragado son servicio público, habría que considerar ese artículo 42 de la Constitución Nacional.

1.2. Ley Nº 27.742: Modificación de la Ley Nº 17.520 de concesiones de obra pública.

El 8 de julio de 2024 el Presidente Milei publicó en el Boletín Oficial la Ley Nº 27.742 en cuyo TÍTULO III Contratos y acuerdos transaccionales, CAPÍTULO II Concesiones, modificó sustancialmente la Ley Nº 17.520 de Concesión de Obra Pública.

Así, a las concesiones de obra pública para la construcción de obras agrega las concesiones de infraestructuras públicas y de servicios públicos, para la construcción de infraestructuras y para la prestación de servicios públicos, mediante el cobro de tarifas, peajes u otras remuneraciones (artículo 66 de la Ley Nº 27.742).

Y en función de tales modificaciones adecuó, modificándola, la casi totalidad de la Ley Nº 17.520 (artículos 66 a 75 de la Ley Nº 27.742).

1.3. DNU 699/2024: Declara que las actividades de dragado son servicio público.

El 5 de agosto de 2024 el Presidente Milei dictó el DNU-2024-699-APN-PTE que, en su Artículo 1º, declaró “*servicio público a las actividades de dragado, redragado, mantenimiento, señalización, balizamiento y control hidrológico de las vías navegables de jurisdicción nacional.*”.

El dragado ya no es obra pública, sino iservicio público! y, conforme las modificaciones a la Ley Nº 17.520 dispuestas por la Ley Nº 27.742, ahora puede disponerse una concesión de servicios públicos de la Vía Navegable Troncal de los Ríos Paraná y de la Plata para la prestación de servicios públicos de *las actividades de dragado, redragado, mantenimiento, señalización, balizamiento y control hidrológico de las vías navegables de jurisdicción nacional.*”.

Por el artículo 2º designó como Autoridad de Aplicación del citado decreto de necesidad y urgencia a la entonces SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES, y dispuso la disolución total del ENTE NACIONAL DE CONTROL Y GESTIÓN DE LA VÍA NAVEGABLE, “*en los términos del inciso b) del artículo 3º de la Ley de Bases y Puntos de Partida para la Libertad de los Argentinos* Nº 27.742.” (artículo 3º); y derogó “el Decreto Nº 556” del 24 de agosto de 2021, que había constituido el Órgano de Control Independiente.¹

Por lo tanto, teniendo en cuenta el Artículo 42 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL y la vigencia del DNU 699/2024, cabía esperar el dictado de la ley que establezca el marco regulatorio del servicio público de dragado, señalización, etc., y que esta ley prevea la participación de las PROVINCIAS interesadas en la Vía Navegable Troncal de los Ríos Paraná y de la Plata en el Organismo de Control de la Concesión.

Sin embargo, eso no sucedió.

1.4. El Decreto PEN 709/2024 viola la Constitución Nacional, por lo cual debe declararse su nulidad absoluta e insanable.

El posterior Decreto PEN 709/2024, también dictado por el Presidente Milei, delegó en la entonces Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables² la facultad de efectuar el llamado y

¹ Cfr. “Órgano de Control Independiente – ¿Por qué no lo quieren?” en el trabajo ANÁLISIS DEL NUEVO CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA VÍA NAVEGABLE TRONCAL DE LOS RÍOS PARANÁ Y DE LA PLATA. - Ing. Hernán Darío Orduna – Buenos Aires – 16 de noviembre de 2024.

² Por DNU 3/2025 se suprimió la ex-SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES (SSPyVN) y se dispuso la disolución y posterior liquidación de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD ANÓNIMA UNIPERSONAL (AGP SAU), y se creó la AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN (ANPyN) como ente autárquico. Y por el artículo 5º del mismo se estableció que la ANPyN es la continuadora jurídica y que mantendrá las responsabilidades, competencias y funciones asignadas a

adjudicación de la Licitación y agregó como alternativa al régimen de concesión de obra pública por peaje para la Licitación el de “*concesión de servicio público mediante el cobro de tarifas, peajes u otras remuneraciones, según el caso; ...para ... tareas de dragado...*”, pero en el artículo 7º estableció:

“**La SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES** ..., en su carácter de Autoridad de Aplicación del presente decreto, establecerá los procedimientos y mecanismos eficaces para llevar a cabo la fiscalización y el control, por sí o a través de terceros, de la concesión o las concesiones adjudicadas en razón de la delegación efectuada en el presente decreto.”

La negrita me pertenece.

Con lo cual está habilitando también la privatización del control.

O sea, el Poder Ejecutivo Nacional, mediante el Decreto PEN Nº 709/2024, pretende asignar a una dependencia suya -la entonces Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables (hoy ANPyN), que se encuentra en la órbita de Administración Central del Estado Nacional-, el control de las Concesiones adjudicadas en razón de la delegación efectuada en dicho Decreto.

El Decreto de marras **viola el Artículo 42 de la Constitución Nacional** por cuanto con este Decreto el Poder Ejecutivo Nacional avasalla las atribuciones que la manda constitucional reserva a las PROVINCIAS en los casos de Concesiones de Servicios Públicos.

Por este motivo el citado Decreto PEN 709/2024 se encuentra incursa en la causal de **nulidad absoluta e insanable** (Artículo 14 de la Ley de Procedimientos Administrativos) atendiendo, como se dijo, a que es un acto administrativo cuyo objeto no es conforme a derecho al violar gravemente el ordenamiento jurídico constitucional.

Por ello, y también a fin de conducir a la privación de sus efectos, debe declararse mediante sentencia la nulidad absoluta del Decreto PEN 709/2024, con efecto retroactivo a la fecha de dictado de ese acto administrativo en materia de control de las Concesiones citadas y ordenarse el cese de toda actividad del Poder Ejecutivo Nacional que obstaculice el ejercicio de esa atribución constitucional de las PROVINCIAS.

Ello se funda en los siguientes argumentos:³

la ex SSPyVN y a la AGP SAU. Y el inciso i) del Anexo I del DNU 3/2025 dispone que resulta competencia de la ANPyN ejercer, en su carácter de continuadora de la SSPyVN y de la AGP-SAU las facultades previstas en el Decreto Nº 709/2024.

³ A partir de la interpretación que del mismo realiza María Angélica Gelli en su “Constitución de la Nación Argentina Comentada y Anotada”.

- El tercer párrafo del Artículo 42 de la Constitución Nacional dispone que la legislación proveerá procedimientos eficaces para la prevención y solución de conflictos, y los marcos regulatorios de los servicios públicos de competencia nacional.
- Esos marcos normativos de regulación deben establecer **organismos de control con la necesaria participación** de las asociaciones de consumidores y usuarios y de las PROVINCIAS interesadas.
- Los organismos de control de los servicios públicos deben ser creados por ley.
- Además, **obliga a la necesaria participación de las Provincias interesadas**, en aquéllos.

Cabe reparar en que los órganos de control **son órganos constitucionales de existencia necesaria**.

Dado que ello es así, estaríamos en presencia de *entes descentralizados con autonomía funcional* por lo cual, la facultad delegada por el Poder Ejecutivo Nacional en el Decreto bajo análisis a la entonces Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables “..., en su carácter de Autoridad de Aplicación del presente decreto, establecerá los procedimientos y mecanismos eficaces para llevar a cabo la fiscalización y el control, por sí o a través de terceros, de la concesión o las concesiones adjudicadas en razón de la delegación efectuada en el presente decreto.” constituye una violación al Artículo 42 de la Constitución Nacional y convierte al mismo en un acto administrativo irregular, de nulidad absoluta e insanable y debe declarárselo así mediante sentencia porque, mientras tanto, es eficaz.

Al respecto vale tener presente la Ley 19.549 y sus modificaciones:

NULIDAD ABSOLUTA E INSANABLE

“Art. 14. - El acto administrativo es de nulidad absoluta e insanable, en los siguientes casos:

b) Cuando:

(iii) *Su objeto no fuere* cierto, física o jurídicamente posible, o *conforme a derecho*;

...

La sentencia que declare la nulidad absoluta tendrá efecto retroactivo a la fecha de dictado del acto, a menos que el tribunal disponga lo contrario por razones de equidad, siempre que el interesado a quien el acto beneficiaba no hubiere incurrido en dolo.”

Los actos administrativos irregulares - Nulidad absoluta e insanable - Invalidatez.

La invalidatez del acto es su disconformidad con el orden jurídico. La consecuencia inmediata de la invalidatez es la ineptitud del acto para producir efectos jurídicos en forma segura y definitiva. Un acto irregular, o bien no produce ningún efecto, o lo produce sólo

provisionalmente, **mientras no sea eliminado por una sentencia que declare la nulidad absoluta.**

Mientras no sobrevenga la revocación o no se declare la nulidad, el acto administrativo se presume legítimo y, por lo tanto, sería plenamente eficaz.

El acto afectado de un vicio que determina la nulidad absoluta tiene una ineeficacia intrínseca, pero que debe ser declarada.

1.5. La Resolución ANPyN 67/2025 ignora el DNU 699/2024.

Ahora la ANPyN dictó la Resolución ANPyN 67/2025 aprobó y publicó los pliegos para “... llamar a “*LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL E INTERNACIONAL N° 1/2025 por el régimen de concesión de obra pública por peaje en el marco 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 ...*”

La negrita y el subrayado me pertenecen.

Esa Resolución ANPyN 67/2025 ignora el DNU 699/2024 que en su Artículo 1º declaró “*servicio público a las actividades de dragado, redragado, mantenimiento, señalización, balizamiento y control hidrológico de las vías navegables de jurisdicción nacional.*”, y no tiene fuerza jurídica para modificarlo.

1.6. ¿Un remedio? Respetar la Constitución Nacional y demás normas.

Además, teniendo en cuenta el Artículo 42 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL y la vigencia del DNU 699/2024, es necesario y obligatorio el dictado previo de la ley que establezca el marco regulatorio del servicio público de dragado, señalización, etc., y que esta ley prevea la participación de las PROVINCIAS interesadas en la Vía Navegable Troncal de los Ríos Paraná y de la Plata en el Organismo de Control de la Concesión.

Y no puede llamarse a licitación para el dragado bajo el régimen de obra pública cuando el mismo Poder Ejecutivo ha definido al dragado como servicio público. (El DNU 699/2024 estableció que las actividades de dragado, señalización y control hidrológico pasaron a ser “servicio público” en lugar de obra pública, por lo tanto la Resolución ANPyN 67/2025 de la ANPyN no tiene fuerza para declararla de “obra pública”.)

PARTE 2

ANÁLISIS DEL PLIEGO DE BASES Y CONDICIONES

1. INTRODUCCIÓN.

1.1. La Vía Navegable Troncal: una licitación que define mucho más que un dragado.

La licitación para la concesión del dragado y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal de los Ríos Paraná y de la Plata (VNT) no define sólo quién dragará un río: define si el Estado argentino conserva el control efectivo sobre su principal infraestructura logística o si lo delega, por décadas, mediante un diseño contractual que neutraliza su poder soberano.

La licitación para la concesión del dragado y mantenimiento de la VNT no constituye un procedimiento administrativo más, ni una contratación técnica circumscripta a cuestiones de ingeniería hidráulica. Se trata, en los hechos, de una **decisión estratégica de primer orden**, cuyos efectos se proyectarán durante décadas sobre el comercio exterior, la estructura productiva y la capacidad del Estado argentino para ejercer control efectivo sobre su principal infraestructura logística.

La VNT es la **columna vertebral del sistema de transporte fluvial argentino**. Por ella circula la mayor parte de las exportaciones e importaciones del país, así como buena parte del flujo interno de cargas. Su operación no es neutra: condiciona costos, competitividad, localización de inversiones y, en última instancia, el desarrollo económico provincial y nacional. Por esa razón, el modo en que el Estado nacional decide concesionarla resulta tan relevante como la obra misma.

En este contexto, los pliegos integrantes de la Resolución ANPyN 67/2025 no deben evaluarse únicamente por su adecuación técnica o formal, sino -principalmente-, por **el diseño institucional, económico y jurídico que proponen**, y por las consecuencias concretas que ese diseño genera sobre la relación entre el Estado, el concesionario y los usuarios.

El núcleo del problema, además de considerar si el dragado se realizará con mayor o menor eficiencia técnica, reside en **quién retiene el poder de decisión durante la vida del contrato**. Toda concesión de obra pública supone una delegación temporal de funciones, pero no una renuncia a la conducción estratégica. Cuando el diseño contractual debilita las herramientas del concedente, acota artificialmente la competencia o reduce el riesgo empresario, el Estado deja de regular el servicio y pasa, de hecho, a **administrar un negocio ajeno**.

Los pliegos de la licitación aprobados por el artículo 1º de la Resolución ANPyN 67/2025 presentan precisamente este riesgo. Bajo la apariencia de una concesión “a riesgo empresario sin aval del Estado”, se configuran mecanismos que limitan la competencia real, fijan de manera anticipada rangos tarifarios, imponen modelos económicos predefinidos y habilitan revisiones periódicas que erosionan el principio básico del sistema concesional. El resultado es una estructura que **reduce la incertidumbre del concesionario**, pero incrementa la dependencia del Estado y la carga económica sobre los usuarios.

Conviene ser claros desde el inicio: **no hay concesión sin riesgo empresario**. Cuando el riesgo se mitiga *ex ante* mediante pisos tarifarios, ajustes automáticos o validaciones previas de rentabilidad, la concesión deja de ser tal y se transforma en un esquema de negocio administrado. En ese tránsito, el interés público se diluye y la lógica económica se invierte: ya no se busca seleccionar al operador más eficiente, sino al que mejor se adapte a un marco prediseñado.

Este análisis parte de una premisa sencilla pero fundamental: **la soberanía no se declama, se ejerce**. Y en materia de infraestructura estratégica, se ejerce a través de contratos bien diseñados, reglas claras, competencia genuina y un Estado que conserve capacidad real de control, decisión y corrección. Todo lo que debilite esa posición debe ser examinado con extremo cuidado.

A partir de esta perspectiva, el presente documento analiza los pliegos de la licitación de la VNT, identificando sus principales inconsistencias, riesgos y consecuencias. No se trata de un cuestionamiento abstracto ni ideológico, sino de una evaluación concreta sobre si el diseño propuesto **fortalece o debilita la posición del Estado argentino** frente a un **activo estratégico** cuya importancia excede largamente el ámbito técnico del dragado.

2. QUÉ ESTÁ EN JUEGO.

2.1. Infraestructura estratégica, control estatal y costos para el país.

La Vía Navegable Troncal de los Ríos Paraná y de la Plata (VNT) es la columna vertebral del comercio exterior argentino. Un país que no controla su columna vertebral no decide cómo camina.

Comprender la magnitud de la decisión que implica la concesión de la VNT exige ir más allá del análisis formal del procedimiento licitatorio. Lo que está en juego no es únicamente la prestación de un servicio técnico, sino **la forma en que el Estado argentino organiza, regula y controla un sistema crítico para su economía y su soberanía logística**.

La VNT no es una obra aislada. Es el **principal corredor de salida del comercio exterior argentino**, por donde se canaliza una parte sustancial de las exportaciones/importaciones agroindustriales, energéticas e industriales. Cada decisión que impacta sobre su operación -trazas, tarifas, profundidades, mantenimiento, inversiones, plazos-, se traduce directamente en **costos para la producción nacional, para los usuarios y, en última instancia, para el conjunto de la economía**.

En este sentido, el régimen tarifario y el diseño contractual no son aspectos secundarios, ni técnicos en sentido estricto. Constituyen **herramientas de política económica**. Una tarifa mal diseñada no sólo encarece el transporte: puede distorsionar cadenas productivas completas, afectar la competitividad regional y consolidar asimetrías entre actores grandes y pequeños.

Sin embargo, cuando el diseño del pliego prioriza la estabilidad económica del concesionario por sobre la competencia efectiva, el equilibrio se rompe. La fijación de rangos tarifarios predeterminados, la validación *ex ante* de modelos económicos y la previsión de mecanismos de ajuste recurrentes tienden a **desplazar el riesgo empresario hacia el sistema regulatorio y hacia los usuarios**, debilitando uno de los pilares fundamentales del régimen de concesión de obra pública.

Desde una perspectiva institucional, también está en juego la **capacidad real del Estado para conducir la concesión durante su vigencia**. Un contrato que reduce los márgenes de decisión del concedente, que limita sus herramientas de corrección o que lo obliga a operar dentro de parámetros económicos rígidos definidos al inicio, no fortalece la seguridad jurídica: la sustituye por dependencia contractual. En esos casos, el Estado deja de ser árbitro y pasa a ser parte condicionada de un esquema que ya no controla plenamente.

El impacto no es sólo económico. **La VNT atraviesa y articula territorios de múltiples jurisdicciones, conecta economías regionales y estructura el federalismo productivo**. Cualquier decisión que concentre beneficios, costos o poder de decisión sin una mirada integral **afecta el equilibrio federal** y profundiza desigualdades territoriales. Por ello, el diseño de la concesión no puede desentenderse de su dimensión política y territorial.

Existe, además, una dimensión estratégica de largo plazo que no debe subestimarse. Las concesiones de infraestructura de esta magnitud tienden a consolidar **relaciones de dependencia técnica, operativa y financiera**. Un pliego que favorece esquemas cerrados, operadores dominantes o modelos económicos rígidos reduce la capacidad futura del Estado para introducir cambios, incorporar nuevas tecnologías o redefinir prioridades. Lo que hoy se presenta como una solución técnica puede convertirse, mañana, en un obstáculo estructural.

En síntesis, lo que está en juego en esta licitación es múltiple y profundo: está en juego la **afectación de soberanía**, el **costo logístico del país**, la **competencia real en un mercado altamente concentrado**, la **protección de los usuarios**, el **equilibrio federal**, y la **capacidad del Estado argentino para ejercer control efectivo sobre un activo estratégico**. Evaluar los pliegos sin considerar estas dimensiones sería reducir una decisión de Estado a un mero trámite administrativo.

A partir de este marco, resulta imprescindible analizar con detalle cómo el diseño concreto del pliego -en particular en materia tarifaria, económica e institucional-, impacta sobre estos intereses. Ese es el objeto de los numerales que siguen.

3. EL DISEÑO DEL PLIEGO Y LA PÉRDIDA DE CONTROL.

3.1. Cuando la concesión deja de ser un instrumento del Estado.

Cuando el Estado fija el piso del precio y revisa el negocio, el concesionario deja de asumir riesgo y el país asume dependencia.

El problema central de los pliegos aprobados por la Resolución ANPyN 67/2025 no reside en un error puntual, ni en una cláusula aislada, sino en **la lógica general de diseño que los atraviesa**. Esa lógica no fortalece la posición del Estado como concedente de una infraestructura estratégica, sino que **la debilita progresivamente**, trasladando capacidad de decisión, márgenes de maniobra y poder efectivo hacia el concesionario.

Uno de los elementos más problemáticos del pliego es la **predeterminación del esquema económico**. La fijación de bandas tarifarias obligatorias, la exclusión de ofertas fuera de esos rangos y la evaluación basada en fórmulas que premian la adaptación a un modelo previo reducen la competencia real y **transforman la licitación en un proceso de validación**, no de selección. El Estado deja de elegir al operador más eficiente y pasa a elegir al que mejor se ajusta a un marco diseñado de antemano.

Este enfoque tiene consecuencias directas sobre el principio de riesgo empresario. Aunque el pliego declara que la concesión se realiza sin aval del Estado, el diseño económico mitiga *ex ante* los riesgos normales del negocio. Cuando el precio mínimo está garantizado, cuando la rentabilidad implícita se valida desde el inicio y cuando se prevén mecanismos de revisión periódica, **el riesgo deja de ser empresario y se convierte en regulatorio**. En ese esquema, el concesionario opera con certidumbre y el Estado asume la responsabilidad de sostener el equilibrio.

En infraestructuras estratégicas como la VNT, esta pérdida de control tiene efectos de largo plazo. La concesión no sólo regula una obra: **configura una relación estructural** entre

el Estado y un operador privado durante décadas. Si esa relación **se diseña desde el inicio con asimetrías a favor del concesionario, corregirlas luego resulta costoso, conflictivo y, en muchos casos, inviable**.

En síntesis, el diseño del pliego no es neutral. Tal como está planteado, **desplaza el centro de gravedad de la concesión: del Estado como conductor estratégico hacia el concesionario como actor protegido por el propio contrato**. Esta no es una consecuencia accidental, sino el resultado lógico de un esquema que prioriza la previsibilidad del negocio por sobre la capacidad de gobierno.

En los numerales siguientes se analiza en detalle cómo esta lógica se manifiesta en aspectos concretos del pliego -particularmente en el régimen tarifario, el modelo económico y los mecanismos de revisión-, y por qué ello compromete el interés público y la soberanía decisional del Estado argentino.

4. EL RÉGIMEN TARIFARIO.

4.1. Cuando el peaje deja de ser una variable competitiva y se transforma en una garantía.

El régimen tarifario es el corazón económico de la concesión de la VNT. No es un aspecto accesorio, ni una cuestión técnica secundaria: **define quién asume el riesgo, quién captura los beneficios y quién paga los costos del sistema**. Por esa razón, cualquier diseño tarifario debe ser examinado con especial severidad cuando se trata de una infraestructura estratégica financiada íntegramente por los usuarios.

Los pliegos aprobados por la Resolución ANPyN 67/2025 introducen un esquema de tarifas con **valores mínimos y máximos predeterminados**, cuya consecuencia inmediata es la **eliminación de la competencia real en precios**. Bajo esta modalidad, el oferente no compite por ofrecer la tarifa más baja compatible con su eficiencia, sino por ubicarse dentro de un rango previamente validado por la propia Administración. La licitación deja así de ser un mecanismo de descubrimiento de precios y se convierte en un procedimiento de confirmación de un valor ya establecido.

La existencia de una tarifa mínima obligatoria constituye el elemento más crítico del esquema. Ese piso tarifario **no protege al usuario, ni al interés público**: protege al concesionario frente al riesgo propio del negocio. Impide que la eficiencia operativa se traduzca en menores peajes y bloquea, desde el inicio, cualquier presión competitiva descendente. En los hechos, funciona como un **precio sostén regulatorio**, ajeno a la lógica de una concesión a riesgo empresario.

Este diseño resulta particularmente grave en el sector del dragado fluvial, caracterizado por un alto grado de concentración, por la existencia de flota amortizada y por economías de escala significativas. En este contexto, impedir ofertas por debajo de un mínimo no evita comportamientos temerarios: **evita competencia**. El argumento de la “protección de la viabilidad económica” encubre, en realidad, una decisión de política contractual que **homogeneiza costos hacia arriba** y consolida rentas garantizadas.

El régimen de evaluación económica refuerza este problema. Al asignar el máximo puntaje a la tarifa mínima admitida y cero puntos a la máxima, el pliego reconoce implícitamente que el precio es una variable relevante, pero al mismo tiempo **le quita libertad al oferente para definirlo**. Se crea así una competencia artificial, acotada, donde las diferencias reales de eficiencia quedan neutralizadas por diseño.

Desde la perspectiva del usuario del sistema, el impacto es directo e ineludible. El peaje no es una contribución abstracta: es un costo que se traslada a la producción, al transporte y al precio final de los bienes. Cada restricción a la competencia tarifaria se traduce en **un sobrecosto estructural para la economía nacional**, sin que exista un beneficio equivalente en términos de calidad, innovación o control público.

El régimen tarifario propuesto también debilita la posición futura del Estado. Al fijar *ex ante* rangos considerados “razonables”, el concedente **se autolimita** frente a eventuales reclamos del concesionario. Cualquier intento posterior de cuestionar la tarifa, exigir eficiencia o rechazar pedidos de recomposición se verá condicionado por el hecho de que el propio Estado validó previamente el esquema económico. En términos contractuales, esto equivale a **renunciar anticipadamente a la capacidad regulatoria**.

Conviene subrayar un punto central: el riesgo de una oferta económica inadecuada no se corrige con tarifas mínimas, sino con **garantías suficientes, controles efectivos, penalidades claras y rescisión cuando corresponda**. Sustituir estos instrumentos por precios sostén implica cambiar la lógica del sistema: en lugar de exigir solvencia y eficiencia al concesionario, se le asegura rentabilidad desde el diseño.

En definitiva, el régimen tarifario previsto en los pliegos **no cumple la función de proteger al usuario, ni de promover eficiencia**, sino la de estabilizar el negocio del concesionario. Al hacerlo, altera la naturaleza misma de la concesión de obra pública y **desplaza el riesgo empresario hacia el Estado y hacia quienes pagan el peaje**.

Un esquema tarifario que parte de pisos obligatorios, valida modelos económicos predefinidos y reduce la competencia real, **no es compatible con una política pública orientada al interés nacional**. En una infraestructura estratégica como la VNT, el peaje

debe ser una variable competitiva y controlada, no una garantía contractual. Todo lo demás es administrar certezas privadas con costos públicos.

4.2. El federalismo y la concentración decisional.

La VNT atraviesa múltiples jurisdicciones provinciales y articula economías regionales. Un diseño contractual que concentra decisiones económicas estratégicas en un esquema rígido, definido *ex ante* y difícilmente modificable, **afecta el equilibrio federal** y reduce la capacidad de las Provincias de incidir, directa o indirectamente, sobre un sistema que impacta de manera desigual en sus territorios.

El derecho público argentino no concibe el federalismo como una fórmula declarativa, sino como una **distribución real de competencias e intereses**. Cualquier contrato que condicione esa distribución debe ser examinado con máxima severidad.

5. CONCLUSIÓN.

Como quedará demostrado en el análisis que se realiza a continuación los pliegos aprobados por la Resolución ANPyN 67/2025 no son sólo jurídicamente cuestionables, ni técnicamente discutibles. **Son estratégicamente peligrosos. Porque -entre otras cuestiones muy importantes-, una vez firmado el contrato, no será el concesionario quien dependa del Estado, sino el Estado el que dependerá del concesionario.**

6. ¿CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA?

El pliego de Bases y Condiciones (PByC) que se aprobó por el Artículo 1º de la Resolución ANPyN 67/2025, está titulado “*PLIEGO DE BASES Y CONDICIONES - LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL E INTERNACIONAL BAJO EL RÉGIMEN DE CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA POR PEAJE A RIESGO EMPRESARIO SIN AVAL DEL ESTADO*”

La negrita y el subrayado me pertenecen.

Y en sus Artículos 2º y 3º se registra:

“*ARTÍCULO 2º. RÉGIMEN Y CARACTERÍSTICAS DE LA CONTRATACIÓN.*

El régimen establecido para la presente Concesión será el de concesión de obra pública a título oneroso, por peaje a riesgo empresario sin aval del Estado.

El procedimiento licitatorio será realizado en etapa múltiple y tendrá carácter nacional e internacional.

ARTÍCULO 3º. LEGISLACIÓN APLICABLE.

La Legislación aplicable al presente procedimiento estará compuesta por la Ley N°. 17.520 y sus modificatorias, el Decreto 1336/2016, Decreto 713/2024 y su Anexo II Reglamentario del Título III de la Ley N° 27.742, Decreto de Necesidad y Urgencia 699/2024 y el Decreto 709/2024, de igual modo toda la documentación licitatoria, Contrato y anexos están sujetos a la Constitución Nacional, los Tratados Internacionales aplicables, las Leyes argentinas, Decretos Reglamentarios y las resoluciones que resulten de aplicación.”

La negrita y el subrayado me pertenecen.

Ya fue explicado que con el DNU 699/24 las actividades de dragado, señalización y control hidrológico pasaron a ser “servicio público” en lugar de obra pública, por lo tanto la Resolución ANPyN 67/2025 de la ANPyN -posterior al DNU 699/24-, no tiene fuerza jurídica para declarar al dragado de “obra pública”.

7. ¿A RIESGO EMPRESARIO SIN AVAL DEL ESTADO?. La Oferta económica.

7.1. Consideraciones iniciales.

Contratación del dragado de la VNT mediante el sistema de Licitación pública **a riesgo empresario sin aval del Estado.**

¿Qué significa realmente “riesgo empresario”?

En una concesión por peaje, el esquema clásico es sencillo:

- El Estado define la obra y la controla.
- El concesionario realiza la obra y la mantiene.
- Los usuarios pagan el peaje.
- El concesionario asume el riesgo de que el negocio funcione o no.

Esto último es clave.

Asumir el riesgo empresario significa que:

- si el concesionario es eficiente, gana;
- si es ineficiente, pierde;
- **el Estado no le garantiza rentabilidad.**

Este principio no es ideológico: es una herramienta práctica para lograr eficiencia y proteger el interés público, en particular a los usuarios.

7.2. Cuando el diseño contractual redefine quién asume el riesgo.

En los procesos de concesión de obra pública para el dragado y mantenimiento de ríos navegables, el debate no se agota en cuestiones técnicas de profundidades, anchos o volúmenes; por lo cual se debe poner el foco en el **diseño económico y jurídico del contrato**, y particularmente en **cómo se distribuye el riesgo entre el Estado, el concesionario y los usuarios**.

La combinación de un **pliego licitatorio con bandas tarifarias predeterminadas** y un **documento de asesoramiento internacional⁴ que promueve revisiones periódicas y mitigaciones amplias del riesgo** ofrece un caso de estudio ilustrativo sobre cómo, bajo el lenguaje de las “buenas prácticas”, puede alterarse profundamente la lógica de una concesión “a riesgo empresario”.

El principio rector: riesgo empresario sin aval del Estado.

Esta concesión de obra pública por peaje se estructura sobre una premisa central: el concesionario asume el riesgo económico de la explotación, por lo tanto su remuneración debe depender de su capacidad para operar eficientemente.

Este principio se cumple, y se asegurarían las siguientes funciones:

- disciplinar la oferta económica,
- incentivar la eficiencia operativa,
- proteger al usuario frente a precios artificialmente elevados,
- limitar la exposición fiscal directa e indirecta del Estado.

Es decir, debe cumplirse una regla clara: el Estado no garantiza rentabilidad, y los desvíos normales del negocio forman parte del riesgo asumido, como ya se explicó antes.

El giro silencioso: del riesgo empresario al riesgo administrado.

Tanto el documento de asesoramiento de la UNCTAD, como el pliego analizado, declaran formalmente adherir al principio de riesgo empresario. Sin embargo, al examinar su contenido operativo, emerge una lógica distinta.

Por un lado, el asesoramiento:

- amplía la noción de “riesgos imprevisibles”,
- propone revisiones periódicas del modelo económico,
- legitima ajustes ante desvíos relevantes de las proyecciones.

⁴ Se enmarca en el MOU entre la ANPyN y UNCTAD.

Por otro, el pliego:

- fija tarifas mínimas y máximas obligatorias,
- excluye ofertas fuera de esas bandas,
- vincula la razonabilidad tarifaria a un modelo económico predefinido,
- pondera la oferta económica mediante fórmulas que premian acercarse al mínimo “permitido”.

El resultado no es una concesión a riesgo empresario, sino un esquema de riesgo administrado, donde el margen de incertidumbre económica queda acotado *ex ante*.

La tarifa con bandas: una herramienta aparentemente neutra. Contradicción con el principio de riesgo empresario. Análisis del Régimen de oferta y evaluación de la Tarifa Básica.

El argumento habitual a favor de las bandas tarifarias es conocido:

- evitar ofertas “temerarias”,
- asegurar viabilidad financiera,
- proteger la continuidad del servicio.

Sin embargo, en el sector del dragado fluvial —altamente concentrado, con flota amortizada y economías de escala—, esta herramienta produce efectos estructurales que merecen atención. Lo que amerita un análisis más profundo del Régimen de oferta y evaluación de la Tarifa Básica prevista en el Pliego de Bases y Condiciones y del que se arriba a la siguiente síntesis:

El citado régimen de oferta previsto en ese Pliego, particularmente la modalidad que establece valores tarifarios mínimos y máximos como condición de admisibilidad de las ofertas económicas, resulta objetable por considerarse **incompatible con el interés público**, con el principio de riesgo empresario y con la adecuada protección de los usuarios de la Vía Navegable Troncal (VNT).

Desarrollo:

El Pliego de Bases y Condiciones establece que:

- la Tarifa Básica a ofertar deberá ubicarse dentro de bandas mínimas y máximas predeterminadas para cada etapa;

- toda oferta que se ubique por debajo del mínimo o por encima del máximo será considerada no admisible a los efectos de la evaluación económica;
- la evaluación se realiza mediante fórmulas matemáticas que asignan el máximo puntaje a la tarifa mínima y cero puntos a la tarifa máxima.

Dicha metodología surge, entre otros, de los artículos y apartados relativos a la Valoración de la Oferta Económica y a los cuadros tarifarios por etapa del proceso licitatorio .

Del análisis de ese Pliego surge:

Contradicción con el principio de riesgo empresario

El Pliego define expresamente la contratación como una concesión de obra pública a riesgo empresario sin aval del Estado.

No obstante, la fijación de tarifas mínimas obligatorias:

- limita *ex ante* la asunción del riesgo económico por parte del concesionario,
- impide que la eficiencia empresarial se traduzca en menores tarifas,
- traslada al usuario y al sistema regulatorio la cobertura de eventuales ineficiencias.

En consecuencia, la modalidad objetada desnaturaliza el principio de riesgo empresario, transformándolo en una ficción formal.

Afectación de los principios de igualdad y concurrencia

La imposición de bandas tarifarias cerradas:

- restringe la libertad de formulación de la oferta económica,
- reduce la competencia real en precios,
- excluye ofertas potencialmente más eficientes sin un análisis individualizado de costos.

Ello resulta contrario a los principios de igualdad entre oferentes, concurrencia y selección de la oferta más conveniente, piedra angular del sistema de contratación del Estado, y propio del régimen de concesión de obra pública.

Presunción absoluta de irrazonabilidad de tarifas inferiores

Ese Pliego presume que toda tarifa inferior al mínimo es "inconsistente con el nivel de inversiones y desarrollos comprometidos", sin admitir prueba en contrario por parte del oferente.

Tal presunción:

- carece de evaluación técnica individual,

- se apoya exclusivamente en un modelo económico predefinido (UNCTAD),
- invierte indebidamente la carga de la evaluación.

Resulta inadmisible excluir ofertas por apartarse de un modelo teórico, sin análisis concreto de su viabilidad.

En otras palabras, en el pliego se introduce el argumento de la “oferta temeraria”. Se suele decir: “si no hay tarifa mínima, alguien puede ofertar muy bajo y después incumplir”.

Pero este argumento tiene respuesta: el riesgo de incumplimiento se gestiona con garantías, multas y rescisión; **no con precios mínimos**.

Poner un piso tarifario es como decir: “para evitar malos constructores, fijemos precios altos”. Es una solución fácil, pero equivocada.

Piso tarifario como precio sostén.

La tarifa mínima:

- opera como precio sostén,
- elimina presión competitiva descendente,
- incentiva la convergencia de ofertas hacia valores cercanos al máximo.

El efecto directo es un mayor costo estructural para los usuarios del peaje, sin beneficio comprobable para el Estado concedente.

Riesgo de rentas extraordinarias

Al limitar la competencia en precios y validar ex ante un rango tarifario “razonable”, el Pliego:

- protege estructuras de costos ineficientes,
- habilita márgenes extraordinarios en contextos de alta concentración del mercado del dragado,
- dificulta el control posterior de la razonabilidad tarifaria.

Cuando el Estado fija pisos, mitiga riesgos ordinarios y revisa periódicamente modelos económicos, deja de ser regulador para convertirse, de hecho, en **co-asegurador del negocio**.

Y en ese tránsito, el usuario queda relegado a financiar certezas ajenas.

El desafío no es hacer concesiones “seguras” para el operador, sino **contratos sólidos para el interés público.**

Tarifa con bandas desde la economía del dragado.

El sector del dragado fluvial presenta, entre otras características:

- elevada amortización previa del capital fijo,
- economías de escala significativas,
- disponibilidad internacional de flota.

En este contexto, no existe justificación técnica suficiente para impedir ofertas por debajo del mínimo, siempre que el oferente:

- acredite capacidad técnica,
- constituya garantías suficientes,
- asuma plenamente el riesgo empresario.

La modalidad objetada protege ineficiencias empresarias en lugar de fomentar eficiencia operativa.

7.3. Riesgos institucionales para el Estado.

La adopción de este tipo de diseño contractual no sólo impacta en precios. También genera consecuencias institucionales relevantes:

- **Debilita la posición del concedente** frente a reclamos futuros, al haber fijado *ex ante* qué tarifa es “razonable”.
- Facilita pedidos de recomposición bajo el argumento de que el modelo fue impuesto.
- Dificulta la defensa del interés público ante solicitudes de recomposición o revisión tarifaria.
- Reduce la capacidad regulatoria efectiva, al haber acotado la discrecionalidad técnica.
- Expone al Estado a cuestionamientos de órganos de control y/o judiciales por restricción indebida de la competencia y afectación de usuarios.

En términos simples: el Estado **pierde grados de libertad** para gestionar la concesión.

7.4. Una alternativa más coherente.

La experiencia acumulada en la contratación del dragado y señalización de la VNT sugiere un enfoque distinto:

- **Precios libres a la baja**, sin tarifas mínimas.
- **Tope máximo tarifario** como protección del usuario.
- Garantías fuertes, penalidades claras y rescisión efectiva como antídoto contra ofertas irresponsables.

Este esquema mantiene:

- competencia real,
- riesgo empresario genuino,
- protección al usuario,
- y fortaleza institucional del concedente.

7.5. Reflexión final y conclusiones necesarias.

El diseño del régimen tarifario puede transformar radicalmente quién asume el riesgo y quién paga los costos.

Cuando el Estado fija pisos, mitiga riesgos ordinarios y revisa periódicamente modelos económicos, deja de ser regulador para convertirse, de hecho, en **co-asegurador del negocio**.

Y en ese tránsito, el usuario queda relegado a financiar certezas ajenas.

El desafío no es hacer concesiones “seguras” para el operador, sino **contratos sólidos para el interés público**.

Por todo lo expuesto, se concluye que:

- la fijación de tarifas mínimas y máximas como condición de admisibilidad no protege el interés del Estado, ni de los usuarios;
- dicha modalidad favorece estructuralmente al concesionario, en contradicción con el principio de riesgo empresario;
- resulta jurídicamente, económico y técnicamente objetable.

Por ello es necesario:

1. Eliminar la exigencia de tarifas mínimas como condición de admisibilidad de las ofertas económicas.
2. Mantener, en su caso, un tope máximo tarifario como herramienta de protección del usuario.
3. Evaluar las ofertas económicas:
 - sobre precios libremente ofertados,
 - reforzando el régimen de garantías, penalidades y causales de rescisión.

8. PLAZO DE LA CONCESIÓN ¿25 AÑOS + 5 ó cuál?

Conforme el ARTÍCULO 6º del pliego de Bases y Condiciones el plazo de duración de la concesión sería de veinticinco (25) años, contados a partir de la fecha de la suscripción del contrato, que podrá prorrogarse por un período adicional que no excederá del veinte por ciento (20%) del plazo original.

Sin embargo, con las modificaciones que introdujo el gobierno de Milei en la Ley 17.520, en el artículo 7 bis último párrafo se estableció:

“En aquellos supuestos de fuerza mayor o actuaciones de la administración que resulten determinantes de la ruptura sustancial de la economía del contrato de concesión, podrá prorrogarse el plazo de la concesión por hasta igual término al de su duración inicial. En los casos de fuerza mayor, el concedente garantizará los ingresos mínimos acordados en el contrato siempre que aquella no impidiera de manera absoluta la realización de la obra o la continuidad de su explotación.”

Y una Ley tiene más fuerza que un contrato.

Y para el Pliego de Especificaciones Técnicas prevé la renegociación de los plazos de la concesión, así, se registra:

“...

El Concedente de evaluará las conclusiones (totales o parciales) de estos estudios y en caso de que sean viables y satisfactorias, dará lugar a una evaluación de los reconocimientos económicos, estableciendo la misma tarifa resultante para la Etapa 2 y renegociando los plazos de la concesión, siempre y cuando estén dadas las condiciones necesarias para garantizar la ecuación económica financiera del contrato, de acuerdo a lo estipulado en el/los Artículos correspondientes Pliego de Bases y Condiciones. Caso contrario, dará lugar a una evaluación de los reconocimientos económicos de común acuerdo entre las partes, de acuerdo a lo estipulado en el/los Artículos correspondientes del Pliego de Bases y Condiciones. Estos acuerdos deberán

basarse en criterios de tarifa competitiva para los usuarios del sistema y ser implementados mediante mecanismos de consulta previa con los mismos.

... ”⁵

El subrayado y la negrita me pertenecen.

9. OFERENTES. Constitución de Sociedad de Propósito Específico (SPE) como “garantía”.

El pliego en el ARTÍCULO 15º establece:

“DE LA CONSTITUCIÓN DE SOCIEDAD Y PARTICIPACIÓN DE LOS OFERENTES.

Las personas habilitadas para contratar deberán cumplir, según corresponda, con los siguientes puntos:

1) Presentación de compromiso de constitución de Sociedad de Propósito Específico: El Oferente, en todos los casos, deberá adjuntar un compromiso formal de constitución de la sociedad de Propósito Específico en caso de resultar adjudicatario y que se encontrará debidamente constituida en la República Argentina para la suscripción del contrato. ...”

A su vez, el documento **“Recomendaciones y Buenas Prácticas – Concesión de la VNT (UNCTAD, 02.12.2025)”**, expresa: “... esta asesoría considera y recomienda las siguientes NOTAS TÉCNICAS ESPECÍFICAS:

4.1. Nota Técnica N° 1. Sociedad de Propósito Específico para la Gestión de la VNT.

Se debería recoger en el Pliego de Bases y Condiciones (en adelante PBC) la obligatoriedad de la creación de una Sociedad de Propósito específico para la Gestión de la VNT.

Se sugiere que el adjudicatario de la licitación y futuro concesionario sea el responsable de constituir una sociedad de propósito específico (en adelante SPE) para gestionar el contrato de concesión, el mantenimiento e inversiones en la VNT, el cobro de tarifas, etc., es decir, sea una sociedad que se constituye específicamente y nace para gestionar el contrato de la VNT. Así se sugiere que se establezca en el PBC. Esta obligación garantizaría el cumplimiento del objeto contractual y asignaría responsabilidades y obligaciones nítidamente.

Como SPE sería una entidad legal creada para este propósito particular, donde los activos y pasivos estarían separados de otras empresas del grupo económico del adjudicatario, lo que facilitará el seguimiento y control del contrato al existir una entidad claramente identificada para su ejecución.

La SPE tendría una estructura financiera específica y sus cuentas reflejarían con claridad los flujos de ingresos, gastos y fondos del contrato.”

Así, la Sociedad de Propósito Específico se presenta como herramienta de control.

⁵ Artículo “32.3.2 Estudios para profundizar” del PET.

Realidad:

- La SPE **aísla patrimonialmente** al grupo económico.
- Facilita:
 - vaciamiento,
 - insolvencia estratégica,
 - limitación de responsabilidad.

Sin garantías reales adicionales, **la SPE protege al concesionario, no al Estado.**

Considerando lo expuesto en los puntos 8 y 9 de esta Parte 2, resulta necesario reflexionar sobre el documento **“Recomendaciones y Buenas Prácticas – Concesión de la VNT (UNCTAD, 02.12.2025)”** ¿a quién protege realmente el asesoramiento?; ¿asesora en favor del adjudicatario en desmedro del interés público argentino?.

La conclusión adelantada es clara: **el documento adopta una lógica estructuralmente pro concesionario**, aún cuando se presenta retóricamente como neutral y “de buenas prácticas”, ello por cuanto el documento:

- **Desnaturaliza el concepto de “riesgo empresario sin aval del Estado”.**
- **Introduce mecanismos sistemáticos de cobertura, mitigación y socialización del riesgo que benefician al adjudicatario.**
- **Reconfigura el rol del concedente (Estado) como garante de rentabilidad y estabilidad**, no como custodio del interés público.
- **Construye un modelo económico cuyo objetivo implícito es “hacer viable” el negocio**, no maximizar eficiencia ni minimizar costo social.

Esto contradice el régimen jurídico argentino de contrataciones públicas en materia de concesiones, donde:

- **No existe derecho subjetivo del concesionario a rentabilidad garantizada.**
- El equilibrio económico-financiero **no cubre riesgos normales, previsibles ni de mercado.**
- El interés público es **prioritario y no transable**.

10. SIN AGENCIAS ESTATALES, PERO CONSULTANDO A OTRO ESTADO (ESTADOS UNIDOS), Y NO A LAS PROVINCIAS ARGENTINAS.

En el artículo 16 del PByC, dentro de las Personas no habilitadas para contratar se registra:

“ARTÍCULO 16º. PERSONAS NO HABILITADAS PARA CONTRATAR.
No serán aceptados como Oferentes o como integrantes de una Asociación quienes:
1) ... 2) ... 3) ... 4) ... 5) ... 6) ... 7) ...
8) Toda persona jurídica que sea controlada, directa o indirectamente por Estados soberanos o agencias estatales, en el capital, en la toma de decisiones o de cualquier otra forma.
9) No serán aceptados como Oferentes o como integrantes de una Asociación quienes se encuentren incluidos en las listas elaboradas por la Oficina de Control de Activos Extranjeros (OFAC) dependiente del Departamento del Tesoro de los Estados Unidos.
...”

La negrita y el subrayado me pertenecen.

Pero **no consulta a las PROVINCIAS ARGENTINAS** que son los titulares del lecho y del subsuelo de los Ríos Paraná y de la Plata.

Sí se percibe que no serán aceptados como Oferentes o como integrantes de una Asociación, toda persona jurídica controlada por Estados soberanos o agencias estatales (**¿China?**) **y que habrá que consultar a otro Estado (Estados Unidos)** si un potencial oferente puede ser aceptado como Oferente o integrante de una Asociación.

Con tales prescripciones ¿evita el direccionamiento indirecto?, ¿asegura el PET la neutralidad competitiva, como requisitos de certificación/clase equivalentes y no discriminatorios?.

Y, también en este caso, estamos en presencia de estipulaciones de dudosa legalidad.

11. PREMIOS Y CASTIGOS TARIFARIOS SIN CONSIDERACIÓN PREVIA.

En “*ANEXOS Y FORMULARIOS - ANEXO IV- DETALLE DE SECCIONES - A) DETALLE DE SECCIONES -... - 3. Secciones y subsecciones: ...*” el PByC reitera las modificaciones arbitrarias adoptadas en el nuevo Contrato de Concesión de la Vía Navegable Troncal suscripto el 2 de septiembre de 2021 entre el Estado Nacional y la entonces AGP S.E., aprobado por la Disposición SSPyVN 24/2024, modificada por la Disposición SSPyVN 28/2024:

A los buques con destino de carga en los atracaderos de las empresas Renova Timbúes S.A., Dreyfus Timbúes, Cofco Timbúes, entre otras, los premian también disminuyéndoles la tarifa de peaje. Así desplaza el tramo entre los Km. 460 y 470 del Río Paraná de la Subsección 0 de la Sección II a la Subsección 3 de la Sección I. (La Subsección 3 de la Sección I se denominaba San Martín, y ahora se denomina Timbúes).

A los buques con destino al puerto La Plata los castigan aumentándoles la tarifa de peaje. Así desplaza el tramo entre los Km. 37-57 (Rada Exterior) de la Subsección 1 a la Subsección 2, ambas de la Sección I. (La Subsección I se denominaba La Plata, y ahora se denomina Río de la Plata).

Nuevamente el Concesionario cobrará la tarifa de peaje y se pagará a sí mismo.

PARTE 3

ANÁLISIS DEL PLIEGO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS.

ACLARACIÓN PRELIMINAR

Atendiendo la escasez de tiempo disponible se ha pospuesto el análisis de las Especificaciones Técnicas relacionadas con el servicio de la Red Hidrométrica, la adecuación, modernización y ampliación tecnológica a lo largo de la Vía Navegable Troncal de los Ríos Paraná y de la Plata, el Servicio de Atención de Derrames de Hidrocarburos, Saneamiento Ambiental y Liberación de Obstáculos a la Navegación y la Mejora Continua en la Vía Navegable Troncal.

PRINCIPIOS Y CONCEPCIONES.

Para cualquier consideración de una vía navegable en una determinada cuenca hidrográfica se debería partir del antiguo principio de adaptar los buques a los ríos y no los ríos a los buques, y que las modificaciones dispuestas, en este caso a la traza de la Vía Navegable Troncal, sean parte de una necesaria estrategia fluviomarítima integradora desde los Ríos Paraná y Uruguay, pasando por el Río de la Plata y el Atlántico Sur hasta la Antártida.

Lamentablemente, éso no se verifica en el PET.

1. CONSOLIDA LA DEPENDENCIA ECONÓMICA ARGENTINA.

El Gobierno de la REPÚBLICA ARGENTINA el 31 de enero de 2024, desaprensivamente, prestó acuerdo para el proyecto uruguayo de una nueva profundización y extensión adicional del Canal de Acceso al Puerto de Montevideo desde el Km. 55 al Km. 61,2, a una profundidad de 14 m al cero.

Ante tal situación, reitero que resulta necesario e imprescindible un primer tramo de vía navegable en el Río de la Plata, desde el Océano, que cuente con una profundidad de al menos 14,3 metros (14 m + 1 pie), y un Puerto fluvial argentino con esa profundidad con una alta probabilidad de localización en la Ensenada de Barragán. Sin embargo, el Gobierno del Presidente Milei no lo considera necesario en el PET

Lamentablemente tanto el PBC, como el PET fija un extremo único y máximo de la Vía Navegable Troncal en el Km. 239,1 del Canal Punta Indio condicionando la independencia económica argentina de tener una vía alternativa que, además, brinde seguridad.

Naturalmente, ensanchar de 100 metros a 150 metros de solera, el Canal Punta Indio entre el Km. 143,9 y el Km. 239,1, profundizarlo y consecuentemente extenderlo, y su dragado de mantenimiento posterior desnudaría el hecho de que resultaría mucho más oneroso que profundizar y mantener el Canal de Navegación Magdalena con una solera proyectada de 150 metros. Todo lo cual no es considerado en el PBC, ni en el PET.

2. NO ES CONVENIENTE NO CONSTRUIR EL CANAL MAGDALENA.

La REPÚBLICA ARGENTINA proyectó en 2013 la **profundización del Canal de Navegación Magdalena a 14,3 m** y dicho Proyecto, presentado en la CARP en cumplimiento del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, quedó aprobado por la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY el 26 de enero de 2016. Su ejecución y mantenimiento sería mucho más conveniente económicamente que profundizar y mantener el Canal Punta Indio a 14,3 metros de profundidad al cero y 150 metros de solera.

Sin embargo, el Presidente Milei excluyó la obra del Canal Magdalena del Proyecto de Ley de Presupuesto General para la Administración Nacional del ejercicio 2025 y lo mismo para el 2026.

Mientras tanto, la REPÚBLICA ARGENTINA, particularmente la Provincia de Buenos Aires, perderá anualmente entre U\$D 214.300.000 y U\$D 228.069.307 por cada año de demora en ejecutar el Canal de Navegación Magdalena, y continuará la afectación de soberanía.⁶

Y según la interpretación del artículo 75 inciso 18 de la Constitución Nacional las potestades conferidas a la Nación, en este caso en lo pertinente a la construcción de canales de navegación, no pueden ser ejercidas en detrimento de las Provincias. Y por lo mencionado en el párrafo anterior, en el caso de la eliminación de la obra de profundización del Canal Magdalena, el Gobierno nacional perjudica seriamente a la economía de la Provincia de Buenos Aires.

⁶ “*El perjuicio económico por no construir el Canal Magdalena*” – Ing. Hernán Darío Orduna - Profundizar – 30 de octubre de 2024.

Y en el PET no está previsto alcanzar los 14,3 metros al cero en ningún tramo del Río de la Plata.

Y con lo dispuesto en el PET de, como mucho, profundizar a 12,19 metros (40 pies) a los diferentes niveles de referencia del Río Paraná y Paraná de las Palmas, y a 11,89 metros (39 pies) al cero en el Río de la Plata,⁷ y estudiar la “factibilidad” de realizar un dragado de profundización a 12,81 metros (42 pies) y 13,41 metros (44 pies), desde Timbúes (Km. 470 del Río Paraná al Océano por la ruta del Canal Ing. Emilio Mitre,⁸ la REPÚBLICA ARGENTINA no tendrá otro destino que tener puertos alimentadores (feeder) de puertos ubicados fuera de su jurisdicción, Montevideo o Brasil, perdiendo la REPÚBLICA ARGENTINA su independencia económica como Nación.

Los 14 metros de profundidad del puerto de Montevideo, que ya comenzaron a dragarse, agudizarán más la situación actual.

Por todo ello, **lo establecido en el PET es contrario al interés nacional.**

3. PERVIVE EL CRITERIO DE UNA SOLA VÍA EN LA VNT.

El PET establece: “*Con relación a los anchos de solera, para mejorar las condiciones de navegación, manteniendo el criterio de canales de una sola vía con cruces en zonas autorizadas, con anchos naturales o dragados, el Concesionario establecerá un ancho de solera de 136 m para los tramos rectos de los pasos del Paraná Inferior, y sobreanchos para los tramos curvos y en travesías, acordes.*”⁹

El subrayado y la negrita me pertenecen.

O sea que el PET solamente se dispone a aumentar o disminuir la profundidad del canal existente, con leves ensanches de solera, en ningún caso establece el criterio de canales de doble vía para facilitar la navegación, disminuyendo los tiempos de espera e incrementando las condiciones de seguridad para la navegación, todo ello pese a que afirma que tiene la “*finalidad de ... dotar de más agilidad al transporte fluvial de carga.*”

⁷ “2.1. Generalidades”.

⁸ “2.2. Etapas de la Concesión, Trabajos relativos a cada etapa.” – ETAPA 2.

⁹ artículo 32.2.1 del PET.

4. NO PREVÉ LA CONSOLIDACIÓN DE LA RUTA ALTERNATIVA MÁS CORTA: LA DEL RÍO PARANÁ GUAZÚ.

4.1. Desconoce Acuerdos Internacionales vigentes.

El PET establece que el **Río Paraná Guazú** y el **Pasaje Talavera** integran la Vía Navegable Troncal¹⁰ pero, contradictoriamente, no incluye el Pasaje Talavera como parte del tramo alternativo, ni dentro de los Brazos Secundarios.¹¹

El PET localiza el Pasaje Talavera entre el Km. 183 hasta el Km. 217,7.¹² **Pero, reitero, no lo incorpora como integrante de lo que denomina tramo alternativo, que es el** que denomina "Tramo Río Paraná Bravo, Río Paraná Guazú parcialmente".

La profundidad de la vía navegable en el Río Paraná Guazú y Pasaje Talavera que le asigna el PET es menor que la acordada por la REPÚBLICA ARGENTINA con la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY en el Acuerdo por Canje de Notas del 10 de junio de 1994 en relación con las obras de dragado, mantenimiento y balizamiento del Río de la Plata entre el Km. 37 (Barra del Farallón) y el Km. 0 del Río Uruguay. Ya que en el citado Acuerdo se registra: "*VI. En este contexto y dentro del espíritu de integración que caracteriza los emprendimientos de ambos países, la República Argentina realizará y mantendrá el dragado y señalización de los ríos Paraná Guazú y/o Paraná Bravo desde la desembocadura hasta el Km. 232 del Río Paraná, como también en los canales de navegación aguas abajo del Km. 37 del Río de la Plata, en profundidades y anchos compatibles con las que se alcancen en el área de Martín García.*"

La negrita y el subrayado me pertenecen.

Esto significa que el PET desconoce dicho Acuerdo entre la REPÚBLICA ARGENTINA y la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY.

Por lo tanto, para cumplir con dicho Acuerdo, como actualmente los canales del Río de la Plata entre el Km. 37 (Barra del Farallón) y el Km. 0 del Río Uruguay tienen una profundidad mínima de 10,36 metros al cero de marea, la REPÚBLICA ARGENTINA deberá profundizar **inmediatamente** los Ríos Paraná Guazú y Pasaje Talavera a una profundidad compatible con aquéllos, esto es, **en vez de a 7,62 metros de profundidad a 10,36 metros** (34 pies) al

¹⁰ Artículos 1º y 2.1 del PET.

¹¹ Cfr. Tabla 1.4 del Anexo 1.

¹² Cfr. "ARTÍCULO 7º - Concepto y descripción General del sistema de la Vía Navegable Troncal".

cero de marea. Sin perjuicio de aumentar la profundización a 10,97 metros al cero de marea si se aprobara esta profundidad en la Vía Navegable Troncal en el Río de la Plata.

Con respecto al ancho de solera no habría problema que se alcancen los 136 metros en los Ríos Paraná Guazú y Pasaje Talavera ya que es mayor al que actualmente tienen los Canales del Río de la Plata entre el Km. 37 (Barra del Farallón) y el Km. 0 del Río Uruguay.

Por todo ello **corresponde rechazar el PET para que cumpla con el citado Acuerdo internacional modificando a aquél.**

4.2. Incorpora un tramo alternativo inexplicablemente extenso y un tramo secundario que convendría sea alternativo.

Según el PET, el Tramo Río Paraná Bravo, Río Paraná Guazú parcialmente (entre el Km. 232 y el Km. 165), es el tramo alternativo:

*“En la presente Concesión se plantea la utilización de este tramo como alternativo, por lo que se establece una profundidad de 7,62 metros (25 pies) en la Etapa 0 y una profundidad de 10,36 metros (34 pies) en la Etapa 1 y 2.”*¹³

La Ruta por este tramo alternativo, al ser por el Río Paraná Bravo, hace que la misma sea de mayor longitud que si se utilizara solamente el Río Paraná Guazú, por un lado u otro de la isla Talavera.

A su vez al Tramo del Río Paraná Guazú (entre el Km. 165 y el Km. 124), lo considera sólo un paso secundario, solamente para la navegación de buques en subida, en lastre.¹⁴

Si se reemplazara -en la ruta alternativa-, el Tramo del Río Paraná Bravo por el Tramo del Río Paraná Guazú (entre el Km. 165 y el Km. 124) ella sería de menor longitud que si se utilizara la indicada en el PET (Tramo del Río Paraná Bravo).

¹³ Cfr. artículo “7.5. Río Paraná Bravo, Río Paraná Guazú parcialmente”.

¹⁴ Cfr. artículo “7.6 Río Paraná Guazú (km 165 a km 124)” del PET “En la presente Concesión se plantea la utilización de este tramo como secundario con profundidad acorde con la navegación en lastre o de embarcaciones de menor calado, por lo que se establece una profundidad de 7,62 metros (25 pies) en la Etapa 0 y una profundidad de 8,53 metros (28 pies) en la Etapa 1 y 2.”

La negrita me pertenece.

Además cabe reiterar que la Ruta desde Santa Fe al Océano por la Ruta del Río Paraná Guazú es mucho más conveniente que la Ruta del Canal Ing. Emilio Mitre, cuyo futuro está ambientalmente amenazado de cesar su vida útil, lo que se explica más adelante.

4.3. Asigna Profundidades menores a las correspondientes por los Acuerdos internacionales vigentes.

Para el “Tramo Río Paraná Bravo (entre el Km. 165 y el Km. 138), Río Paraná Guazú parcialmente (entre el Km. 232 y el Km. 165)” establece que:

“En la presente Concesión se plantea la utilización de este tramo como alternativo, por lo que se establece una profundidad de 7,62 metros (25 pies) en la Etapa 0 y una profundidad de 10,36 metros (34 pies) en la Etapa 1 y 2.

*Por lo anterior, este tramo se mantendrá como brazo secundario durante la Etapa 0 y se considerará como paso alternativo a partir de la finalización de la profundización de acuerdo a lo previsto en el ARTÍCULO 32º.-.”*¹⁵

Mientras que para el tramo del Río Paraná Guazú entre el Km. 165 y el Km. 124 le establece como objetivo solamente “... una profundidad de 7,62 metros (25 pies) en la Etapa 0 y una profundidad de 8,53 metros (28 pies) en la Etapa 1 y 2.”¹⁶, y un ancho de solera para tramos rectos de 136 metros.

Al respecto cabe reiterar que la REPÚBLICA ARGENTINA tiene la obligación de mantener el Río Paraná Guazú en las mismas profundidades y anchos que los Canales a Martín García (que actualmente tiene 10,36 metros de profundidad) por lo que la ANPyN deberá ordenar profundizar **inmediatamente** los Ríos Paraná Guazú y Pasaje Talavera a una profundidad compatible con aquéllos, esto es, **en vez de a 7,62 metros de profundidad a 10,36 metros** (34 pies) al cero de marea. Y registrar tal cuestión en el PET, modificándolo.

4.4. No prevé Zonas de descarga de material dragado en el Río Paraná Guazú, el Pasaje Talavera, ni en el Río Paraná Bravo.

El PET no prevé zonas de descarga de material dragado, que debería hacerlo ya que, de lo contrario: ¿no descargará el material dragado?. Es una imprevisión absurda.

¹⁵ Artículo “7.5. Río Paraná Bravo, Río Paraná Guazú parcialmente.” del PET.

¹⁶ Cfr. artículo “7.6 Río Paraná Guazú (km 165 a km 124)” del PET.

4.5. No hay justificación para incorporar el Río Paraná Bravo.

Con respecto a la incorporación a la traza de la VNT del Río Paraná Bravo cabe precisar algunas cuestiones:

- Es un Río interior de la Provincia de Entre Ríos, por lo tanto el Estado federal, previamente a intentar ejecutar cualquier actividad en el Río Paraná Bravo, debe consultar al titular del dominio originario del mismo, que es la Provincia de Entre Ríos, y en su caso, solicitar autorización para dragar en él.
- La decisión del Gobierno de Menem en 1995 fue no dragar la vía navegable más profunda, con menos sedimentación y de menor longitud que conecta el Río Paraná con el Río de la Plata, o sea el Río Paraná Guazú. Sin embargo, contempló su señalización, la del Pasaje Talavera y, sorprendentemente, del Río Paraná Bravo. De este modo, Argentina realizó inversiones en señalización en un Río interior de la Provincia de Entre Ríos para acceder al puerto uruguayo de Nueva Palmira, por donde nuestros competidores sacan su producción en detrimento de los productores nacionales.
- La incorporación del tramo del Río Paraná Bravo -que hace que la distancia navegable sea mayor que por el Río Paraná Guazú-, requiere una **justificación de técnico-económica** con matriz origen-destino, cargas objetivo y beneficios para los puertos y atracaderos argentinos. Como **esa justificación no existe en el PET**, éste debería condicionar su ejecución a valores objetivos de tráfico y a una evaluación de impacto fiscal/logístico coordinada con autoridades competentes, para evitar efectos funcionales de desvío de cargas fuera del sistema portuario argentino.

Por todo ello, además, persistir en mantener en la VNT el Río Paraná Bravo es una decisión contraria al interés nacional.

5. SIN PARTICIPACIÓN DE LAS PROVINCIAS.

¿Dragar el lecho del Río sin permiso del titular del dominio que es la Provincia?

Las obras de “*profundización, mejora o ampliación*” descriptas en el PET han sido dispuestas por la entonces SSPyVN, hoy ANPyN, sin que las Provincias ribereñas de los Ríos Paraná y de la Plata participen directamente, pese a que “*corresponde a las PROVINCIAS, el*

dominio originario de los recursos naturales que se encuentren en su territorio.” (Artículo 124 de la Constitución Nacional).

En este caso alcanza a las **PROVINCIAS de BUENOS AIRES, ENTRE RÍOS, SANTA FE y CHACO.**

El río y sus lechos son recursos naturales de las PROVINCIAS, lo que fue ratificado oportunamente a través de la suscripción del Acuerdo Federal Hidrovía entre las siete PROVINCIAS ribereñas y el Gobierno nacional (28/08/20), que no ha sido derogado.

Por lo tanto, no es posible intervenir la Vía Navegable Troncal sin la participación directa de las PROVINCIAS, en este caso las PROVINCIAS DE BUENOS AIRES, ENTRE RÍOS, SANTA FE, CORRIENTES, CHACO y MISIONES; tanto para los estudios técnicos como para los ambientales, entre otros el Estudio Hidrosedimentológico y el Estudio de Impacto Ambiental

La facultad del gobierno federal de reglamentar la navegación (las aguas), bajo el principio de libre navegabilidad de los ríos, debe ejercerse en armonía con la potestad de las PROVINCIAS sobre sus recursos naturales (el lecho y el subsuelo).

La configuración y el Gobierno de la Vía Navegable Troncal, con todo lo que esto implica, incluyendo la cuestión ambiental, debe ser ejercida a través del derecho intrafederal, que responde a principios similares a los del sistema de coparticipación federal de impuestos, decisiones compartidas y gobierno compartido.

La Vía Navegable Troncal es federal, ese es el camino.

¿Consentirán las PROVINCIAS este atropello?

6. SIN ESTUDIOS DE IMPACTOS AMBIENTALES.

Pese a que el artículo 5º del nuevo Contrato de Concesión de la Vía Navegable Troncal aprobado por la entonces SSPyVN, hoy ANPyN, establece que toda obra nueva de profundización, mejora o ampliación estará sujeta a los procedimientos de evaluación ambiental, a las obras de “profundización” “del Tramo Timbúes - Paraná de Las Palmas a 12,19 metros (40 pies) y profundización y adecuación de la traza del canal navegable del Canal Emilio Mitre desde los km. 49,8 hasta el Océano a 11,89 metros (39 pies), según anchos de solera definidas en el ARTÍCULO 32º.- Profundización. Dragados de Apertura de estas Especificaciones Técnicas (en adelante, “Obras Dragado de Etapa 2”).” descriptas en el PET¹⁷ **las ha dispuesto sin un estudio**

¹⁷ Cfr. Artículo 32.2.2 del PET.

hidrosedimentológico, ni un estudio de impacto ambiental, ni evaluación ambiental estratégica, previos que las considere.¹⁸

Dicha ausencia de cumplimiento de requisitos previos ambientales insoslayables a esta altura del Siglo XXI se ratifica en el ANEXO VII, titulado “*DOCUMENTACIÓN AMBIENTAL*”, (página 526 del PET) donde cita, a falta de documentación propia, como Plan de Gestión Ambiental al Anexo utilizado en el año 2021 como Anexo 5 del Modelo de Contrato aprobado por la Resolución 308/2021 del Ministerio de Transporte, y repetido también como Anexo 5 del Contrato aprobado por la Disposición 24/2024 de la entonces Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, y su modificatoria. Y son dos denominados “Plan de Gestión Ambiental” **elaborados por (y con membrete de) la anterior Concesionaria de la Vía Navegable Troncal, la empresa Hidrovía S.A.**, uno en el año 2011 y otro en el año 2005, según reza en la carátula.

Así, en la página 528 del PET se registra, entre otros textos, lo siguiente:
“*Sección Santa Fe – Confluencia*
Estudio de Impacto Ambiental de las Operaciones de Dragado y Señalización
HDRV-SFN/010/2011
Hidrovía”
aunque se presenta solamente el Capítulo 7 del mismo, titulado “*PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL*” que:

¹⁸ En el Artículo 37º “*NORMATIVA AMBIENTAL APLICABLE*” del PET establece:
“*La realización de toda obra nueva de profundización, mejora o ampliación que pudiere generar impactos significativos y negativos sobre el ambiente, sus componentes o la calidad de vida de la población, estará sujeta a los procedimientos de evaluación ambiental que establezcan las normas que determine las Autoridad de Aplicación y Control, en cumplimiento de lo establecido en la Ley General del Ambiente 25.675, el Decreto 709/24, sus respectivas reglamentaciones y lo establecido en el Pliego de Bases y Condiciones y las presentes Especificaciones.*
El Concesionario podrá solicitar que la Autoridad de Aplicación y Control apruebe cambios instrumentales en los Planes de Gestión Ambiental vigentes, previa actualización de su contenido y alcance. A tales efectos, la Autoridad de Aplicación y Control podrá requerir a la Concesionaria la elaboración de estudios ambientales adicionales y/o nuevos Planes de Gestión Ambiental.
Todo ello es extensivo a todos los tramos de la VNT, cubriendo los aspectos a ser analizados bajo el escenario de profundización por etapas de acuerdo a lo indicado en la tabla del ARTÍCULO 32º.-, crecimiento del tráfico y capacidad de transporte del río, preservación de zonas especiales (humedales, descargas de arroyos o ríos, etc.)”
La negrita me pertenece.

“... contempla las Condiciones Generales del Contrato de Ampliación de la Vía Navegable Troncal y las características particulares del medio receptor y del proyecto para la Sección Santa Fe - Confluencia.”¹⁹.

Y en la página 701 de dicho PET se registra:

“*PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL DE LA PROFUNDIZACIÓN A 34/25 PIES*
HDRV/080/2005
JUNIO 2005
Hidrovía S.A..”

Este corresponde al tramo Santa Fe-Océano.

Esos “Plan de Gestión Ambiental” **no fueron consecuencia de ningún estudio de impacto ambiental realizado por la entonces Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, ni fueron sometidos a la Autoridad ambiental competente de la REPÚBLICA ARGENTINA en 2005 y 2011 respectivamente.**²⁰

Cabe observar que la nueva Ruta de la VNT con las obras de ampliación en los Ríos Paraná Guazú y Pasaje Talavera no están contempladas en el ANEXO VII del PET titulado “*DOCUMENTACIÓN AMBIENTAL*”, ni el Riacho Barranqueras, ni el Río Paraná Bravo. Y no hay ningún Estudio Hidrosedimentológico, ni Estudio de Impacto Ambiental, ni Evaluación Ambiental Estratégica, de las citadas obras de ampliación.

Cabe tener presente que el PET establece que “*la obra de profundización se realizará ... en TRES (3) etapas para la modernización, ensanche y profundización efectiva.*” Y que “*... para poder iniciar las etapas de profundización se deberá dar cumplimiento con lo estipulado en el artículo relacionado con los Estudios de Impacto Ambiental del Pliego de Bases y Condiciones.*”²¹

¹⁹ Página 528 del PET.

²⁰ La Autoridad de Aplicación de la Ley General del Ambiente 25.675 fue inicialmente la entonces Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable (Decreto PEN 481/2003), y luego la SECRETARÍA DE CAMBIO CLIMÁTICO DESARROLLO SOSTENIBLE E INNOVACIÓN del entonces MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE (Resolución MAD 475/2020 de dicho Ministerio), hoy Subsecretaría de Ambiente.

²¹ Artículo “32º. - Profundización. Dragados de Apertura.” del PET.

Sin embargo, en el artículo correspondiente del PBC que es el “32º. *TRABAJOS DE PROFUNDIZACIÓN. ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL.*”, solamente se refiere a los “trabajos previstos con posterioridad a la Etapa 2...”.

No hay nada previsto de Estudios de Impacto Ambiental para las Tres etapas de la obra de profundización.

El PET es insuficiente si ‘ambiente’ se agota en una mención genérica. Debe imponer: un Estudio Hidrosedimentológico, una Línea de Base Ambiental y un Estudio de Impacto Ambiental, previo a cada Etapa, y una modelación de las zonas de descarga actuales y futuras necesarias (morfodinámica y recirculación). Sin ésto, el concesionario internaliza la decisión técnica y externaliza el costo ambiental y reputacional al Estado y provincias.

Y con respecto a la normativa ambiental de aplicación el PET con el pretexto de utilizar la normativa ambiental internacional está ignorando, y debe ser subsanado, los estándares ambientales argentinos, el **complemento obligatorio** de presupuestos mínimos y normas provinciales, y un sistema de permisos/condicionantes que el concesionario debe cumplir y costear.

7. ETAPA 0: MANTENIMIENTO DE LA VNT SIN INFORMACIÓN COMPLETA PREVIA Y PREPARACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN “TÉCNICA, LEGAL Y AMBIENTAL” SIN ESPECIFICARLAS PARA EJECUTAR LAS “Obras de Dragado de Etapa 1”.

La Etapa 0 “se considera al periodo comprendido entre la toma de la posesión y la presentación de la documentación técnica, legal y ambiental para ejecutar las obras dragado de etapa 1.”²²

Las tareas incluídas en la Etapa 0 son: “Hasta 1 año desde la toma de la posesión. Las tareas incluidas son: “mantenimiento de toda la Vía Navegable Troncal, y demás actividades de mantenimiento y mejoras en la señalización, ... de hidrómetros, ... del Sistema SiMón, y los

²² Artículo 5º Glosario del PBC.

Servicios de Respuesta ante Contingencias de Derrames de Hidrocarburos y Sustancias Nocivas. Para la Etapa 0 se considerarán suficientes los estudios técnicos y ambientales provistos por el Concedente.”²³

Como quedó manifestado en la reciente Audiencia Pública no ha habido ningún Estudio de Impacto Ambiental de la VNT intervenido por la Autoridad Competente de la Ley 25.675 General del Ambiente, ni Estudio Hidrosedimentológico, ni mucho menos Evaluación de Impactos Ambientales negativos de la VNT. Esto es, se pretende entregar la VNT para comenzar un mantenimiento **sin información ambiental** intervenida por la citada Autoridad ambiental competente. Y realizar estudios para la Etapa siguiente.²⁴

7.1. El PET para la Etapa 0 presenta información incompleta y además no especifica cuál es la documentación “técnica”, “legal” y “ambiental” requerida para ejecutar las “Obras de Dragado de Etapa 1”.²⁵

El Artículo 32 del PET es cuestionable puesto que es:

- **Técnicamente insuficiente,**
- **Jurídicamente indeterminado, y**
- **Ambientalmente riesgoso.**

Tal como está redactado, **no garantiza transparencia, igualdad entre oferentes ni protección del ambiente**, y abre la puerta a una aprobación discrecional durante la ejecución del contrato, de documentación deficiente.

Solamente a título de ejemplo:

No especifica, dentro de la documentación técnica y ambiental, **cuáles son los Estudios que debe presentar** los cuales deberían incluir al menos:

Estudio Hidrosedimentológico,

Estudio de Impacto Ambiental aprobado por la Autoridad ambiental competente,

Estudio y elección de la traza del Canal Punta Indio en su extensión desde el Km. 239,1

hacia adelante por la profundización hasta los 10,97 metros a profundidades naturales, y el estudio para analizar las posibles interferencias a la navegación.

Sistematización del relevamiento batimétrico de la VNT del Río de la Plata, del Río Paraná Guazú y Pasaje Talavera en base a sus puntos notables, de las zonas

²³ Numeral “2.2. *Etapas de la Concesión, Trabajos relativos a cada etapa*” del Artículo “2º.- *Generalidades*” del PET.

²⁴ Cfr. Artículo “32.1.2 *Estudios para profundizar a 10,97 metros (36 pies) en el Río de la Plata.*” del PET.

²⁵ Cfr. Artículo “32.1.2 *Estudios para profundizar a 10,97 metros (36 pies) en el Río de la Plata*” del PET.

contiguas y zonas de vaciado, los planos hidrográficos de profundidades, las Cartas Náuticas correspondientes, incluyendo gráfica de los canales proyectados y el área de proyecto, kilometraje de la progresiva, áreas de descarga del material dragado y de las zonas contiguas, zonas de maniobra, espera y fondeo, el área próxima a recalada, incluyendo la traza elegida referida ut supra, planilla de coordenadas de los puntos notables del trazado en coordenadas geográficas compatibles con las de la cartografía oficial de la REPÚBLICA ARGENTINA y la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, así como las señales necesarias, cantidad, tipo y su localización

Estudio asistido por computadora, en base a toda esa información, con el software debidamente certificado, de las posibles interferencias que pudieran ocasionar los Canales correspondientes, incluyendo la extensión citada del Canal Punta Indio, sobre los Canales a Martín García, las zonas de alijo y complemento de carga "B" y "C", el tráfico fluvio-marítimo de la zona, el Canal de Acceso al puerto de Montevideo, y el Canal Magdalena y la Zona de Fondeo y Servicios proyectados.

No presenta además en el PET **ningún relevamiento batimétrico** actualizado a la fecha del llamado a Licitación, de la zona a localizarse la extensión desde el Km. 239,1 del Canal Punta Indio hacia adelante por la profundización hasta los 10,97 metros a profundidades naturales,

Pero además, para evitar que se burle la obligación de suficiencia técnica con la presentación de unas hojas insustanciales invocando el cumplimiento de cada Estudio especificado, es necesario que todos esos Estudios, para su evaluación, **tengan establecidos en el PET parámetros mínimos suficientes de cumplimiento obligatorio**. Así, por ejemplo, en el Estudio Hidrosedimentológico esos parámetros mínimos deberían ser, al menos:

1. RECOPILACIÓN, ORGANIZACIÓN Y PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

- 1.1 Información batimétrica
- 1.2 Granulometría de los sedimentos de fondo y en suspensión
- 1.3 Condiciones climáticas
- 1.4 Volúmenes de dragado en canales existentes

2. TRABAJOS DE CAMPO Y LABORATORIO

- 2.1 Ejecución de los muestreos
- 2.2 Ensayos y análisis de laboratorio

2.3 Análisis de agua superficial y de fondo

2.4 Muestreo CTD

2.5 Muestreo CORING

3. MODELACION HIDRODINÁMICA

3.1 Descripción del modelo hidrodinámico

3.2 Configuración y validación del modelo hidrodinámico general

3.2.1 Descripción

3.2.2 Validación del modelo general

3.2.3 Escenarios considerados

3.3 Configuración y validación del modelo hidrodinámico regional

3.3.1 Descripción y definición del área del modelo

3.3.2 Configuración de las corridas

3.3.2.1 Condiciones de borde

3.3.2.2 Ajustes batimétricos

3.3.2.3 Otros parámetros (condiciones de vientos, rugosidad y niveles iniciales)

3.3.3 Validación del modelo regional

3.4 Configuración y validación del modelo hidrodinámico local

3.4.1 Descripción

3.4.2 Escenarios de explotación

3.4.3 Resultados obtenidos de la modelación hidrodinámica

4. MODELACION SEDIMENTOLÓGICA

4.1 Modelo matemático seleccionado que simula el comportamiento sedimentológico del sistema en base a los resultados obtenidos de la modelación hidrodinámica

4.2 Metodología empleada para la estimación de la sedimentación

4.3 Validación y ajuste del modelo de sedimentación

4.4 Características de los sedimentos en el área de proyecto de la VNT

4.4.1 Granulometría de los sedimentos de fondo

4.4.2 Relación entre concentración de sedimentos en suspensión y velocidad de corriente

4.4.3 Densidad *in situ*

4.5 Estudio del impacto de la floculación

4.6 Resultados obtenidos sobre la sedimentación media anual esperable

5. ESTUDIO DE LAS AREAS DE DESCARGA O VACIADO

5.1 Aplicación del modelo bidimensional al estudio de plumas de turbidez

5.1.1 Datos utilizados: descarga continua (tubería de refulido de draga tipo cortador)

5.1.2 Datos utilizados: descarga puntual (vaciado de cántara)

5.1.3 Localizaciones analizadas

5.1.4 Resultados obtenidos

Y, siempre a título de ejemplo, los parámetros mínimos obligatorios del Estudio de Impacto Ambiental aprobado por la Autoridad ambiental competente, deberían ser:

CAPÍTULO 1: PRESENTACIÓN DEL PROYECTO DE LA VNT

1. Presentación del proyecto

2. Objetivo, alcance y enfoque metodológico del estudio de impacto ambiental

CAPÍTULO 2: DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

1. Características generales del proyecto

2. Antecedentes y génesis de la VNT

2.1 Principios relativos a las normas que regulan la navegación en aguas restringidas y zonas portuarias

2.2 Normas internacionales para la determinación de canales

2.3 Recomendaciones generales para el trazado de las vías navegables

2.4 Canales de navegación del Río de la Plata y en los Ríos Paraná Guazú y Pasaje Talavera

3. Diseño de la VNT

3.1 Señalización

4. Procedimiento de dragado

4.1 Consideraciones generales

4.2 Equipos de dragado

4.3 Logística

4.4 Destino del material dragado

5. Navegación de la VNT

5.1 Aspectos de navegabilidad

5.2 Aspectos de seguridad

5.3 Tránsito de buques previsto

5.4 Dragados de mantenimiento

6. Plazos

CAPÍTULO 3: MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL

1. Constitución Nacional.

2. Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, Acuerdos entre la República Argentina y la República Oriental del Uruguay relacionados con el Río de la Plata, y Resoluciones de la Comisión Administradora del Río de la Plata
 3. Convenio de cooperación entre Uruguay y Argentina referente a la contaminación del medio acuático producidos por hidrocarburos y sustancias perjudiciales
 4. Tratados de alcance y cooperación regional
 5. Tratados multilaterales ambientales
 6. Tratados de incidencia en la protección de los recursos marítimos o acuáticos
 7. Leyes de presupuestos mínimos
 8. Marco normativo nacional sectorial y de las Provincias ribereñas de la VNT
 - 8.1 Áreas protegidas
 - 8.2 Biodiversidad (flora y fauna)
 - 8.3 Patrimonio cultural y arqueológico
 - 8.4 Aguas
 - 8.5 Aire
 9. Recursos vivos pesqueros
 - 9.1 Marco legal de la pesca en el Río de la Plata y en los Ríos Paraná Guazú y Pasaje Talavera, y normativa de la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo
 - 9.2 Régimen jurídico de la exportación del recurso
 - 9.3 La pesca en el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo y en la normativa de las Provincias de Entre Ríos y de Buenos Aires
 10. Regulaciones sectoriales para la navegación, las operaciones portuarias y la actividad de dragado
 11. Evaluación de impacto ambiental
 12. Procedimiento de autorización del proyecto de la VNT
 - 12.1 Procedimiento previo en el ámbito del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo
 - 12.2 Procedimiento en el ámbito de las Provincias ribereñas y en el de la Autoridad ambiental nacional
 - 12.3 Procedimiento para la aprobación definitiva del proyecto
 13. Procedimiento para realizar la obra proyectada de la VNT
 - 13.1 Procedimiento en el ámbito de la ANPyN
 - 13.2 Procedimiento en el ámbito del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo
- CAPÍTULO 4: LÍNEA DE BASE AMBIENTAL**
1. Introducción

2. Caracterización física del Río de la Plata, del Río Paraná Guazú y Pasaje Talavera
 - 2.1 Geología
 - 2.2 Hidrología
 - 2.3 Sedimentología
 - 2.4 Calidad de agua y sedimentos
3. Comunidades bióticas del Río de la Plata, del Río Paraná Guazú y Pasaje Talavera
 - 3.1 Benthos
 - 3.2 Plancton
 - 3.3 Necton
 - 3.4 Aves acuáticas
 - 3.5 Áreas importantes para la conservación
4. Aspectos socio-económicos
 - 4.1 Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo
 - 4.2 Usos del Río de la Plata, del Río Paraná Guazú y Pasaje Talavera
 - 4.3 Usos costeros (costa argentina y de las Provincias ribereñas)
 - 4.4 Infraestructura
5. Protocolos (sólo en formato digital)

CAPÍTULO 5: EVALUACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES

1. Introducción
2. Metodología
3. Acciones del proyecto
 - 3.1 Consideraciones generales
 - 3.2 Dragado de apertura
 - 3.3 Dragados de mantenimiento
 - 3.4 Disposición del material dragado
 - 3.5 Navegación
 - 3.6 Contingencias
4. Factores ambientales
 - 4.1 Medio físico
 - 4.2 Medio biótico
 - 4.3 Medio antrópico
5. Evaluación de la dispersión de los sedimentos dragados
 - 5.1 Clasificación del material dragado
 - 5.2 Análisis de las plumas de sedimentos en suspensión
6. Evaluación de la navegabilidad de la VNT

7. Potenciales impactos ambientales
 - 7.1 Dragado de apertura
 - 7.2 Disposición del material dragado (descarga continua)
 - 7.3 Dragados de mantenimiento
 - 7.4 Disposición del material dragado (descargas discontinuas)
 - 7.5 Navegación
 - 7.6 Contingencias
8. Matriz de impactos ambientales

CAPÍTULO 6: MEDIDAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL Y PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL

1. Introducción
2. Medidas de gestión ambiental
 - 2.1 Descripción general
 - 2.2 Medidas asociadas a embarcaciones
 - 2.3 Medidas asociadas al dragado
 - 2.4 Medidas asociadas a la navegación
3. Plan de gestión ambiental
 - 3.1 Introducción
 - 3.2 Programa de educación ambiental y conducta para el personal
 - 3.3 Programa de comunicación
 - 3.4 Programa de monitoreo ambiental
 - 3.5 Programa de gestión de residuos y efluentes a bordo
 - 3.6 Plan de contingencias a bordo

Por otra parte, **el PET debe:**

Informar a los oferentes y potenciales concesionarios, cuál es el estado actual de lo aprobado por la CARP del Proyecto de profundización de la VNT en el Río de la Plata a 10,97 metros (36 pies) en el año 2006, y si la REPÚBLICA ARGENTINA entregó a la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, a través de la CARP, lo prometido por aquélla y solicitado por ésta en el año 2010, esto es el Proyecto Ejecutivo de la profundización de la VNT en el Río de la Plata a 36 pies (10,97 metros) al cero, e incorporando el mismo al PET; y cumplir con lo solicitado por el Uruguay, que:

- En la modelación de los procesos de sedimentación en el Río de la Plata Exterior, que utiliza un modelo hidrodinámico bidimensional global y en lo local un modelo tridimensional, debe considerarse la incidencia de la salinidad.

- Debe incorporarse un sistema de monitoreo para la zona de vaciado del Canal Punta Indio desde el Km. 213 hacia aguas afuera, de forma de asegurar que la alternativa de vaciado no perjudique el Canal de Acceso al Puerto de Montevideo.

Lo cual fue acordado por la Delegación de la Argentina ante la CARP.²⁶

Por todo lo expuesto, resulta imprescindible que el PET sea reformulado incorporando requisitos claros, medibles y vinculantes antes de permitir cualquier obra de dragado o extensión.

7.2. El PET no presenta un Estudio Hidrosedimentológico, ni una Línea de Base Ambiental, ni un Estudio de Impacto Ambiental, ni la posterior Evaluación, previo a cada Etapa, ni una modelación de las zonas de descarga actuales y futuras necesarias (morfodinámica y recirculación).

Es evidente que NO hay Proyecto elaborado conocido a licitar de profundización. Y, lógicamente, NO hay -ni podría haber-, ningún Estudio de Impacto Ambiental de ningún Proyecto a licitar. Ni Evaluación de Impacto Ambiental. Sólo hay algunos antecedentes ambientales antiguos pero, además, sin ninguna intervención de la Autoridad ambiental nacional de la Ley 25.675. La Ley 25.675 exige expresamente que toda obra susceptible de degradar el ambiente cuente, antes de su ejecución, con dicho estudio. Sin embargo, la Agencia Nacional de Puertos y Navegación reemplazó ese requisito por un "Informe de Gestión" que **ella misma reconoce que no es un Estudio de Impacto Ambiental**, violando la legislación vigente. La Autoridad ambiental nacional confirmó en sede judicial -causa UPVA c/Ministerio de Transporte (Expediente N° 23.377/2022/1) de trámite en la Cámara Federal de Rosario,- que **nunca se inició un procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental**.

Al respecto cabe reiterar lo expresado en el Numeral "6. SIN ESTUDIOS DE IMPACTOS AMBIENTALES" de la PARTE 3:

²⁶ ACTA N° 420 de la Sesión de la CARP del 13 al 15 de marzo de 2007. En el literal II.1. la Delegación de la Argentina manifiesta que: "*La Argentina ha tomado atenta nota de las sugerencias realizadas por el Uruguay en su Nota DELUR N° 76/06 y las tendrá en consideración en el ejercicio de sus responsabilidades en el marco del artículo 12 del Tratado del Río de la plata y su Frente Marítimo de 1973 y de lo aceptado por ambas Partes en el punto VI de las notas reversales intercambiadas en junio de 1974*".

No hay nada previsto de Estudios de Impacto Ambiental **para ninguna de las Tres etapas de la obra de profundización.**

El PET es insuficiente si 'ambiente' se agota en una mención genérica. **El PET debe estar basado, previamente, en un Estudio Hidrosedimentológico, una Línea de Base Ambiental y un Estudio de Impacto Ambiental y la posterior Evaluación, previo a cada Etapa, y una modelación de las zonas de descarga actuales y futuras necesarias (morfodinámica y recirculación). Luitar sin esta información le transfiere al concesionario la facultad de internalizar la decisión técnica y externalizar el costo ambiental y reputacional al Estado y provincias.**

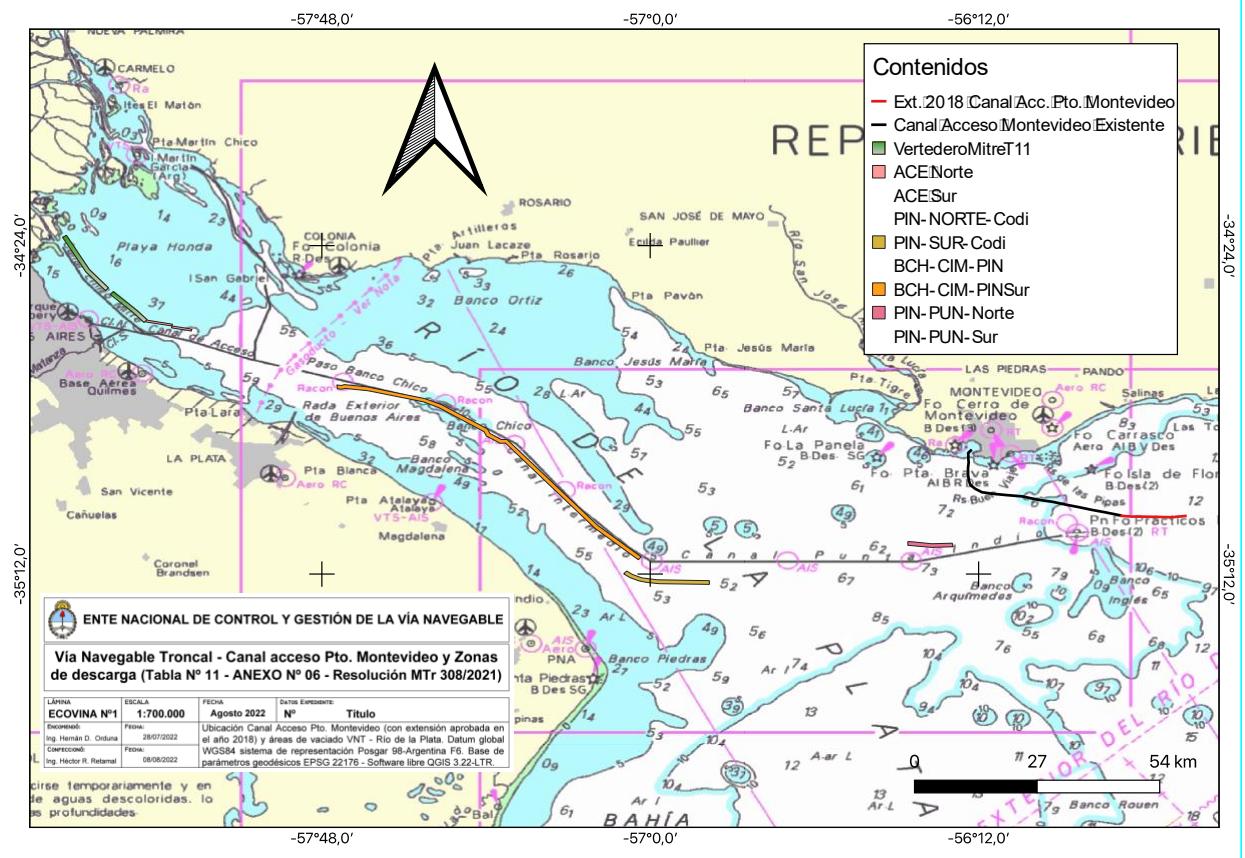
7.3. No fija, en ninguna Etapa, criterios de tolerancias (sobre-dragado permitido, tolerancias de ejecución, y cómo se mide/acepta), deja librado al concesionario las tolerancias del sobre-dragado técnico y sólo fija "metros, anchos y taludes".

Si el PET sólo fija "metros, anchos y taludes" sin establecer criterios de tolerancias (sobre-dragado permitido, tolerancias de ejecución, y cómo se mide/acepta): sin tolerancias y reglas de aceptación establecidas en el PET, se abren disputas y se encarece el control estatal, ya que el concesionario optimiza costo y traslada riesgo al usuario/Estado.

El PET debe fijar tolerancias de dragado, sobre-dragado admisible, criterios de aceptación y un plan de batimetrías pre y post dragado con periodicidad mínima, densidad de líneas, estándares/errores admisibles, auditorías independientes, y obligación de entregar datos crudos, sin lo cual el control estatal queda degradado a verificaciones discrecionales y litigiosas.

7.4. En el PET presentan Zonas de descarga en la VNT existentes sin información de su actual capacidad y Zonas de descarga inexistentes en algunos tramos de la misma.

Todas las Zonas de descarga actuales de material dragado de la VNT en el Río de la Plata se describen en la Tabla 2.7 del ANEXO II del PET y fueron oportunamente graficadas por el ENTE NACIONAL DE GESTIÓN Y CONTROL DE LA VÍA NAVEGABLE en la Lámina ECOVINA Nº 1, que se adjunta a continuación.



Como ya lo indiqué en el Numeral 4.4. de la PARTE 3, **el PET no prevé Zonas de descarga** de material dragado en el Río Paraná Guazú, el Pasaje Talavera, ni en el Río Paraná Bravo. Pero además **el PET no prevé ampliar las Zonas de descarga existentes o incorporar nuevas** en la VNT el Río de la Plata pese al mayor volumen de material a dragar por la profundización inicial a 10,97 metros, superior a los 16.000.000 m³ (más de quince millones de metros cúbicos) a lo que hay agregar el volumen de material del dragado de mantenimiento.

Y éso es otra omisión operativa crítica.

Si la ingeniería de disposición del material dragado queda abierta, el concesionario grande "absorbe" y luego renegocia. Deben quedar fijados en el PET: los sitios preliminares de las zonas de descarga, la metodología de aprobación, los tiempos, y quién paga las demoras por obtener los permisos.

Para evitar direccionamiento indirecto, el PET debe asegurar neutralidad competitiva, por eso es que, una vez más, el Paquete ambiental y de descarga debe quedar definido ex ante: o sea en el PET.

A su vez, las modificaciones de las Zonas de descarga existentes y las nuevas deben ser aprobadas por la Autoridad nacional competente y – en el caso que estén localizadas en

aguas de uso común del Río de la Plata-, comunicadas **previamente** a la CARP y, eventualmente, a la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY.

7.5. La ANPyN no presenta en el PET ningún relevamiento batimétrico actualizado de la zona a localizarse la extensión desde el Km. 239,1 del Canal Punta Indio hacia adelante por la profundización hasta los 10,97 metros a profundidades naturales, ni la traza elegida, ni el estudio para analizar las posibles interferencias a la navegación.

La ANPyN no presenta en el PET **ningún relevamiento batimétrico** actualizado de la zona a localizarse la extensión desde el Km. 239,1 del Canal Punta Indio hacia adelante por la profundización hasta los 10,97 metros a profundidades naturales, **ni la traza elegida, ni el estudio para analizar las posibles interferencias a la navegación.**

¿Cuáles son las alternativas posibles de traza?:

- a) Si se extiende en línea recta en la misma dirección, la traza extendida del Canal de Acceso al Puerto de Montevideo podría interferir con tal extensión del Canal Punta Indio o con la Zona de Fondeo y Servicios fijada por Resolución CARP 18/99²⁷.
- b) Si se extiende con una curva rumbo al este la traza puede evitar la interferencia con el Canal de Acceso al Puerto de Montevideo, pero la traza de la extensión podría interferir con la Zona de Alijo A y el tráfico marítimo en el área.
- c) Si se extiende la traza con una curva más pronunciada podría interferir con el Banco Inglés.

Por lo tanto, tampoco se puede determinar la localización y capacidad de las Zonas de descarga del material a dragar, máxime con las restricciones acordadas en el año 2007 entre las Delegaciones argentina y uruguaya en la CARP (Cfr. Acta de Sesión CARP 420).

La ANPyN debería haber establecido **previamente** una traza y las localizaciones y capacidades de las eventuales Zonas de descarga, e incluido en el PET.

Y no se ha cumplido, la consecuencia es que **se licitarán la ejecución de obras cuyas dimensiones se desconocen**. Y ello es de dudosa legalidad.

²⁷ Por Resolución CARP N° 18/99 del 14 de diciembre de 1999.

7.6. El PET no presenta información de estudios para Zonas de descarga en el Canal Ing. Emilio Mitre, actuales, ni para la profundización a 10,97 de la VNT en el Río de la Plata.

La zona del Canal Ing. Emilio Mitre es donde se presenta actualmente uno de los mayores problemas ambientales por la **progradación del frente deltario central, agravado por la metodología de dragado utilizada** (descarga temporal en los "Pozos del Mitre") que disminuye los costos de reflulado del concesionario, que además impacta ambientalmente -después de la descarga final al este del Canal y el "retorno" de parte del material descargado al Canal y sus zonas contiguas-, **con la formación de nuevos bancos e islas a ambos lados del tramo entre los Km. 14 y Km. 36,8** del Canal Ing. Emilio Mitre y **la disminución acelerada de las profundidades del Río** en esa zona.

Éso se registra claramente en la nueva Carta Náutica H 118 Río de la Plata Superior – Isla Martín García, recientemente publicada por el Servicio de Hidrografía Naval. También se observa en esta nueva Carta Náutica una notoria progradación en los Canales a Martín García que, por estar fuera del área de la concesión de la VNT, no se realizan comentarios.

Pozos de vaciado temporal "del Mitre".

Con relación a las **Zonas de descarga temporal** del material dragado del Canal Ing. Emilio Mitre, el Pozo Nº 1 de vaciado temporal **en la misma traza** del mismo está localizado entre el Km. 12,000 y el Km. 25,971²⁸ del mismo, y el Pozo Nº 2 está localizado entre el Km. 25,971 y el Km. 38,356²⁹ de ese Canal, y cada **Zona de descarga final** del material dragado está mencionada difusamente como "...al NE del Canal",³⁰ e informa que dichos "pozos" se encuentran próximos a su colmatación.³¹

Es necesario pues, revisar la metodología de dragado actualmente en práctica en el Canal Ing. Emilio Mitre.

Al respecto, también vale tener en cuenta el reclamo de la Federación Argentina de Yachting al entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE de la Nación en el año 2021 por el dragado de la Vía Navegable Troncal en esa zona y la responsabilidad de contener sus efectos negativos

²⁸ Página 741 del PET.

²⁹ Ibid.

³⁰ Ibid.

³¹ Artículo "23.3. Zonas de depósito del material dragado." del PET.

manteniendo vías navegables también para el turismo y la práctica de la navegación deportiva y de esparcimiento, que fue reiterado ya en el año 2022 en otra elocuente Nota de la Federación Argentina de Yachting:

*“ ... En los últimos años hemos visto una llamativa aceleración en la consolidación de islas y bajos en zonas que hasta hace muy poco eran navegables. Los lugares en donde hace muy poco tiempo se celebraron campeonatos internacionales ..., hoy ya no pueden utilizados para navegar. Sectores cercanos al canal Mitre a la altura de Olivos, también han sufrido una fuerte disminución de la profundidad, al igual que todo el frente de costa que va desde aeroparque hasta San Isidro. Este fenómeno que a nuestro entender dista de ser un fenómeno natural, está poniendo en serio riesgo la futura navegabilidad de toda la zona, generando serios perjuicios a la industria naval mediana, afectando al turismo, y generando una severa modificación de la naturaleza de serias consecuencias a nuestro ecosistema.”*³²

El subrayado y la negrita me pertenecen.

La afectación ambiental se agravaría si se pretendiera profundizar a 10,97 metros al cero (superior a 2.300.000 m³) y mantener tal profundidad. (Actualmente el promedio anual de material dragado del Canal es de 4.293.900 m³)³³

El PET no presenta información de estudios para Zonas de descarga en el Canal Ing. Emilio Mitre, actuales, ni para la profundización a 10,97 de la VNT en el Río de la Plata, lo delega en el concesionario.

Por eso se requiere **con urgencia, previo a la Licitación para la profundización del Canal Ing. Emilio Mitre a 10,97 metros**, la ejecución del levantamiento hidrográfico (batimetrías) en toda la zona del Canal, un estudio hidrosedimentológico e hidrodinámico, así como de impacto ambiental, para determinar no sólo el comportamiento de las zonas de descarga existentes sino para **la búsqueda de nuevas zonas de descarga** de material dragado más alejadas del Canal Ing. Emilio Mitre para satisfacer la demanda de depósito final del mayor volumen de material a dragar por la profundización y lograr que el material dragado se deposite finalmente en zonas lo suficientemente alejadas del Canal, de modo tal, **que el material que quede en suspensión no retorne** hacia el mismo o, incluso lo traspase; y se atenúe la velocidad de disminución de profundidades del Río en la zona contigua al Canal Ing. Emilio Mitre.

Y, con posterioridad:

³² Nota de la Federación Argentina de Yachting al Ministro de Transporte de la Nación del 23 de mayo de 2022.

³³ TABLA 2.9 - PROMEDIO DE VOLÚMENES ANUALES ESTIMADOS del Anexo II del PET.

- obligar a una **comparación de varias variables** de trazas³⁴ (mantenimiento anual esperado, sensibilidad a la agradación, riesgos ambientales, resiliencia climática, CAPEX (Gastos de Capital)/OPEX (Gastos Operativos), restricciones operativas).
- definir que la selección de traza no sea “de hecho” por el concesionario sino decisión pública documentada (REPÚBLICA ARGENTINA y REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY).

Finalmente, el PET omite mencionar la obligación de someter el Proyecto de dragado de profundización de la Vía Navegable Troncal en el Río de la Plata a 10,97 metros, previamente a su aprobación, a **audiencia pública como instancia obligatoria para la autorización** “*de aquellas actividades que puedan generar efectos negativos y significativos sobre el ambiente*”, como lo establece la Ley 26.675.

Por todo ello cabe dejar sentado, reiterando, que **si la ingeniería de disposición del material dragado queda abierta**, el concesionario grande “absorbe” y luego renegocia. Deben quedar fijados en el PET: los sitios preliminares de las zonas de descarga, la metodología de aprobación, los tiempos, y quién paga las demoras por obtener los permisos.

Para evitar direccionamiento indirecto, el PET debe asegurar neutralidad competitiva, por eso es que, una vez más, el Paquete ambiental y de descarga debe quedar definido ex ante: o sea en el PET.

A su vez, las modificaciones de las Zonas de descarga existentes y las nuevas deben ser aprobadas por la Autoridad nacional competente y – en el caso que estén localizadas en aguas de uso común del Río de la Plata-, comunicadas **previamente** a la CARP y, eventualmente, a la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY.

7.7. Pretende desconocer la obligación argentina de realizar y mantener el dragado y señalización de, entre otros, el Río Paraná Guazú desde la desembocadura (Km. 124) hasta el Km. 232 del Río Paraná, en profundidades y anchos compatibles con las que se alcancen en el área de Martín García (actualmente con una profundidad de 10,36 metros).

La ANPyN omite cumplir inmediatamente con la obligación de mantener, entre otros, el Río Paraná Guazú a iguales profundidades y anchos que los Canales a Martín García.

³⁴ Trazas del Río Paraná Guazú y Canal Buenos Aires vs Trazas del Río Paraná de las Palmas y Canal Ing. Emilio Mitre.

El PET omite citar la obligación de cumplir que tiene la REPÚBLICA ARGENTINA desde el siglo pasado. Debería cumplir de aquí en adelante, y sin demorar, con el Numeral VI del Acuerdo por Canje de Notas del 10 de junio de 1994, en el que se registra:

“VI. En este contexto y dentro del espíritu de integración que caracteriza los emprendimientos de ambos países, la República Argentina realizará y mantendrá el dragado y señalización de los ríos Paraná Guazú y/o Paraná Bravo desde la desembocadura hasta el Km. 232 del Río Paraná, como también en los canales de navegación aguas abajo del Km. 37 del Río de la Plata, en profundidades y anchos compatibles con las que se alcancen en el área de Martín García.”

La negrita me pertenece.

Teniendo en cuenta que los Canales a Martín García tienen actualmente una profundidad de 10,36 metros (34 pies), igual profundidad debería tener el Río Paraná Guazú.

7.8. Debe ser obligatoria la adaptación al cambio climático en el Río de la Plata Exterior.

Tratándose de una concesión de la Vía Navegable Troncal con una extensión posible de hasta treinta (30) años **el PET debe prever expresamente la adaptación** de la operación del transporte por agua al cambio climático, en el marco del calentamiento global³⁵, uno de cuyos efectos más conocidos es el aumento del nivel medio del mar, así como las ondas de tormenta (ODT) positivas, conocidas en nuestro caso como “Sudestadas” que, a partir de datos históricos se han identificado incrementos en la frecuencia, altura y duración de las ODT positivas en las últimas décadas en el Río de la Plata. Eso debe ser una exigencia, teniendo en cuenta que la traza del Canal Punta Indio entre el Km. 143,9 (el Codillo) y el Km. 239,1 NO está orientada de manera de evitar los vientos de mayor intensidad de través, incorporar en todos los estudios la variación de las ondas de tormenta (ODT) positivas en ese sector del Río de la Plata Exterior. Esta exigencia surge de la obligación emergente de la Ley 27.520 y el Decreto PEN 1.030/2020.

³⁵ Señalado por el Panel Intergubernamental sobre el Cambio Climático, cfr. Trabajo Final “Estudio de las Brechas de Infraestructura de Apoyo Logístico para la Zona Exterior del Canal Magdalena” GALVAGNI, Santiago, RECUPERO, Martina. – Facultad de Ingeniería – UNLP – 2024.

7.9. Normas para la ejecución de los trabajos del Ejército de Estados Unidos y ninguna de las Provincias.

Resulta llamativo que, dentro de las normas que serán de aplicación, **no hay normas ambientales argentinas, ni federales, ni de las Provincias que integran la VNT**, pero sí **figuran normas del Ejército de Estados Unidos**, según se registra:

“Para la obra serán de aplicación las siguientes normas y criterios técnicos:³⁶

- ISO 9001 (*Sistema de Gestión de la Calidad*), ISO 14001 (*Sistema de Gestión Ambiental*) e ISO 45001 (*Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo*).
- Normas IRAM (*Instituto de Racionalización Argentino de Materiales*)
- SIMELA (*Sistema Métrico Legal Argentino*)
- IALA ASIM (*Asociación Internacional de Señalización Marítima*)
- SHN “Publicación H-344” – *Normas para los Levantamientos Hidrográficos del Servicio de Hidrografía Naval*.
- EIA (*Electronics Industry Association*)/TIA RS (*Recommended Standard*)-232C, 485, *Normas de Comunicación en Serie*.
- NMEA (*National Marine Electronics Association*): *NMEA 0183 / 2000 Standard for sensor interfaces and Communications*.
- IEEE-SA (*Institute of Electrical and Electronics Engineers Standards Association*) *Standard recommended methods of data transmission.*”
- *Harbor Approach Channels Design Guidelines*” PIANC report N° 121 (*MARITIME NAVIGATION COMMISSION*). Año 2014
- *Hydraulic Design of Deep-Draft Navigation Projects EM 1110-2-1613, US Army Corps of Engineers*
- *LAYOUT AND DESIGN OF SHALLOWDRAFT WATERWAYS EM 1110-2-1611, US Army Corps of Engineers*
- *Design of the Maritime Configuration of Ports, Approach Channels and Harbor Basins» (ROM 3.1-99), Puertos del Estado, España”*

La negrita me pertenece.

³⁶ Artículo “14º.- Normas para la ejecución de los trabajos” del PET.

7.10. El PET no incorpora en la VNT un resguardo para la infraestructura argentina similar al que la ANPyN tiene con la infraestructura estratégica de la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY.

El PET parece diseñado con la prioridad de “no afectar” la infraestructura estratégica de la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY; sin embargo, no se encuentra en el PET la misma preocupación para con la navegación de la REPÚBLICA ARGENTINA, ya que no incorpora, simétricamente, un resguardo similar para la infraestructura argentina.

Esta asimetría en el PET, perjudicial para los intereses de la REPÚBLICA ARGENTINA, debe -y puede-, ser evitada, entre otras acciones, **modificando el PET, como se sostiene en este trabajo.**

8. ETAPA 1: PROFUNDIZACIÓN A 10,97 METROS DE LA VNT EN EL RÍO DE LA PLATA Y PREPARACIÓN DE DOCUMENTACIÓN DE LA ETAPA 2.

8.1. Profundizaciones.

8.1.1. Profundización de la VNT en el Río de la Plata a 10,97 metros.

Si bien el PET establece que el inicio de la Etapa 1 está condicionada a la aprobación de la “documentación técnica, legal y ambiental”, ésta no se encuentra debidamente detallada por lo que no es posible conocer qué debería incluir el Oferente. Además, caben aquí las consideraciones realizadas en el Numeral 7. De la PARTE 3 de este análisis y que no vuelvo a reiterar en mérito a la brevedad. Sin embargo, la falta de los Estudios citados en el Numeral 7.1. de la PARTE 3 tiene como consecuencia la falta de información para aprobar la obra de profundización.

8.1.2. Extensión del Canal Punta Indio hasta alcanzar las profundidades naturales de 10,97 metros.

El PET establece su ejecución SIN tener en cuenta todas las observaciones descriptas en el Numeral 7.5. de la PARTE 3, no presenta **ningún relevamiento batimétrico** actualizado de la zona a localizarse la extensión desde el Km. 239,1 del Canal Punta Indio hacia adelante por la profundización hasta los 10,97 metros a profundidades naturales, **ni la traza elegida, ni el estudio para analizar las posibles interferencias a la navegación.**

¿Cuáles son las alternativas posibles de traza?:

- a) Si se extiende en línea recta en la misma dirección, la traza extendida del Canal de Acceso al Puerto de Montevideo podría interferir con tal extensión del Canal Punta Indio.
- b) Si se extiende con una curva rumbo al este la traza puede evitar la interferencia con el Canal de Acceso al Puerto de Montevideo, pero la traza de la extensión podría interferir con la Zona de Alijo A y el tráfico marítimo en el área.
- c) Si se extiende la traza con una curva más pronunciada podría interferir con el Banco Inglés.

Y en el PET no hay una traza definida.

Por lo tanto, **tampoco se puede determinar la localización y capacidad de las Zonas de descarga del material a dragar**, máxime con las restricciones acordadas en el año 2007 entre las Delegaciones argentina y uruguaya en la CARP (Cfr. Acta de Sesión CARP 420).

Y llamar a licitación sin precisar la ejecución de algunas obras imprescindibles como las citadas **es de una legalidad más que dudosa**.

8.1.3. Contemplar la ampliación de la zona de cruce del Canal Brown con 60 metros del lado rojo, entre el km 12 y 16, y la extensión del Canal Intermedio entre el km 118 y 121 con 60 metros del lado rojo.

Sin comentarios que formular.

8.1.4. Profundización y adecuación de la traza del canal navegable del Río Paraná Guazú entre Km. 232 y Km. 124 a 10,36 metros (34 pies) al cero.

La ANPyN debe cumplir inmediatamente con la obligación de mantener, entre otros, el Río Paraná Guazú -desde su desembocadura (Km. 124) hasta el Km. 232 del Río Paraná-, a iguales profundidades y anchos que los Canales a Martín García, que actualmente tiene una profundidad de 10,36 metros (34 pies).

Los fundamentos de esa obligación están dados en el Numeral 7.7. de la PARTE 3, al que me remito en mérito a la brevedad.

8.1.5. Pretende profundizar el Río Paraná Guazú entre km. 165 y el km. 124 a un valor menor al acordado entre la REPÚBLICA ARGENTINA y la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY.

El PET, además, reduce la profundidad del Río Paraná Guazú de 10,36 metros (34 pies) en el tramo entre el Km. 165 y el Km. 124 (desembocadura en el Río de la Plata) **a 8,53 metros** (28 pies), privilegiando mantener la profundidad de 10,36 metros en el Río Paraná Bravo entre el Km. 165 y el Km. 138 que es la desembocadura en el Río Uruguay, frente a las Terminales portuarias de Nueva Palmira (ROU). Así, elige la ruta más larga para salir al Río de la Plata. Esto debería modificarse haciendo que el Río Paraná Guazú tenga una profundidad uniforme de 10,36 metros (34 pies). Y cumpla de aquí en adelante con el Numeral VI del Acuerdo por Canje de Notas del 10 de junio de 1994.

Por ello igualmente que en el Numeral 8.1.4. de la PARTE 3, la ANPyN debe cumplir inmediatamente con la obligación de mantener, entre otros, el Río Paraná Guazú -desde su desembocadura hasta el Km. 124-, a iguales profundidades y anchos que los Canales a Martín García, que actualmente tiene una profundidad de 10,36 metros (34 pies).

Al respecto corresponde reiterar lo expresado en el Numeral 7.7. de la PARTE 3 al que me remito en mérito a la brevedad.

8.1.6. Ejecutar la subruta del Río Sauce requiere una justificación previa técnico-económica.

El Río Sauce desemboca en el Río de la Plata en la progresiva del Km. 140 aproximadamente.

Cuando la ANPyN establece que: “*Se deja constancia que se podrá presentar como alternativa en la desembocadura al Río de la Plata (!!), el tramo del Río Sauce, en caso que fuese más conveniente.*”³⁷, debería establecer también que su ejecución del tramo del Río Sauce también requiere una justificación técnico-económica: matriz de tráfico, cargas objetivo y beneficio para puertos argentinos. En ausencia de evidencia, su inclusión incrementa el riesgo de generar efectos funcionales de **desvío de flujos hacia nodos externos**, por lo que debe condicionarse a objetivos y a medidas de coordinación operativa con las autoridades competentes.

³⁷ Cfr. Artículo “32.1.2 Estudios para profundizar a 10,97 metros (36 pies) en el Río de la Plata.” del PET.

8.2. Estudios para profundizar a 12,19 metros (40 pies) desde Timbúes (km. 470) a Paraná de Las Palmas (km. 49,8) y a 11,89 metros (39 pies) desde Canal Emilio Mitre (km. 49,8) hasta el Océano.³⁸

8.2.1. El PET presenta falencias y omisiones similares a los señalados para la Etapa 0.

Vale reiterar que, también en este caso, el Artículo 32 del PET es cuestionable puesto que es:

- **Técnicamente insuficiente,**
- **Jurídicamente indeterminado, y**
- **Ambientalmente riesgoso.**

Tal como está redactado, **no garantiza transparencia, igualdad entre oferentes ni protección del ambiente**, y abre la puerta a una aprobación discrecional durante la ejecución del contrato, de documentación deficiente.

Solamente a título de ejemplo:

No especifica, dentro de la documentación técnica y ambiental, **cuáles son los Estudios que debe presentar.**

Y además, para su evaluación, **deben estar establecidos en el PET parámetros mínimos suficientes de cumplimiento obligatorio en cada caso.**

El fundamento está expresado en el Numeral 7.1. de la PARTE 3 y subsiguientes a los que me remito en mérito a la brevedad.

Por todo ello reitero que resulta imprescindible que el PET sea reformulado incorporando requisitos claros, medibles y vinculantes antes de permitir cualquier obra de dragado o extensión.

Además, en la VNT en aguas de uso común del Río de la Plata, a ello se agrega que no presenta **ningún relevamiento batimétrico** actualizado de la zona a localizarse la extensión desde el Km. 239,1 del Canal Punta Indio hacia adelante por la profundización hasta los 10,97 metros -ahora a 11,89 metros-, a profundidades naturales, **ni la traza elegida, ni el estudio para analizar las posibles interferencias a la navegación.**

Reitero, ¿cuáles son las alternativas posibles de traza?:

³⁸ Artículo “32.2.2 Estudios para profundizar a 12,19 metros (40 pies) desde Timbúes (km. 470) a Paraná de Las Palmas (km. 49,8) y a 11,89 metros (39 pies) desde Canal Emilio Mitre (km. 49,8) hasta el Océano” del PET.

- a) Si se extiende en línea recta en la misma dirección, la traza extendida del Canal de Acceso al Puerto de Montevideo podría interferir con tal extensión del Canal Punta Indio.
- b) Si se extiende con una curva rumbo al este la traza puede evitar la interferencia con el Canal de Acceso al Puerto de Montevideo, pero la traza de la extensión podría interferir con la Zona de Alijo A y el tráfico marítimo en el área.
- c) Si se extiende la traza con una curva más pronunciada podría interferir con el Banco Inglés.

Y en el PET no hay ninguna traza en esa zona.

Por lo tanto, tampoco se puede determinar la localización y capacidad de las Zonas de descarga del material a dragar, máxime con las restricciones acordadas en el año 2007 entre las Delegaciones argentina y uruguaya en la CARP (Cfr. Acta de Sesión CARP 420).

Finalmente, el PET omite mencionar la obligación de someter el Proyecto de dragado de profundización de la Vía Navegable Troncal a 12,19 metros (40 pies) desde Timbúes (km. 470) a Paraná de Las Palmas (km. 49,8) y a 11,89 metros (39 pies) desde Canal Emilio Mitre (km. 49,8) hasta el Océano, previamente a su aprobación, a **audiencia pública como instancia obligatoria para la autorización** “*de aquellas actividades que puedan generar efectos negativos y significativos sobre el ambiente*”, como lo establece la Ley 26.675.

8.2.2. Zonas de descarga de la VNT en los Ríos.

Teniendo en cuenta la voluminosa agradación de las partículas en suspensión transportadas por el Río Paraná -particularmente por el Río Paraná de las Palmas-, la progradación del Delta y el gran incremento del volumen de material a extraer del lecho para profundizar la VNT poco más de 0,9 metros, el estudio previo debe contemplar el comportamiento de las zonas de descarga existentes en los Ríos Paraná y de la Plata, y las necesidades imperiosas de nuevas zonas de descargas, sin perjuicio de lo señalado en el Numeral 7.6. de la PARTE 3 con relación a los graves problemas ambientales en la zona del Canal Ing. Emilio Mitre.

8.2.3. Nuevas Zonas de descarga necesarias de material dragado en la VNT en el Río Paraná.

El PET contempla profundizar la VNT en el Río Paraná desde 10,97 metros hasta 12,19 metros superior, en los tramos comprendidos entre el Km. 49,8 y el Km. 177,6 y el Km. 232 y el Km. 470,0.

Ello implica **extraer adicionalmente más de 51.700.000 m³** (más de sesenta millones de metros cúbicos) a lo que hay agregar el volumen de material del dragado de mantenimiento. Anualmente se refulan aproximadamente 18.000.000 m³.³⁹ Es obvio que las actuales Zonas de descarga son harto insuficientes.

Por ello **hacen falta ubicar localizaciones de nuevas Zonas de descarga** que hagan posible tal dragado de profundización y debe ser definido antes de la Licitación.

Pero si la ingeniería de disposición del material dragado queda abierta, el concesionario grande “absorbe” y luego renegocia. Reitero, **deben quedar fijados en el PET: los sitios preliminares de las zonas de descarga, la metodología de aprobación, los tiempos, y quién paga las demoras por obtener los permisos.**

Por el contrario, atento que el PET proyecta disminuir la profundidad de la VNT en el Río Paraná de 10,97 metros a 5,18 metros, en el tramo comprendido entre el Km. 470,0 y el Km. 584,0, **no hacen falta nuevas Zonas de descarga en este último tramo.**

Y habrá que observar si tal disminución de la profundidad de la VNT en ese tramo del Río Paraná **es aceptado por las Provincias de Entre Ríos y Santa Fe.**

8.2.4. Nuevas Zonas de descarga necesarias de material dragado en la VNT en el Río de la Plata.

8.2.4.1. Nuevas Zonas de descarga necesarias -no informadas en el PET-, de material dragado en el Canal Ing. Emilio Mitre.

La profundización de la VNT en el Río de la Plata en el Canal Ing. Emilio Mitre de 10,97 metros a 11,89 metros significa un volumen adicional superior a **4.500.000 m³** (más de cuatro millones trescientos mil metros cúbicos), a lo que hay agregar el volumen de material del dragado de mantenimiento; lo que resulta necesario comparar con el promedio actual anual de dragado de 4.239.000 m³.⁴⁰

³⁹ Cfr. Tabla 2.9 del Anexo II del PET.

⁴⁰ Cfr. Tabla 2.9 del Anexo II del PET.

El PET presenta falencias y omisiones similares a los señalados *ut supra* para los Estudios de la Etapa 0, pero agravadas por la mayor profundización de 10,97 metros a 11,89 metros. A ellas me remito en aras de la brevedad, vgr. Numerales 7.4. y 7.6. de la PARTE 3.

Esto significa requerir **con urgencia, previo a la Licitación para la profundización del Canal Ing. Emilio Mitre**, la ejecución del levantamiento hidrográfico (batimetrías) en toda la zona del Canal, un estudio hidrosedimentológico e hidrodinámico, así como de impacto ambiental, para determinar no sólo el comportamiento de las zonas de descarga existentes sino para **la búsqueda de nuevas zonas de descarga** de material dragado más alejadas del Canal Ing. Emilio Mitre para satisfacer la demanda de depósito final del mayor volumen de material a dragar por la profundización y lograr que el material dragado se deposite finalmente en zonas lo suficientemente alejadas del Canal, de modo tal, que el material que quede en suspensión no retorne hacia el mismo o, incluso lo traspase; y se atenúe la velocidad de disminución de profundidades del Río en la zona contigua al Canal Ing. Emilio Mitre.

Y, con posterioridad:

- obligar a una **comparación de varias variables** de trazas⁴¹ (mantenimiento anual esperado, sensibilidad a la agradación, riesgos ambientales, resiliencia climática, CAPEX (Gastos de Capital)/OPEX (Gastos Operativos), restricciones operativas).
- definir que la selección de traza no sea "de hecho" por el concesionario sino decisión pública documentada (REPÚBLICA ARGENTINA y REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY).

Por todo ello cabe dejar sentado que si la ingeniería de disposición del material dragado queda abierta, el concesionario grande "absorbe" y luego renegocia. Deben quedar fijados en el PET: los sitios preliminares de las zonas de descarga, la metodología de aprobación, los tiempos, y quién paga las demoras por obtener los permisos.

Y reitero, para evitar direccionamiento indirecto, el PET debe asegurar neutralidad competitiva, por eso es que, una vez más, el Paquete ambiental y de descarga debe quedar definido ex ante: o sea en el PET.

A su vez, las modificaciones de las Zonas de descarga existentes y las nuevas deben ser aprobadas por la Autoridad nacional competente y –al estar localizadas en aguas de uso común del Río de la Plata-, comunicadas **previamente** a la CARP y, eventualmente, a la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY.

⁴¹ Trazas del Río Paraná Guazú y Canal Buenos Aires, vs. Trazas del Río Paraná de las Palmas y Canal Ing. Emilio Mitre.

8.2.4.2. Zonas de descarga de material dragado existentes anteriores a la profundización del Canal Punta Indio a 10,97 metros sin información de su capacidad actual.

El PET no aporta información sobre la capacidad actual de las mismas. La ANPyN debe relevárla y publicar **previamente a licitar.**

8.2.4.3. Zonas de descarga creadas -no informadas en el PET-, emergentes de la profundización del Canal Punta Indio a 10,97 metros, y su eventual capacidad actual.

El PET no aporta información sobre su existencia hipotética, localización y capacidad actual. La ANPyN debe relevárla y publicar en el PET.

8.2.4.4. Zonas de descarga nuevas -no informadas en el PET-, para la profundización a 11,89 metros.

El PET **no presenta información batimétrica** actualizada de las profundidades naturales a 11,89 metros de la zona del Canal Punta Indio ya hipotéticamente extendido desde el Km. 239,1 hacia adelante a profundidades naturales de 10,97 metros, **ni de la traza adoptada a una profundidad de 11,89 metros**, desde el extremo de la nueva extensión del mismo a profundidades naturales de 10,97 metros, cuya traza es desconocida.

Tampoco presenta el estudio para analizar las posibles interferencias a la navegación.

Reitero, ¿cuáles son las alternativas posibles de traza?:

- a) Si se extiende en línea recta en la misma dirección, la traza extendida del Canal de Acceso al Puerto de Montevideo podría interferir con tal extensión del Canal Punta Indio.
- b) Si se extiende con una curva rumbo al este la traza puede evitar la interferencia con el Canal de Acceso al Puerto de Montevideo, pero la traza de la extensión podría interferir con la Zona de Alijo A y el tráfico marítimo en el área.
- c) Si se extiende la traza con una curva más pronunciada podría interferir con el Banco Inglés.

Y en el PET no hay ninguna.

Por lo tanto, **tampoco se puede determinar el gran volumen del material a extraer, ni la localización y capacidad de las Zonas de descarga nuevas del material a dragar**, máxime con las restricciones acordadas en el año 2007 entre las Delegaciones argentina y uruguaya en la CARP (Cfr. Acta de Sesión CARP 420).

9. ETAPA 2: PROFUNDIZACIÓN A 12,19 METROS (40 PIES) DE LA VNT EN EL RÍO PARANÁ (TIMBÚES-PARANÁ DE LAS PALMAS) Y EN EL RÍO DE LA PLATA A 11,89 METROS (39 PIES) (DESDE EL KM. 49,8 CANAL ING. EMILIO MITRE HASTA EL OCÉANO).

9.1. Profundización a 12,19 metros (40 pies) de la VNT en el Río Paraná (Timbúes-Paraná de las Palmas) y a 11,89 metros (39 pies) del Río de la Plata (desde el Km. 49,8 Canal Ing. Emilio Mitre hasta el Océano).

Si bien el PET establece que el inicio de la Etapa 2 está condicionada a la aprobación de la “documentación técnica, legal y ambiental”, ésta no se encuentra debidamente detallada por lo que no es posible conocer qué debería incluir el Oferente. Además, caben aquí las consideraciones realizadas en los Numerales 7. y 8.2.1. de la PARTE 3 y subsiguientes de este análisis y que no vuelvo a reiterar en mérito a la brevedad. Sin embargo, la falta de los Estudios citados en el Numeral 8.2.1. de la PARTE 3 y subsiguientes de este análisis tiene como consecuencia la falta de información para aprobar la obra de profundización.

9.1.1. En la VNT en el Río Paraná, el PET mantiene el criterio de canales de una sola vía.

Como ya se destacara en el Numeral 2 el PET reitera: “*manteniendo el criterio de canales de una sola vía con cruces en zonas autorizadas, con anchos naturales o dragados*”.⁴²

La negrita me pertenece.

⁴² “32.2.1 Estudios para profundizar a 12,19 metros (40 pies) desde Timbúes (km. 470) a Paraná de Las Palmas (km. 49,8) y a 11,89 metros (39 pies) desde Canal Emilio Mitre (km. 49,8) hasta el Océano.”

9.1.2. Profundización a 12,19 metros (40 pies) desde Timbúes (km. 470) hasta el Río Paraná de Las Palmas (km. 49,8).⁴³

Reitero que, si bien el PET establece que el inicio de la Etapa 2 está condicionada a la aprobación de la “documentación técnica, legal y ambiental”, ésta no se encuentra debidamente detallada por lo que no es posible conocer qué debería incluir el Oferente. Además, caben aquí las consideraciones realizadas en los Numerales 7. y 8.2.1. de la PARTE 3 y subsiguientes de este análisis y que no vuelvo a reiterar en mérito a la brevedad. Sin embargo, la falta de los Estudios citados en el Numeral 8.2.1. de la PARTE 3 y subsiguientes de este análisis tiene como consecuencia la falta de información para aprobar la obra de profundización.

9.2. Profundización de la VNT en el Río de la Plata a 11,89 metros (39 pies) desde el Canal Emilio Mitre (km. 49,8) hasta el Océano.

Si bien el PET establece que el inicio de la Etapa 2 está condicionada a la aprobación de la “documentación técnica, legal y ambiental”, ésta no se encuentra debidamente detallada por lo que no es posible conocer qué debería incluir el Oferente. Además, caben aquí las consideraciones realizadas en el Numeral 7. de la PARTE 3 de este análisis y que no vuelvo a reiterar en mérito a la brevedad. Sin embargo, la falta de los Estudios citados en el Numeral 7.1. de la PARTE 3 tiene como consecuencia la falta de información para aprobar la obra de profundización.

El PET merece algunas observaciones que se desarrollan a continuación.

9.2.1. La extensión del extremo de la Vía Navegable Troncal en el Río de la Plata desde Km. 239,1 hasta la profundidad natural de 11,89 metros al cero.

Aclaración preliminar:

Atendiendo a que se pretende profundizar a 11,89 metros al cero “local”⁴⁴(!?) el extremo de la Vía Navegable Troncal en el Río de la Plata ya no estaría en el Km. 239,1, que corresponde con una profundidad natural de 10,36 metros al cero, ya que el PET estableció una profundidad natural de 10,97 metros para la Etapa 1. Por lo que ahora se extendería una indeterminada longitud con una progresiva creciente hasta alcanzar las profundidades naturales correspondientes a los 11,89 metros.

⁴³ Artículo “32.3.1 Obras de dragado de profundización” del PET.

⁴⁴ Cfr. el esquema de obras de dragado del Artículo 32.3.1. del PET.

También en este caso la ANPyN no presenta en el PET **ningún relevamiento batimétrico** actualizado de la zona a localizarse la extensión del Canal Punta Indio, hacia adelante, por la profundización hasta los 11,89 metros a profundidades naturales, **ni la traza elegida, ni el estudio para analizar las posibles interferencias a la navegación.**

¿Cuáles son las alternativas posibles de traza?:

- a) Si se extiende en línea recta en la misma dirección, la traza extendida del Canal de Acceso al Puerto de Montevideo podría interferir con tal extensión del Canal Punta Indio.
- b) Si se extiende con una curva rumbo al este la traza puede evitar la interferencia con el Canal de Acceso al Puerto de Montevideo, pero la traza de la extensión podría interferir con la Zona de Alijo A y el tráfico marítimo en el área.
- c) Si se extiende la traza con una curva más pronunciada podría interferir con el Banco Inglés.

Es imprescindible realizar un estudio de factibilidad que debe incluir la ejecución del levantamiento hidrográfico (batimetrías) en esa zona del Río de la Plata, el Estudio Hidrosedimentológico, el Estudio de Impacto Ambiental para **determinar la dudosa factibilidad** de tal extensión y, en su caso:

- la **longitud y el rumbo de la extensión de la traza** del Canal Punta Indio,
- la **localización de las zonas de descarga** de material a dragar, teniendo en cuenta las proximidades del Banco Inglés, la Zona A de Alijo y Complemento de Carga, la Zona de Fondeo y Servicios fijada por Resolución CARP 18/99⁴⁵ y que la disposición del material dragado no perjudique el Canal de Acceso al puerto de Montevideo acordado en la CARP en el año 2006, y
- las posibles interferencias a la navegación por el Canal que se proyecta extender y la de aquel Canal de Acceso.

Cabe reiterar que, sin definir la localización de la traza extendida tampoco se puede determinar la localización y capacidad de las Zonas de descarga del material a dragar, máxime con las restricciones acordadas en el año 2007 entre las Delegaciones argentina y uruguaya en la CARP (Cfr. la ya citada Acta de Sesión CARP 420).

⁴⁵ Por Resolución CARP N° 18/99 del 14 de diciembre de 1999.

La ANPyN debería haber establecido **previamente** una traza y las localizaciones y capacidades de las eventuales Zonas de descarga, e incluido en el PET.

Y no se ha cumplido, la consecuencia es que **se licitarán la ejecución de obras cuyas dimensiones se desconocen**. Y ello es de dudosa legalidad.

9.2.2. Anchos de solera y taludes.

Ancho de solera (en tramos rectos): Establece el ensanche en todos los Canales que tienen actualmente 100 m a 130 m (Canales Punta Indio, Intermedio, Banco Chico, Rada Exterior, Brown e Ing. Emilio Mitre).⁴⁶

Taludes: Establece que en todos los Canales que tienen taludes de más de 1:10 disminuyen a 1:10 (Canales Punta Indio, Intermedio, Banco Chico, Rada Exterior y Brown).⁴⁷

Sin comentarios que formular.

10. ESTUDIOS POSTERIORES A LA ETAPA 2.

En el PET se registra: “ *... Desde la notificación de la aprobación completa de la documentación técnica, legal y ambiental para ejecutar las Obras de Dragado de Etapa 2, y hasta el fin de la Concesión, el Concesionario realizará las siguientes tareas: ...* ”⁴⁸

La negrita me pertenece.

10.1. Estudios a presentar dos años después de finalizadas las Obras de Dragado de la Etapa 2.

“ *... Dentro de los dos (2) años de finalizadas las Obras de Dragado de Etapa 2, el Concesionario deberán presentar un estudio técnico, legal y ambiental para ejecutar las siguientes obras...* ”⁴⁹

La negrita me pertenece.

⁴⁶ Artículo 32.2.1. del PET.

⁴⁷ Ibid.

⁴⁸ Artículo “32.3.1 Obras de dragado de profundización” del PET.

⁴⁹ Artículo “32.3.2 Estudios para profundizar” del PET.

10.1.1. Estudio de Ensanchamiento a 255 m las zonas de cruce de los Canales Punta Indio e Intermedio y 200 metros en la zona de cruce del Canal Brown, identificados en el PET.

Sin comentario que formular.

10.1.2. Estudio de nuevas zonas de cruce en el Canal Emilio Mitre.

Sin comentario que formular.

10.1.3. Estudio del Dragado de profundización a 10,36 metros (34 pies) en el tramo del Río Paraná Guazú del km. 165 al km. 124.

Sin comentario que formular.

10.1.4. Estudio de Tráfico.

Sin comentario que formular.

10.2. Estudios a presentar tres años después de finalizadas las Obras de Dragado de la Etapa 2.

Y luego se registra:

“... Además, dentro de los tres (3) años de finalizadas las Obras de Dragado de Etapa 2, el Concesionario deberá presentar un estudio técnico, legal y ambiental para ejecutar un dragado de profundización a 12,81 metros (42 pies) y 13,41 metros (44 pies) en la VNT desde Timbúes (km 470) al Océano vía Canal Emilio Mitre.

...
El Concedente de evaluará las conclusiones (totales o parciales) de estos estudios y en caso de que sean viables y satisfactorias, dará lugar a una evaluación de los reconocimientos económicos, estableciendo la misma tarifa resultante para la Etapa 2 y renegociando los plazos de la concesión, siempre y cuando estén dadas las condiciones necesarias para garantizar la ecuación económica financiera del contrato, de acuerdo a lo estipulado en el/los Artículos correspondientes Pliego de Bases y Condiciones. Caso contrario, dará lugar a una evaluación de los reconocimientos económicos de común acuerdo entre las partes, de acuerdo a lo estipulado en el/los Artículos correspondientes del Pliego de Bases y Condiciones. Estos acuerdos deberán

basarse en criterios de tarifa competitiva para los usuarios del sistema y ser implementados mediante mecanismos de consulta previa con los mismos.

... ”⁵⁰

La negrita me pertenece.

10.2.1. Estudios para ejecutar un dragado de profundización a 12,81 metros (42 pies).

Información preliminar

En el Río Paraná anualmente se refulan aproximadamente **18.000.000 m³**.⁵¹

Profundizar el Río Paraná de los actuales 10,97 metros a 12,81 metros significa extraer por dragado más de **78.000.000 m³**.

¿Dónde se localizarán todas las Zonas de descarga necesarias para semejantes volúmenes de material?

Otro tanto pasa en el Río de la Plata.

En el Río de la Plata anualmente se refulan aproximadamente 9.930.000 m³.⁵²

Profundizar el Río de la Plata de los actuales 10,36 metros a 12,81 metros significa extraer por dragado más de **64.900.000 m³**.

¿Dónde se localizarán todas las Zonas de descarga necesarias para semejantes volúmenes de material?

Vale reiterar, también en este caso, que el Artículo 32 del PET es cuestionable puesto que es:

- **Técnicamente insuficiente,**
- **Jurídicamente indeterminado, y**
- **Ambientalmente riesgoso.**

Tal como está redactado, **no garantiza transparencia, igualdad entre oferentes ni protección del ambiente**, y abre la puerta a una aprobación discrecional durante la ejecución del contrato, de documentación deficiente.

⁵⁰ Artículo “32.3.2 Estudios para profundizar” del PET.

⁵¹ Cfr. Tabla 2.9 del Anexo II del PET.

⁵² Ibid.

Solamente a título de ejemplo:

No especifica, dentro de la documentación técnica y ambiental, **cuáles son los Estudios que debe presentar.**

Y además, para su evaluación, **deben estar establecidos en el PET parámetros mínimos suficientes de cumplimiento obligatorio en cada caso.**

El fundamento, válido para el Río de la Plata como para el Río Paraná, está expresado en el Numeral 7.1. de la PARTE 3 y subsiguientes a los que me remito en mérito a la brevedad.

Por todo ello reitero que resulta imprescindible que el PET sea reformulado incorporando requisitos claros, medibles y vinculantes antes de permitir cualquier obra de dragado o extensión.

Además, en la VNT en aguas de uso común del Río de la Plata, a ello se agrega que no presenta **ningún relevamiento batimétrico** actualizado de la zona a localizarse la extensión desde el Km. 239,1 del Canal Punta Indio hacia adelante por la profundización hasta los 12,81 metros -aproximadamente unos 23 km-, a profundidades naturales, **ni la traza elegida, ni el estudio para analizar las posibles interferencias a la navegación.**

Reitero, ¿cuáles son las alternativas posibles de traza?:

- a) Si se extiende en línea recta en la misma dirección, la traza del Canal de Acceso al Puerto de Montevideo interferiría con tal extensión del Canal Punta Indio.
- b) Si se extiende con una curva rumbo al este la traza puede evitar la interferencia con el Canal de Acceso al Puerto de Montevideo, pero la traza de la extensión podría interferir con la Zona de Alijo A y el tráfico marítimo en el área.
- c) Si se extiende la traza con una curva más pronunciada interferiría con el Banco Inglés.

Y en el PET no hay ninguna traza en esa zona.

Por lo tanto, tampoco se puede determinar la localización y capacidad de las Zonas de descarga del material a dragar, máxime con las restricciones acordadas en el año 2007 entre las Delegaciones argentina y uruguaya en la CARP (Cfr. Acta de Sesión CARP 420).

Pese a los graves problemas ambientales en la Ruta del Canal Ing. Emilio Mitre, que se profundizan con el tiempo, **no prevé estudiar la factibilidad de la profundización de los Ríos Paraná Guazú y Pasaje Talavera a 12,81 metros, como Ruta alternativa.**

Finalmente, el PET omite mencionar la obligación de someter el Proyecto de dragado de profundización de la Vía Navegable Troncal a 12,81 metros (42 pies) desde Timbúes (km.

470) hasta el Océano por la Ruta del Canal Ing. Emilio Mitre, previamente a su aprobación, a **audiencia pública como instancia obligatoria para la autorización** “*de aquellas actividades que puedan generar efectos negativos y significativos sobre el ambiente*”, como lo establece la Ley 26.675.

10.2.2. Estudios para ejecutar un dragado de profundización a 13,41 metros (44 pies).

Información preliminar

En el Río Paraná anualmente se refulan aproximadamente **18.000.000 m³**.⁵³

Profundizar el Río Paraná de los actuales 10,97 metros a 13,41 metros significa extraer por dragado más de **103.000.000 m³**.

¿Dónde se localizarán todas las Zonas de descarga necesarias para semejantes volúmenes de material?

Otro tanto pasa en el Río de la Plata.

En el Río de la Plata anualmente se refulan aproximadamente **9.930.000 m³**.⁵⁴

Profundizar el Río de la Plata de los actuales 10,36 metros a 13,41 metros significa extraer por dragado más de **80.700.000 m³**.

¿Dónde se localizarán todas las Zonas de descarga necesarias para semejantes volúmenes de material?

Vale reiterar, también en este caso, que el Artículo 32 del PET es cuestionable puesto que es:

- **Técnicamente insuficiente,**
- **Jurídicamente indeterminado, y**
- **Ambientalmente riesgoso.**

Tal como está redactado, **no garantiza transparencia, igualdad entre oferentes ni protección del ambiente**, y abre la puerta a una aprobación discrecional durante la ejecución del contrato, de documentación deficiente.

⁵³ Cfr. Tabla 2.9 del Anexo II del PET.

⁵⁴ Ibid.

Solamente a título de ejemplo:

No especifica, dentro de la documentación técnica y ambiental, **cuáles son los Estudios que debe presentar.**

Y además, para su evaluación, **deben estar establecidos en el PET parámetros mínimos suficientes de cumplimiento obligatorio en cada caso.**

El fundamento, válido para el Río de la Plata como para el Río Paraná, está expresado en el Numeral 7.1. de la PARTE 3 y subsiguientes a los que me remito en mérito a la brevedad.

Por todo ello reitero que resulta imprescindible que el PET sea reformulado incorporando requisitos claros, medibles y vinculantes antes de permitir cualquier obra de dragado o extensión.

Además, en la VNT en aguas de uso común del Río de la Plata, a ello se agrega que no presenta **ningún relevamiento batimétrico** actualizado de la zona a localizarse la extensión desde el Km. 239,1 del Canal Punta Indio hacia adelante por la profundización hasta los 13,41 metros -bastante más de 23 km-, a profundidades naturales, **ni la traza elegida, ni el estudio para analizar las posibles interferencias a la navegación.**

Reitero, ¿cuáles son las alternativas posibles de traza?:

- a) Si se extiende en línea recta en la misma dirección, la traza del Canal de Acceso al Puerto de Montevideo interferiría con tal extensión del Canal Punta Indio.
- b) Si se extiende con una curva rumbo al este la traza puede evitar la interferencia con el Canal de Acceso al Puerto de Montevideo, pero la traza de la extensión podría interferir con la Zona de Alijo A y el tráfico marítimo en el área.
- c) Si se extiende la traza con una curva más pronunciada interferiría con el Banco Inglés.

Y en el PET no hay ninguna traza en esa zona.

Por lo tanto, tampoco se puede determinar la localización y capacidad de las Zonas de descarga del material a dragar, máxime con las restricciones acordadas en el año 2007 entre las Delegaciones argentina y uruguaya en la CARP (Cfr. Acta de Sesión CARP 420).

Pese a los graves problemas ambientales en la Ruta del Canal Ing. Emilio Mitre, que se profundizan con el tiempo, no prevé estudiar la factibilidad de la profundización de los Ríos Paraná Guazú y Pasaje Talavera 13,41 metros al cero como Ruta alternativa.

Finalmente, el PET omite mencionar la obligación de someter el Proyecto de dragado de profundización de la Vía Navegable Troncal a 13,41 metros (44 pies) desde Timbúes (km. 470) hasta el Océano por la Ruta del Canal Ing. Emilio Mitre, previamente a su aprobación, a

audiencia pública como instancia obligatoria para la autorización “de aquellas actividades que puedan generar efectos negativos y significativos sobre el ambiente”, como lo establece la Ley 26.675.

10.2.3. Estudios para ejecutar un dragado de profundización y adecuación de la traza de los Ríos Paraná Bravo y Paraná Guazú a 10,97 metros (36 pies), y distintas alternativas y escenarios de viabilidad.

El PET establece además, que:

“Además, el concesionario deberá presentar un estudio técnico, legal y ambiental para ejecutar una obra de profundización y adecuación de la traza del canal navegable **de los ríos Paraná Bravo y Paraná Guazú a 10,97 metros (36 pies)**. ”⁵⁵

La negrita me pertenece.

Sin perjuicio que **no especifica**, dentro de la documentación técnica y ambiental que debe presentar el concesionario, **cuáles son los Estudios que debe presentar**. Y que además, para su evaluación, **deben estar establecidos en el PET parámetros mínimos suficientes de cumplimiento obligatorio en cada caso**.

El fundamento de ello está expresado en el Numeral 7.1. de la PARTE 3 y subsiguientes a los que me remito en mérito a la brevedad.

Por todo ello reitero que resulta imprescindible que el PET sea reformulado incorporando requisitos claros, medibles y vinculantes antes de permitir cualquier obra de dragado o extensión.

Sin perjuicio de ello cabe tener presente que, ya en la Etapa 1, bastante antes que la época posterior a la Etapa 2, se registra en el PET la ejecución de la obra de dragado de profundización del Canal Ing. Emilio Mitre a 10,97 metros.⁵⁶

Ya en el año 2011, en la Declaración Ministerial de Buenos Aires del 16 de marzo de 2011, la REPÚBLICA ARGENTINA y la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, al referirse a las obras de dragado de profundización a 34 pies al cero de marea en los Canales del Río de la Plata comprendidos entre el Km. 37 (Barra del Farallón) y el Km. 0 del Río Uruguay, dejaron

⁵⁵ Artículo “32.3.2 Estudios para profundizar” del PET.

⁵⁶ Artículo “32.2. Etapa 1. Profundización a 10,97 metros (36 pies) en el Río de la Plata” del PET.

establecido que dicha profundidad en tales Canales era “..., *sin perjuicio de prever alcanzar profundidades mayores cuando así se alcancen en el Canal Emilio Mitre.*”

La negrita me pertenece.

Por lo tanto, **en el PET, dentro de las acciones de la Etapa 1**, debería registrarse que la REPÚBLICA ARGENTINA debería comunicar, a través de la CARP, a la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY que en cumplimiento de lo establecido en la Declaración Ministerial de Buenos Aires del 16 de marzo de 2011 y la voluntad de profundizar el Canal Ing. Mitre a 10,97 metros al cero, debería preverse alcanzar igual profundidad (10,97 metros) en los Canales del Río de la Plata comprendidos entre el Km. 37 (Barra del Farallón) y el Km. 0 del Río Uruguay, cuya actual profundidad es de 10,36 metros.

Y el PET, **también dentro de las acciones de la Etapa 1**, debería citar la obligación de cumplir que tiene la REPÚBLICA ARGENTINA desde el siglo pasado, Cfr. el Numeral VI del Acuerdo por Canje de Notas del 10 de junio de 1994, en el que se registra:

“VI. En este contexto y dentro del espíritu de integración que caracteriza los emprendimientos de ambos países, la República Argentina realizará y mantendrá el dragado y señalización de los ríos Paraná Guazú y/o Paraná Bravo desde la desembocadura hasta el Km. 232 del Río Paraná, como también en los canales de navegación aguas abajo del Km. 37 del Río de la Plata, en profundidades y anchos compatibles con las que se alcancen en el área de Martín García.”

La negrita me pertenece.

10. ¿Y EL RESTO DE LA VÍA NAVEGABLE TRONCAL EN EL RÍO PARANÁ?

10.1 Consolida la disminución de la profundidad de 3,05 metros del tramo de la VNT del Río Paraná comprendido entre el Km. 470 y el Km. 587,7.

Esta disminución de profundidad fue dispuesta por la entonces SSPyVN mediante Disposición SSPyVN 24/2024 y su modificatoria Disposición SSPyVN 28/2024,⁵⁷ que aprobó la revisión integral del “Contrato de Concesión de la Vía Navegable Troncal” suscripto el 2 de septiembre de 2021 entre el Estado Nacional y la AGP S.E..

⁵⁷ Cfr. “ANÁLISIS PRELIMINAR DEL NUEVO CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA VÍA NAVEGABLE TRONCAL DE LOS RÍOS PARANÁ Y DE LA PLATA.” – Ing. Hernán Darío Orduna – 8 de noviembre de 2024.

Incluye los puertos de Diamante y Santa Fe, lo que perjudicaría a los usuarios de la Vía Navegable Troncal en ese tramo ya que disminuye implícitamente el calado permitido a los buques con destino aguas arriba del Km. 470, lo que sería contrario a la Constitución nacional, artículo 75, inciso 18). Esta decisión impedirá que esos puertos tengan la posibilidad de la utilización de embarcaciones que permitan mayor capacidad de carga, lo que les implicaría un perjuicio económico.

Ahora se consolida tal disminución de profundidad.

¿Lo aceptarán las PROVINCIAS afectadas de SANTA FE y ENTRE RÍOS?

10.2. Omite dimensiones a mantener en el Riacho Barranqueras.

Esta vía navegable federal secundaria fue incorporada a la Vía Navegable Troncal hace 17 años, conforme el Decreto PEN 2255/2008 y reconocida en el Contrato de ampliación de la Vía Navegable Troncal celebrado el 17/08/2010.

Sin embargo NO es siquiera mencionada en el PET, y por tanto se desconoce el ancho de solera, taludes, ni la profundidad al cero local que debe tener la misma, que es vital para el desarrollo del norte.

¿Lo aceptará la PROVINCIA de CHACO directamente afectada?

10.3. Omite modificaciones en el tramo Santa Fe - Confluencia.

Finalmente, no hay modificaciones en el tramo Santa Fe – Confluencia.

11. DISCRIMINACIÓN A LOS PUERTOS PÚBLICOS PROVINCIALES.

El Concesionario actual ejecutó en los años 2022 y 2023 “*algunos proyectos que han requeridos los usuarios*” (Cfr. el Informe de la Gerencia General de la AGP para el aumento de la tarifa de peaje), se ampliaron los anchos de solera en los accesos a la Vía Navegable Troncal, (Informe de gestión Vía Navegable Troncal: consolidado 2022 de la AGP S.E.), lo cobra con el aumento de tarifa, pero ignoró hacer otro tanto con los accesos a puertos públicos provinciales como el de Ibicuy o Diamante.

12. ¿PROVEERÁ EL CONCEDENTE DE EQUIPOS PROPIOS PARA EL DRAGADO Y BALIZAMIENTO?

En el Artículo 3 del PET se registra:

“Todas las tareas de dragado y balizamiento deberán ser realizadas por el Concesionario con equipos propios y/o provistos por el Concedente.”

El subrayado y la negrita me pertenecen.

El PET **está obligando al Concedente** a ser un proveedor alternativo de equipos para el dragado y balizamiento. ¿Dónde queda el riesgo empresario?

13. OBLIGACIONES INCUMPLIDAS DEL TRATADO DEL RÍO DE LA PLATA Y SU FRENTE MARÍTIMO, ACUERDOS INTERNACIONALES POSTERIORES Y RESOLUCIONES DE LA CARP.

13.1. Omite mencionar que Argentina, y no el concesionario, debe elaborar y comunicar a la CARP el proyecto ejecutivo de la profundización de la VNT en el Río de la Plata a 10,97 metros solicitado por el Uruguay en el año 2010, y cumplir lo acordado.

El PET establece que:

*“La aprobación de la **documentación** técnica, legal y ambiental incluye la aprobación de la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) para dragar a 10,97 metros (36 pies) los canales del Río de la Plata.”*

La negrita me pertenece.

Conforme el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo la preparación y presentación de **la documentación a presentar a la CARP** es responsabilidad exclusiva y excluyente del Estado argentino, y el que aprueba es la CARP o, eventualmente, el Uruguay.

Mientras que la preparación “de la documentación técnica, legal y ambiental” a presentar, **posteriormente**, al concedente es responsabilidad exclusiva y excluyente del concesionario. Y el que aprueba finalmente todo es el concedente.

La redacción del PET es confusa. Mezcla responsabilidades del Estado y concedente con las del concesionario.

Como señalé, el problema central de los pliegos aprobados por la Resolución ANPyN 67/2025 no reside en un error puntual, ni en una cláusula aislada, sino en **la lógica general de diseño que los atraviesa**. Esa lógica no fortalece la posición del Estado como concedente de una infraestructura estratégica, sino que **la debilita progresivamente**, trasladando capacidad de decisión, márgenes de maniobra y poder efectivo hacia el concesionario.

El PET, si bien cita para la VNT en el Río de la Plata, la obligación de cumplir con el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, **omite precisar que sólo está aprobada en la CARP la profundización de la VNT en el Río de la Plata a 10,97 metros (36 pies) al cero**, y que la REPÚBLICA ARGENTINA, **previamente a la profundización** en el Río de la Plata de los actuales 10,36 metros (34 pies) a 10,97 metros (36 pies) al cero, **debe entregar a la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY**, a través de la Delegación de la Argentina ante la CARP, y la CARP, lo prometido en el año 2010, esto es el **Proyecto Ejecutivo -que debe elaborar la ANPyN y aprobar y tramitar el Estado argentino ante la CARP-**, de la profundización de la VNT en el Río de la Plata a 36 pies (10,97 metros) al cero que fuera solicitado por la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, y además cumplir con lo solicitado por ésta, que:

- En la modelación de los procesos de sedimentación en el Río de la Plata Exterior, que utiliza un modelo hidrodinámico bidimensional global y en lo local un modelo tridimensional, debe considerarse la incidencia de la salinidad.
- Debe incorporarse un sistema de monitoreo para la zona de vaciado del Canal Punta Indio desde el Km. 213 hacia aguas afuera, de forma de asegurar que la alternativa de vaciado no perjudique el Canal de Acceso al Puerto de Montevideo.

Lo cual fue acordado por la Delegación de la Argentina ante la CARP.⁵⁸

Dentro del Proyecto ejecutivo a presentar por la Delegación de la Argentina a la Delegación del Uruguay, a través de la CARP, la ANPyN debería presentar un **relevamiento batimétrico actualizado** de la zona a localizarse la extensión de la VNT, desde el Km. 239,1 del Canal Punta Indio hacia adelante por la profundización hasta los 10,97 metros a

⁵⁸ ACTA N° 420 de la Sesión de la CARP del 13 al 15 de marzo de 2007. En el literal II.1. la Delegación de la Argentina manifiesta que: “*La Argentina ha tomado atenta nota de las sugerencias realizadas por el Uruguay en su Nota DELUR N° 76/06 y las tendrá en consideración en el ejercicio de sus responsabilidades en el marco del artículo 12 del Tratado del Río de la plata y su Frente Marítimo de 1973 y de lo aceptado por ambas Partes en el punto VI de las notas reversales intercambiadas en junio de 1974*”.

profundidades naturales, **la traza elegida, y el estudio para analizar las posibles interferencias a la navegación**. Cabe precisar que **el PET no informa dicha traza elegida. ni del estudio citado.**

Por todo ello **debería modificarse el PET** discerniendo entre la responsabilidad exclusiva y excluyente del Estado argentino en toda gestión en la CARP incluyendo la aprobación definitiva de cualquier proyecto y la responsabilidad exclusiva del concesionario de preparar y presentar la documentación técnica, legal y ambiental al concedente, -que incluye la aprobación gestionada por el concedente en la CARP-, para la aprobación de éste.

Además debe establecerse en el PET la obligación del concesionario de hacerse cargo del mayor costo que pudieran significar eventuales modificaciones del Proyecto en el proceso de información y consulta previa en la CARP.

13.2. El PET prioriza al Uruguay en detrimento de la infraestructura estratégica de la REPÚBLICA ARGENTINA.

El PET parece diseñado con la prioridad de "no afectar" la infraestructura estratégica de la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY; sin embargo, no se encuentra en el PET la misma preocupación para con la navegación de la REPÚBLICA ARGENTINA, ya que no incorpora, simétricamente, un resguardo similar para la infraestructura argentina.

Esta asimetría en el PET, perjudicial para los intereses de la REPÚBLICA ARGENTINA, debe -y puede-, ser evitada, entre otras acciones, **modificando el PET para alcanzar los 14,3 metros** al cero en el tramo de la VNT en el Río de la Plata aguas abajo del Km. 40 en Rada Exterior -con comunicación previa a la CARP-, **y ejecutar inmediatamente la profundización del Canal de Navegación Magdalena a 14,3 m** conforme el Proyecto presentado en la CARP, en cumplimiento del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, y que quedó aprobado por la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY el 26 de enero de 2016.

13.3. Omite cumplir inmediatamente con la obligación de mantener el Río Paraná Guazú a iguales profundidades y anchos que los Canales a Martín García.

El PET omite citar una obligación de cumplir que tiene la REPÚBLICA ARGENTINA desde el siglo pasado. Debería cumplir de aquí en adelante, y sin demorar, con el Numeral VI del Acuerdo por Canje de Notas del 10 de junio de 1994, en el que se registra:

“VI. En este contexto y dentro del espíritu de integración que caracteriza los emprendimientos de ambos países, la República Argentina realizará y mantendrá el dragado y señalización de los ríos Paraná Guazú y/o Paraná Bravo desde la desembocadura hasta el Km. 232 del Río Paraná, como también en los canales de navegación aguas abajo del Km. 37 del Río de la Plata, en profundidades y anchos compatibles con las que se alcancen en el área de Martín García.”

La negrita me pertenece.

Teniendo en cuenta que los Canales a Martín García tienen actualmente una profundidad de 10,36 metros (34 pies), igual profundidad debería tener el Río Guazú.

13.4. Omite incorporar la obligación de comunicar previamente a la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, a través de la CARP, la voluntad de profundizar los Canales a Martín García a 11,89 metros al cero, definiendo además en la CARP su traza definitiva en base a los estudios realizados de trazas alternativas por el Canal Buenos Aires.

En la Declaración Ministerial de Buenos Aires del 16 de marzo de 2011 la REPÚBLICA ARGENTINA y la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, al referirse a las obras de dragado de profundización a 34 pies al cero de marea en los Canales del Río de la Plata comprendidos entre el Km. 37 (Barra del Farallón) y el Km. 0 del Río Uruguay, dejaron establecido que dicha profundidad en tales Canales era “*..., sin perjuicio de prever alcanzar profundidades mayores cuando así se alcancen en el Canal Emilio Mitre.*”

La negrita me pertenece.

Por lo tanto, la REPÚBLICA ARGENTINA debería comunicar, a través de la CARP, a la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY que en cumplimiento de lo establecido en la Declaración Ministerial de Buenos Aires del 16 de marzo de 2011 y la voluntad de profundizar el Canal Ing. Mitre a 11,89 metros (39 pies) al cero, debería preverse alcanzar igual profundidad en los Canales del Río de la Plata comprendidos entre el Km. 37 (Barra del Farallón) y el Km. 0 del Río Uruguay. Esto es 1,53 metros más de profundidad.

La actual traza de los Canales a Martín García tiene dos fuertísimas limitaciones que son los fondos rocosos en el Canal del Infierno que introducen un elevado factor de riesgo a la navegación para buques de gran calado y los elevadísimos costos de sus derrocamientos en la traza actual.

Las demandas de una mayor profundización enfrentan el desafío ambiental y de los elevados costos de los derrocamientos de 1,53 metros de profundidad para continuar con la presencia de fondos rocosos.

La CARP en los años 2013/2015 -a partir de una iniciativa del entonces Subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación, Ing. Horacio Tettamanti, en la Comisión de Operaciones del Canal Martín García-,⁵⁹ realizó los "ESTUDIOS TÉCNICOS DE TRAZAS ALTERNATIVAS EN LOS CANALES DEL RÍO DE LA PLATA ENTRE EL KM. 37 (BARRA DEL FARALLÓN) Y EL KM. 0 DEL RÍO URUGUAY, contemplando dos localizaciones:

Alternativa A (Primer by pass – altura Piedra Diamante): uniendo los puntos de empalme con el canal actual en sus Km. 62 y el Km. 77,6.

Alternativa B (Canal Buenos Aires): uniendo los puntos de empalme con el canal actual en sus Km. 78 y el Km. 122.

Y no se encontraron fondos rocosos hasta un mínimo de -20 m al cero.

El 28 de noviembre de 2016 la REPÚBLICA ARGENTINA y la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY acordaron, entre otros asuntos:⁶⁰

"1. Encomendar a la Comision Administradora del Rio de la Plata (CARP) las funciones que a continuacion se detallan:

...
b) Autorizar a la CARP a definir la traza definitiva de los Canales del Rio de la Plata entre el Km. 37 (Barra del Farallon) y el Km. 0 del Rio Uruguay, teniendo en cuenta los estudios realizados de las trazas alternativas.

e) Facultar a la CARP a reglamentar y administrar el uso de dicha obra."

El subrayado y la negrita me pertenecen.

Pasados más de 9 años, la CARP no ha dado cumplimiento a la encomienda de definir la traza definitiva de los Canales a Martín García *"teniendo en cuenta los estudios realizados de las trazas alternativas."*

Y ante los elevadísimos costos de derrocamientos en la traza actual por el Canal del Infierno para profundizar 1,53 metros, surge claramente como alternativa ambiental y económica mucho más conveniente la traza del Canal Buenos Aires -con las Alternativas A y B-, que la REPÚBLICA ARGENTINA debería proponer a la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY adoptar para acceder a las terminales portuarias uruguayas de Nueva Palmira, donde el Río Uruguay tiene mucha profundidad.

Por otra parte, resulta poco probable que se pueda mantener el Canal Ing. Mitre, e incluso profundizarlo, teniendo en cuenta la agradación de las partículas en suspensión

⁵⁹ Acta de la Sesión de la CARP 510.

⁶⁰ Acuerdo por Canje de Notas del 25/11/2016.

transportadas por el Río Paraná (~ 80/160 millones de toneladas/año⁶¹), particularmente por el Río Paraná de las Palmas, la progradación del Delta, para no hablar de las derivas que lo agravan por el abandono de trazas anteriores del mismo.

Por ello, antes de licitar, la ANPyN debe:

- **comparar varias variables** de trazas⁶² (mantenimiento anual esperado, sensibilidad a la agradación, riesgos ambientales, resiliencia climática, CAPEX (Gastos de Capital)/OPEX (Gastos Operativos), restricciones operativas).
- definir que la selección de traza no sea “de hecho” por el concesionario sino decisión pública **en la CARP** y documentada (REPÚBLICA ARGENTINA y REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY).

13.5. La ANPyN debe elaborar los proyectos de Zonas de cruce de la VNT en el Río de la Plata en los Canales Punta Indio, Intermedio, Brown e Ing. Emilio Mitre, y comunicarlos previamente a la CARP, una vez aprobados recién se pueden licitar.

Si se pretende ensanchar la VNT en el Río de la Plata las zonas de cruce de los Canales Punta Indio y Canal Intermedio a 255 metros, a 200 metros la zona de cruce del Canal Brown, identificados en el PET y “*Generar nuevas zonas de cruce*” en el Canal Ing. Emilio Mitre, **previamente** debe elaborar el Proyecto correspondiente, los relevamientos batimétricos, el Estudio Hidrosedimentológico, el Estudio de Impacto Ambiental, y demás estudios que se requieran de las Zonas de cruce citadas y de las zonas de cruce a generar, y comunicarlo previamente a la Licitación a la CARP, y eventualmente a la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, en cumplimiento de los artículos 17 a 22 del TRATADO DEL RÍO DE LA PLATA Y SU FRENTE MARÍTIMO, para determinar si el proyecto puede producir perjuicio sensible al interés de la navegación de la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY o al régimen del Río.

13.6. La ANPyN debe elaborar los anteproyectos de estudio de factibilidad de profundización de la VNT en el Río de la Plata a 12,81 metros y 13,41 metros, y comunicarlos previamente a la CARP, una vez aprobados recién se pueden licitar.

Si la ANPyN elaborara los anteproyectos de estudio de factibilidad de realizar un dragado de profundización a 12,81 metros (42 pies), o 13,41 metros (44 pies) en la VNT en

⁶¹ Si bien hay distintas estimaciones, todas están dentro de estos órdenes de magnitud.

⁶² Traza del Río Paraná Guazú y Canal Buenos Aires vs Traza del Río Paraná de las Palmas y Canal Ing. Emilio Mitre.

el Río de la Plata por la ruta del Canal Ing. Emilio Mitre,⁶³ existe la obligación de comunicarlos **previamente** a la CARP y eventualmente a la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, en cumplimiento de los artículos 17 a 22 del TRATADO DEL RÍO DE LA PLATA Y SU FRENTE MARÍTIMO, para determinar si el proyecto puede producir perjuicio sensible al interés de la navegación de la REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY o al régimen del Río.

Y ésto debe consignarse, **después**, en el PET.

Los Proyectos de Profundización de la VNT en el Río de la Plata a 12,81 metros (42 pies) al cero, ó 13,41 metros (44 pies) a presentar a la CARP, deben incluir la presentación de un **relevamiento batimétrico actualizado** de la zona a localizarse la extensión de la VNT, desde el Km. 239,1 del Canal Punta Indio hacia adelante por la profundización hasta los 12,81 metros (42 pies) al cero, ó 13,41 metros, a profundidades naturales, **la traza elegida y el estudio para analizar las posibles interferencias a la navegación**. Cabe precisar que, tampoco en este caso, el PET no informa dicha traza elegida. ni del estudio citado.

14. ¿Y LA CREACIÓN DEL COMITÉ DE CUENCA HÍDRICA?

El 3 de enero de 2003 entró en vigencia la Ley 25.688 que establece los presupuestos mínimos ambientales, para la preservación de las aguas, su aprovechamiento y uso racional.

En cumplimiento de dicha norma corresponde la creación del **Comité de Cuenca Hídrica** correspondiente, por ser la cuenca de la Vía Navegable Troncal en el Río Paraná de carácter interjurisdiccional.

Sin embargo, es otra norma que se ignora.

Buenos Aires, 23 de enero de 2026.

Ing. Hernán Darío Orduna
Ex Presidente de la Delegación de la Argentina
ante la Comisión Administradora del Río de la Plata

⁶³ Artículo 32.3.2. del PET.