

# VÍA NAVEGABLE TRONCAL (VNT)

## Informe de Gestión y Evaluación Ambiental (2025)

### AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN

#### 1.- Marco del Trabajo:

El presente informe tiene por finalidad dar cuenta de la gestión y evaluación ambiental a lo largo de toda la extensión de la Vía Navegable Troncal (VNT), teniendo especial consideración que la obra se encuentra actualmente en ejecución, conforme seguidamente se informa, y que en virtud de un nuevo llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional a fin de concesionar las actividades respectivas sobre dicha vía, actualmente consideradas como servicio público, es que con carácter previo a dicho trabajo se elabora el presente a los fines de la participación ciudadana.

#### 2.- Antecedentes Normativos de la VNT:

Liminarmente corresponde dar cuenta de los antecedentes normativos, en los que se ha enmarcado la gestión ambiental de la obra en ejecución llevada a cabo por la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS S.A.U. (en liquidación), como concesionaria de la Vía Navegable Troncal (VNT), rol que desempeña en virtud de lo normado por el Decreto N° 949/2020, por el cual se delegó en el entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE la facultad de efectuar el llamado y adjudicación de la Licitación Pública Nacional e Internacional, por el régimen de concesión de obra pública por peaje, en el marco de la Ley N° 17.520, 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, a riesgo empresario y sin aval del Estado).

Por su parte, el Decreto N°427/2021 otorgó a la entonces ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO la concesión de la operación para el mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y redragado y el correspondiente control hidrológico de la Vía Navegable Troncal.

En consecuencia, el 2 de septiembre de 2021 se suscribió el respectivo contrato entre el ESTADO NACIONAL y la entonces ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO por el plazo de DOCE (12) meses, prorrogable hasta la toma de servicio por parte de quien o quienes resultaren adjudicatarios de la licitación encomendada por el precitado Decreto N° 949/2020, con la finalidad de preservar el interés público comprometido en la

continuidad de los servicios, y evitar escenarios o situaciones que pudieren alterar o poner en riesgo la normal operación de los puertos que dependen de la Vía Navegable Troncal, con consecuencias negativas para el comercio exterior y el desarrollo de las economías regionales de la REPUBLICA ARGENTINA.

El contexto normativo detallado, fue posteriormente complementado con el dictado de la Resolución N° 515/2022 del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE prorrogando el citado contrato de concesión desde el 11 de septiembre de 2022 y hasta la efectiva toma de servicio por parte de quien o quienes resulten adjudicatarios de la licitación encomendada por el Decreto N° 949/20.

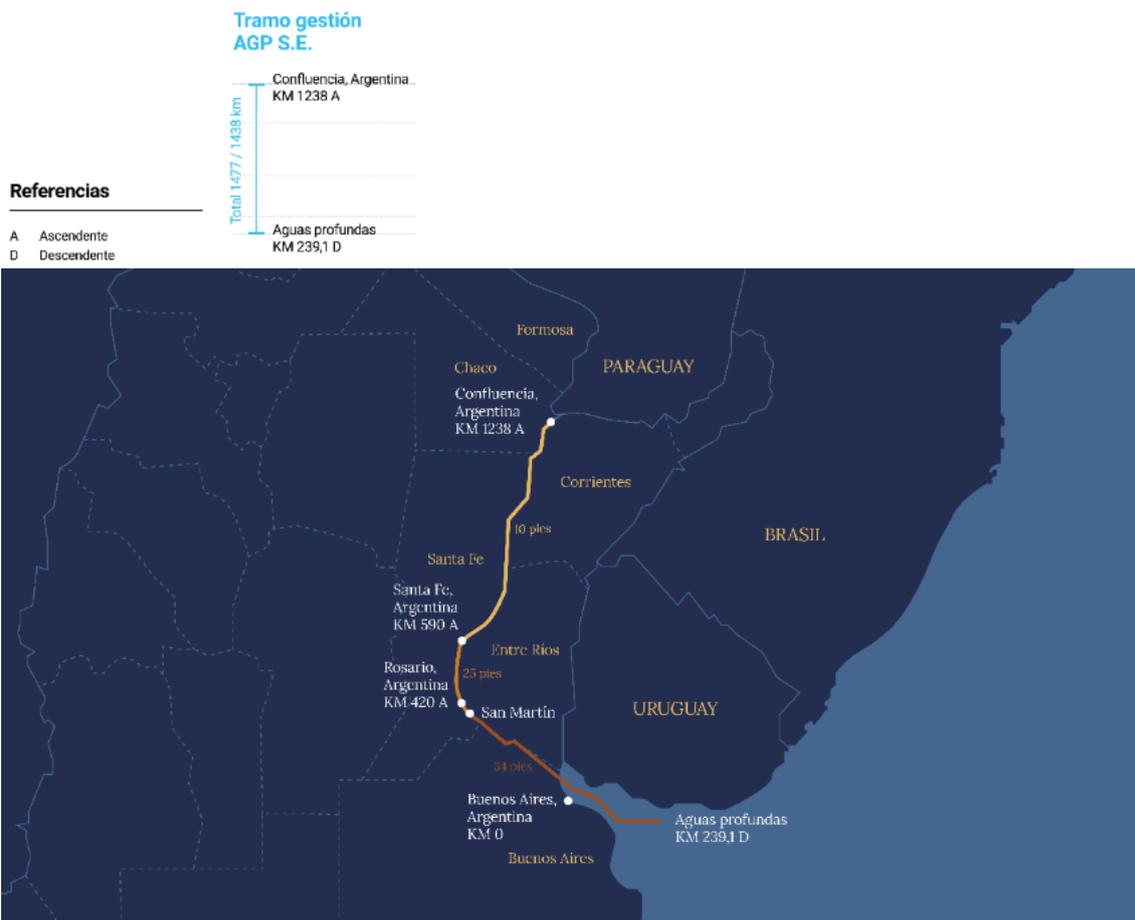
Asimismo, mediante la sanción del Decreto N° 699/2024, se declaró servicio público a las actividades de dragado, redragado, mantenimiento, señalización, balizamiento y control hidrológico de las vías navegables de jurisdicción nacional, y a su vez se derogó el Decreto N° 556/2021.

Ahora bien, mediante el Decreto N° 709/2024 se delegó en la entonces SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA la facultad de efectuar el llamado y adjudicación de la Licitación Pública Nacional e Internacional por el régimen de concesión de obra pública por peaje y/o de concesión de servicio público mediante el cobro de tarifas, peajes u otras remuneraciones, según el caso; todo ello en el marco de la Ley N° 17.520 y sus modificatorias, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado, redragado y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal comprendida entre el kilómetro 1238 del Río Paraná, punto denominado Confluencia, hasta la Zona de Aguas Profundas Naturales, en el Río de la Plata exterior, hasta la altura del kilómetro 239,1 del canal Punta Indio, por la vía del Canal Ingeniero Emilio Mitre y el Río Paraná de las Palmas, Río Paraná Bravo, Río Paraná Guazú, Río Talavera, Río Paraná–Océano Atlántico; así como también, se delegó en dicha repartición la facultad de efectuar el llamado y adjudicación de la licitación para las tareas de dragado y redragado, mantenimiento y señalización, con relación a otros tramos de la vía navegable de jurisdicción nacional no comprendidos en el Artículo 1° de dicho decreto. La misma norma encomendó a la ex SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES realizar una revisión integral del “Contrato de Concesión de la Vía Navegable Troncal” suscripto el 2 de septiembre de 2021 entre el ESTADO NACIONAL y la entonces ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, con la finalidad de facilitar el eficaz e inmediato traspaso de la concesión en favor de quien o quienes resulten adjudicatarios de la licitación pública encomendada.

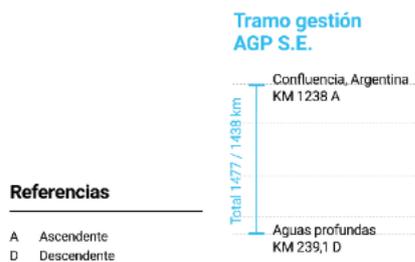
A su vez, en consideración a lo normado por la Ley 25.675 de política Ambiental Nacional y a la especificidad del objeto de la licitación, siendo la ex SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES la Autoridad de Aplicación del Decreto N° 709/24, se facultó a dicha repartición a establecer los procedimientos de evaluación de impacto ambiental necesarios y establecer los procedimientos para llevar a cabo la fiscalización y el control de la concesión o las concesiones que se adjudiquen en razón de las delegaciones propiciadas, por sí o a través de terceros.

En tal sentido, por Disposición 24/2024 de la entonces SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES, rectificadas por Disposición N° 28/24 de la misma ex Subsecretaría, se 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 ex ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, para la operación, mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y redragado y el correspondiente control hidrológico de la Vía Navegable Troncal comprendida entre el kilómetro 1238 del Río Paraná, punto denominado Confluencia, hasta el km 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, que obra como anexo de la misma (IF-2024-115586593-APN-DCTYH#MTR), y como su consecuencia, el 17 de octubre de 2024 se suscribió un nuevo contrato de concesión entre el ESTADO NACIONAL y la entonces ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO (IF-2024-113822689-APN-AGP#MEC).



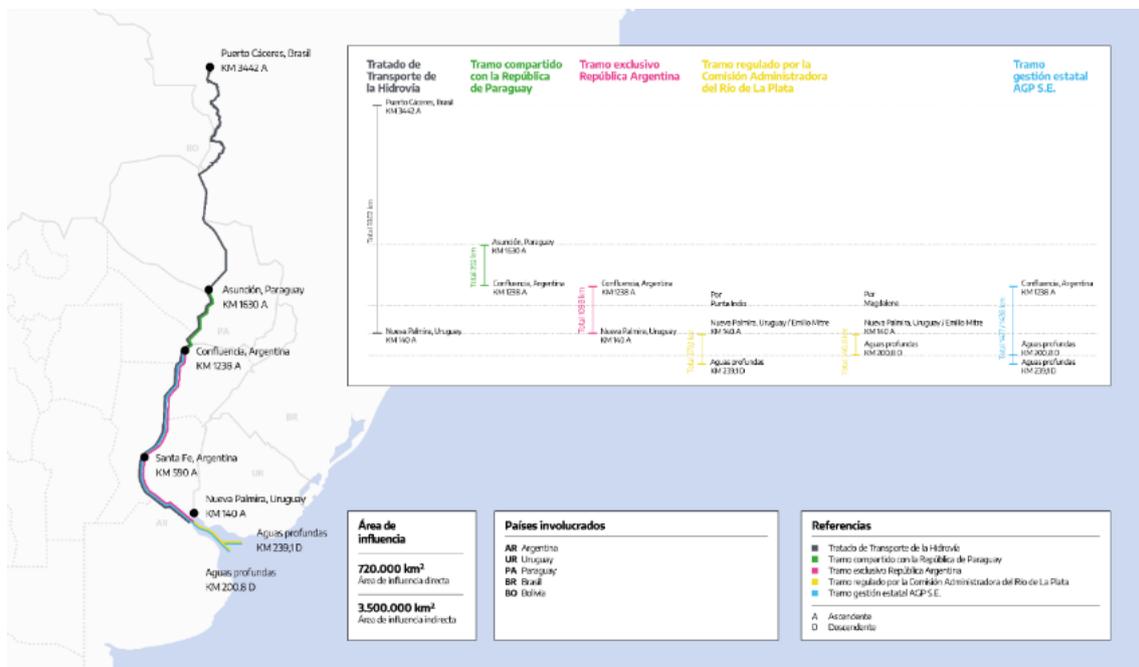
**Traza concesionada de la VNT**



En esta instancia, el 3 de enero del 2025 se dictó el Decreto de Necesidad y Urgencia 3 mediante el cual se creó la AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN (ANPyN) como ente autárquico en la órbita del MINISTERIO DE ECONOMÍA, con personería jurídica propia y capacidad para actuar en el ámbito del derecho público y privado, suprimiéndose en el mismo acto la ex SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES dependiente de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA, y disponiéndose la disolución y posterior liquidación de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD ANÓNIMA UNIPERSONAL (AGP S.A.U.); la misma norma dispuso que la AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN (ANPyN) sería la continuadora jurídica y mantendría las responsabilidades, competencias y funciones asignadas a la entonces SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES.

Asimismo, por el Artículo 5° de dicho decreto se estableció que la AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN asumirá el rol de Concesionario de la Vía Navegable Troncal hasta tanto se adjudique la licitación pública encomendada por el Decreto N° 709/24.

Resulta necesario subrayar que, aun cuando por el Decreto de Necesidad y Urgencia 3/2025 se haya ordenado la disolución y posterior liquidación de esta ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS S.A.U., por la Resolución N° 21/2025 del MINISTERIO DE ECONOMÍA se encomendó transitoriamente al Interventor de la AGP S.A.U. –en liquidación– el despacho de los asuntos indispensables para asegurar la continuidad de la gestión en lo que atañe a la administración de bienes, recursos, derechos y obligaciones a transferir, así como lo relativo al cumplimiento y seguimiento de los contratos en curso de ejecución de la AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN (ANPyN).



Descripción de la traza de la VNT- Actores involucrados.

### 3.- Estudios, Planes y Trabajos:

Teniendo en consideración lo mencionado, es que se han llevado a cabo distintas reuniones de trabajo entre los profesionales con idoneidad en materia ambiental, tanto de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO SAU como de la AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN (ANPyN), de las cuales dan cuenta las minutas que se encuentran como Archivos Embebidos en cada uno de los Informes autónomos obrantes a las órdenes 6 a 11 de las actuaciones administrativas, donde se puso en consideración todos los estudios y trabajos con los que se cuenta y forman parte de los antecedentes y material de consulta para el manejo ambiental de la VNT, dando como producido final el Informe mencionado por parte del Concesionario de la VNT que luce al orden 4 del EX-2025-107308063- -APN-ANPYN#MEC, cuyas conclusiones son compartidas por esta Agencia.

En ese marco, la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO SAU, a través de su Dirección de Infraestructura y Desarrollo Portuario, y su correspondiente área ambiental con competencia sustantiva en la materia, han elaborado el circunstanciado informe de antecedentes N° IF-2025-105690616-APN-DIYDP#AGP que luce como Archivo Embebido a la Nota N° 2025-106222500-APN-GG#AGP, que constituye un documento estratégico para la evaluación del estado ambiental actual de la Vía Navegable Troncal (VNT), infraestructura crítica para el desarrollo logístico y económico de la República Argentina.

El presente informe representa la valoración técnica en virtud de los antecedentes colectados, y dada la continuidad de la obra que se encuentra en ejecución, acredita de manera verosímil la inexistencia de efectos o alteraciones en el entorno natural.

En dicho entendimiento, a tenor de dichos antecedentes obrantes en las actuaciones, y lo aquí valorado en materia ambiental, específicamente relacionados con la Vía Navegable Troncal (VNT) -traza ya concesionada- y, adicionalmente, la gestión ambiental llevada a cabo por la Administración General de Puertos (AGP) en el marco del seguimiento y actualización de los Planes de Gestión Ambiental (PGA) vigentes, dan cuenta de lo adecuado y del oportuno abordaje para la preservación y protección del ambiente.

Cabe aclarar que este documento no constituye una Evaluación de Impacto Ambiental (EIA), ya que las actividades se encuentran en ejecución y, por lo tanto, no resulta factible aplicar un procedimiento de EIA.

Los estudios disponibles, como el presente, se refieren a un estado de situación en el cual la obra ya se encuentra implantada y ajustado a los PGAs vigentes, no se trata de un proyecto, lo que demuestra un adecuado y oportuno abordaje para la preservación y protección del ambiente con la debida antelación.

En este sentido, un estudio de impacto ambiental representaría un proceso para advertir tempranamente y verificar el cumplimiento de las políticas ambientales. Sin embargo, tratándose de una obra en ejecución tales procesos preventivos y acciones ya se vienen implementando interdisciplinariamente mediante planes, proyectos y programas.

Asimismo, los antecedentes y labores realizadas dan cuenta, que de forma oportuna fueron abordadas previamente, y de forma prioritaria, minimizando cualquier efecto negativo que pudiera generarse en el ambiente, conforme lo demuestran los diversos estudios realizados a lo largo de los años, en los que la Vía Navegable Troncal se encuentra en funcionamiento.

Resulta menester poner de relieve la observancia progresiva en la materia ambiental respecto de la obra en ejecución -y a concesionar- dado que la actual Concesionaria da cuenta que los contratistas a cargo de las distintas tareas de Dragado, Balizamiento y Mantenimiento de la red hidrometeorológica reportan mensualmente las acciones y eventualidades que pudieran ocurrir en el marco de los PGA específicos de sus tareas, y su cumplimiento.

Se destaca así el cumplimiento de los objetivos ambientales, se cumplen de manera progresiva y en estricta vinculación con las actividades concesionadas, actualmente declaradas como servicio público mediante Decreto N° 699/2024. Corresponde advertir entonces que la obra en ejecución, cuya continuidad se prevé, ha perseguido y lo sigue haciendo y se continúa trabajando en la detección, identificación y evaluación del ambiente en estricta vinculación con el proyecto bajo estudio. Para ello, se realizan sugerencias y acciones constantes para potenciar los efectos positivos a fin de facilitar la adecuación correspondiente a las actividades en ejecución.

Así las cosas, se evidencia el accionar que, de forma rigurosa y relevante, se brinda la debida participación a los distintos grupos involucrados, persiguiendo sustentablemente la preservación y protección ambiental.

De consuno con lo antedicho se ha llevado a cabo un análisis exhaustivo, teniendo en cuenta las conclusiones de los estudios ambientales existentes, respecto las cuales se comparte su temperamento y se certifica sustantivamente su adecuación a las actividades realizadas.

Así como también, se han evaluado las actividades en curso sobre la VNT y la gestión ambiental mediante la revisión del Plan de Gestión Ambiental (PGA) vigente.

Cabe destacar que corresponde informar que se garantizan un conjunto de medidas, acciones y procedimientos diseñados para prevenir, mitigar y monitorear los impactos ambientales que puedan surgir de las actividades en la VNT.

En dicho entendimiento se pone de relieve que los Planes de Gestión Ambiental (PGA) representan herramientas esenciales en la gestión ambiental sostenible de las distintas actividades de dragado, mantenimiento y señalización de la VNT como así también del control hidrológico.

En ese sentido, se verifica la adecuada y progresiva gestión ambiental llevada a cabo a través del seguimiento y actualización de los Planes de Gestión Ambiental (PGA) vigentes.

#### **4.- Caracterización:**

En virtud de la configuración en ejecución la gestión ambiental de la VNT se basó en:

- Plan de Gestión Ambiental de las operaciones de profundización de la Vía Navegable Santa Fe – Océano a 36/28 pies. Revisión 1 HDRV/128/2007. Marzo 2007.
- Plan de Gestión Ambiental Sección Santa Fe – Confluencia. HDRVSN/010/2011. Marzo 2011.
- Mantenimiento de Boyas, Balizas y Spar: Plan de Gestión Ambiental. Revisión 1. Noviembre 2022.
- Mantenimiento y Ampliación de la Red Hidrometeorológica de la Vía Navegable Troncal: Plan de Gestión Ambiental. Revisión 3. Febrero 2024.

El PGA correspondiente a la sección Santa Fe – Océano de la VNT, establecido por el contrato de concesión, era el de la profundización a 34/25 pies de calado 14 navegable.

A su vez, la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SAU adoptó e impuso a la empresa encargada del dragado, actualmente la firma Compañía Sudamericana de Dragado, el cumplimiento del PGA de la profundización a 36/28 pies de calado navegable.

Dicho PGA fue remitido y revisado por la entonces SUBSECRETARÍA DE PUERTOS, VÍAS NAVEGABLES Y MARINA MERCANTE, y se considera la adopción de este como una mejora en la gestión ambiental de la VNT, ya que incorpora nuevos programas y planes de impactos más cercana en el tiempo. Es por ello que través de las planificaciones y gestión ambiental aplicada, se asegura la conservación del ambiente.

Asimismo, se evidencia el requerimiento a las empresas contratistas a cargo de los servicios de “Mantenimiento de Boyas, Balizas y Spars” de la VNT, actualmente la firma Dragados y Balizamientos S.A y, del “Mantenimiento y Ampliación de la Red Hidrometeorológica”, actualmente la firma American Consulting Group S.A., la realización y cumplimiento de PGAs específicos de las tareas que realizan.

Por otra parte, se advierte sobre el control y verificación acerca de la observancia de los PGAs vigentes en la VNT en virtud de lo informado por los diversos contratistas de las actividades concesionadas, y lo reportado por estos.

Dicha información es proporcionada periódicamente a la AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN quien la evalúa y efectúa el control de su cumplimiento en el marco del contrato de concesión.

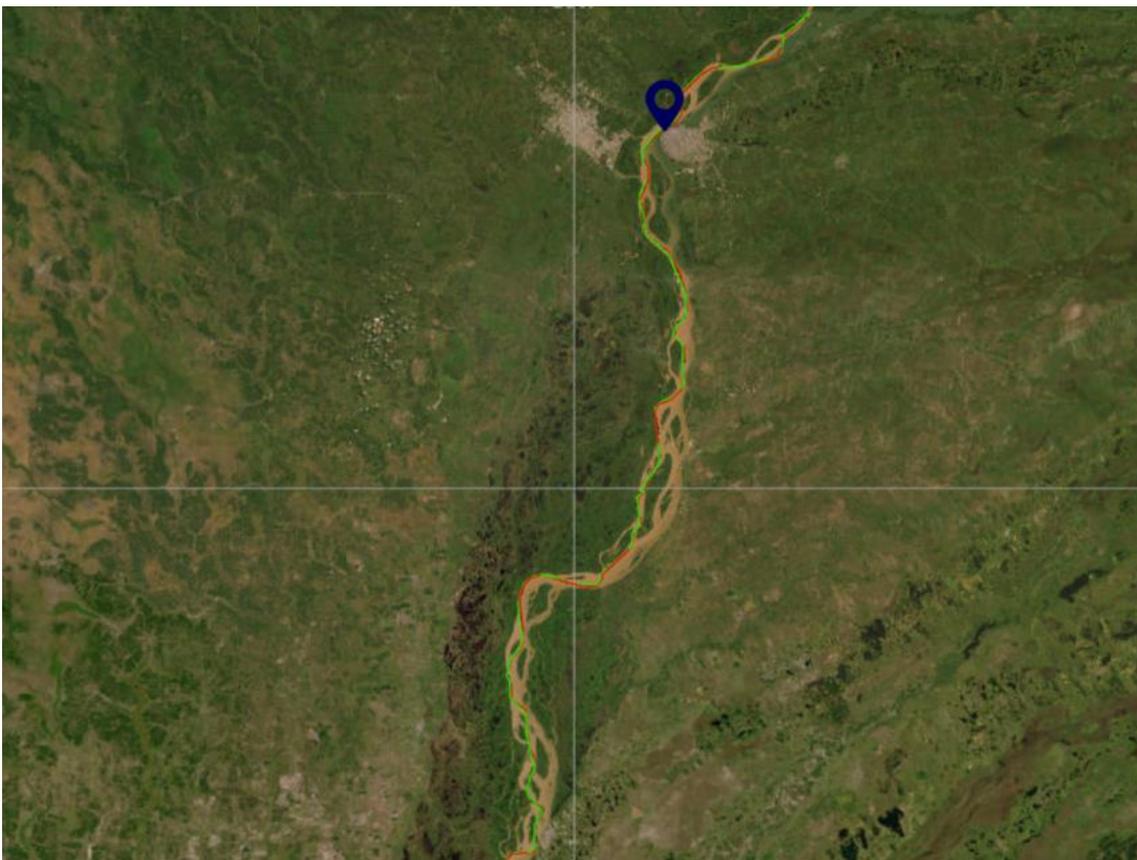
#### **5.- Gestión Apropiaada del Ambiente:**

Es dable destacar que se realizan labores constantes tendientes a la preservación y conservación ambiental de modo que la actual concesionaria como los contratistas proponen y realizan modificaciones de los PGA a través de un proceso permanente de revisión y ajuste de componentes, objetivos y metodologías ya que la vía navegable no es un elemento estático, sino que por tratarse de un río meandrónico (sinuoso, lleno de curvas y cambios de sentido) se van produciendo ajustes permanentes que conllevan a las modificaciones y actualizaciones mencionadas precedentemente.

En la siguiente figura puede observarse el curso del río y su forma meándrica en cercanías de la localidad de Zarate-Campana-En color verde-rojo se puede visualizar la traza concesionada.



En la siguiente figura puede observarse el curso del río y su forma meándrica en cercanías de la localidad de Resistencia- Corrientes- En color verde- rojo se puede visualizar la traza concesionada.



Es por ello que, se han elaborado nuevas Fichas de Gestión Ambiental (FGA) de pasos del Paraná Medio e Inferior, así como para el Río de la Plata que mantienen actualizado de manera permanente el PGA.

Las FGA, que forman parte del Plan de Manejo por Pasos, son elaboradas para Pasos especialmente significativos en relación con la magnitud de los volúmenes a dragar, la presencia de sedimentos finos y usos del río y sus costas.

En cada ficha se presenta la información básica sobre la ubicación del área de intervención, se identifican las acciones impactantes, los aspectos o factores sensibles del medio receptor y, los distintos actores sociales involucrados no sólo con la vía navegable sino también con otros usos del río en ese lugar.

Siempre entendiendo al sistema intervenido como un sistema dinámico que puede sufrir modificaciones a lo largo del tiempo.

En este sentido, se han elaborado un total de 15 FGA nuevas, pasando de una cantidad inicial de 14 a las actuales 29.

Dichas fichas de gestión ambiental son documentos claves para identificar preliminarmente los impactos ambientales, esta herramienta permite la detección temprana de riesgos y aseguran el cumplimiento normativo.

Esta medida de mitigación sirve como punto de partida para la definición de acciones y compromisos que se toman para evitar, minimizar o gestionar posibles impactos significativos en el ambiente.

Modelo de FGA vigente:

ÁREA: RÍO PARANA		
SUB-ÁREA: PARANA INFERIOR		
NOMBRE	PROGRESIVAS	INTERVENCIÓN DE LA FICHA
PASO LAS HERMANAS BRAZO DERECHO + ENTREPASO LAS HERMANAS BRAZO DERECHO - ARRIBA OBLIGADO	km 324,6 a km a 322,4	Oct-Dic 2022
<b>ACCIONES DEL PROYECTO</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dragado de mantenimiento</li> <li>Descarga del material en zona habilitada</li> <li>Navegación comercial</li> </ul>		
<b>VOLUMENES DE INTERVENCIÓN *</b>		
ETAPA INICIAL (m³)	ETAPA DE MANTENIMIENTO (m³/año)	INTERVENCIÓN DEL TRIMESTRE (m³)
2.653.882	1.230.000	730.000
<b>DURACIÓN ACUMULADA DE LOS TRABAJOS *</b>		
ETAPA INICIAL	ETAPA DE MANTENIMIENTO	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dragado: 26,68 días/año</li> <li>Descarga: 6,58 días/año</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dragado: 14,69 días/año</li> <li>Descarga: 2,45 días/año</li> </ul>	
<b>COMPONENTES DEL MEDIO RECEPTOR</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Biota acuática en general en todo el río, brazo principal (derecho) y secundario, humedales adyacentes, Isla Las Hermanas</li> <li>Pesca: Desarrollo de pesca comercial y artesanal</li> <li>Clubes náuticos y centros recreativos: Balneario Municipal, Club Náutico de Ramallo, Club de Regata</li> <li>Puertos comerciales: Puerto Ramallo</li> </ul>		
<b>CALIDAD DE AGUA (MCA) Y SEDIMENTOS (MCS)</b>		
<b>CALIDAD DE AGUA</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Diagnóstico Pre Adecuación LHD, Dic 2021. 8 muestras: km 322,6; km 314,2; km 316,7; km 318,7; km 320,7; km 322,7; km 325,2 y km 330,7. Sin valores que superen los niveles guía</li> <li>Diagnóstico Post Adecuación LHD, Ene 2022: km 322,6; km 314,2; km 316,7; km 318,7; km 320,7; km 322,7; km 325,2 y km 330,7. Sin valores que superen los niveles guía</li> <li>Diagnóstico por Adecuación de Traza: Valores de Zinc y Niquel, supera valores CARU uso 4 y Eto 831/03</li> </ul>		
<b>CALIDAD DE SEDIMENTOS</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Diagnóstico Pre Adecuación LHD, Dic 2021: La muestra del km 318,7 presentó material fino superior al 5% (9,27 %), sin valores que superen los niveles guía; km 312,6; km 314,2; km 316,7; km 320,7; km 322,7; km 325,2; km 330,7 &lt; 5% de finos.</li> <li>Diagnóstico Post Adecuación LHD, Ene 2022: Sólo la muestra del km 318,7 presentó material fino superior al 5% (13,97 %), sin valores que superen los niveles guía; km 312,6; km 314,2; km 316,7; km 320,7; km 322,7; km 325,2; km 330,7 &lt; 5% de finos de finos</li> <li>Diagnóstico por Adecuación de Traza: No se realizaron informes químicos por no poseer las muestras material fino mayor al 5% (septiembre 2022)</li> </ul>		
<b>FUENTES POSIBLES DE CONTAMINACIÓN</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Aportes desde aguas arriba</li> <li>Fuente Industrial asociado a Villa Esther (Industria papel, químicas, aceite vegetal, alimenticias, jaboneras, frigoríficas, almacenaje de combustibles)</li> <li>Desembocadura del arroyo Frías</li> </ul>		
<b>MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTIVAS</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Difusión de información sobre el avance de los trabajos, localización y permanencia de los equipos</li> <li>Conocimiento actualizado de la calidad de agua y sedimentos a través del programa de calidad de aguas y sedimentos</li> <li>Frente al eventual hallazgo de material histórico o arqueológico durante los trabajos de dragado, se informará a AGP</li> </ul>		
<b>ACTORES INVOLUCRADOS</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Administración General de Puertos</li> <li>Subsecretaría de Puertos Vías Navegables y Marina Mercante</li> <li>Campaña Sudamericana de Dragados</li> <li>Prefectura Naval Argentina y autoridades portuarias</li> <li>Usuarios de la vía navegable</li> </ul>		
<b>SEGUIMIENTO DEL PROGRAMA</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Implementación, en tiempo y forma del Programa de Actualización del PGA y todas sus componentes (monitoreos)</li> <li>Incorporación permanente en las actividades de dragado y vaciado, de los resultados del Programa de Evaluación de calidad de agua y sedimentos si correspondiere</li> <li>Confirmación de las condiciones de disponibilidad del material a dragar</li> <li>Actualización del programa de actualización del PGA, en caso de corresponder incorporación de nueva información</li> <li>Comunicación eficiente entre AGP y todos los sectores involucrados</li> <li>A través del Programa de Comunicación Social, difundir permanentemente posicionamiento y tiempo de trabajo de los equipos</li> </ul>		

Por otro lado, y en marco de la misma actualización del PGA, se han incorporado progresivamente nuevas estaciones de muestreo de agua y/o sedimentos en la programación de las campañas anuales de monitoreo de calidad de esas matrices ambientales, correspondientes a los programas de Evaluación de Calidad de Sedimentos y de Evaluación de Calidad de Agua del PGA.

En particular se han incorporado 24 estaciones de muestreo, elevando el total de 112 estaciones en la campaña de 2022 a 136 estaciones en la campaña correspondiente a 2025.

Estas estaciones de muestreo ambiental son puntos estratégicos que recolectan datos sobre la salud del ambiente en la VNT, permitiendo la detección de contaminantes y la evaluación de la calidad del agua, pudiendo así, planificar medidas que eviten el deterioro ambiental y midiendo la efectividad de los PGA. En las siguientes figuras 1 a 3 se presentan mapas con las estaciones de muestreo de agua y sedimentos ejecutadas en la última Campaña Anual.

Figura 1: Localización de sitios de muestreo durante la campaña MACA/MACS 2025. Tramo Santa Fe – Confluencia (SFC)

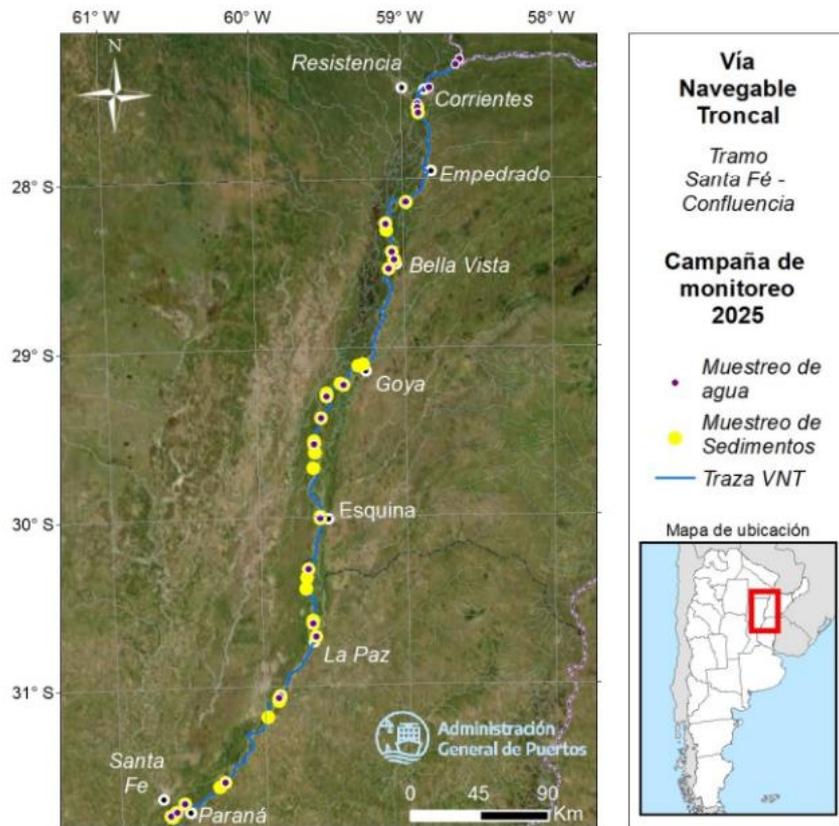


Figura 2: Localización de sitios de muestreo durante la campaña MACA/MACS 2025. Tramo Santa Fe – Océano (SFO) hasta San Pedro



Figura 3: Localización de sitios de muestreo durante la campaña MACA/MACS 2025. Tramo Santa Fe – Océano (SFO). San Pedro hasta Punta Indio



Los antecedentes de los informes mencionados, elaborados por la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SAU (en liquidación) y ésta ANPY, se encuentran en el Link de acceso a la información ambiental de la VNT:

[https://puertobuenosairesgobar-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/vdalessandro\\_agpse\\_gob\\_ar/EumB9GamCAhHhMXKwvWRaJlBg8-40lLe\\_eHJ2g\\_6DOKTAA?e=7vnCFo](https://puertobuenosairesgobar-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/vdalessandro_agpse_gob_ar/EumB9GamCAhHhMXKwvWRaJlBg8-40lLe_eHJ2g_6DOKTAA?e=7vnCFo)

## 6.- Situación Actual y futura:

Cabe destacar que este instrumento confeccionado por la AGP SAU, resulta fundamental para asegurar el cumplimiento de los principios y objetivos de la Ley N° 25.675, Ley General del Ambiente, particularmente los principios de prevención, precaución, equidad intergeneracional, progresividad y sustentabilidad.

Asimismo, proporciona una visión integral de las prácticas ambientales y su impacto en la VNT, como sistema logístico de vital importancia para el país y su sistema productivo ya que por esa vía transita aproximadamente el 80% el comercio exterior del país.

Del análisis de la documentación, se concluye que la gestión ambiental de la VNT demuestra un compromiso con la normativa ambiental vigente, considerándolo como el punto de partida para la optimización continua de la gestión ambiental, garantizando que todas las operaciones se realicen minimizando los impactos sobre el ecosistema fluvial y sus áreas de influencia.

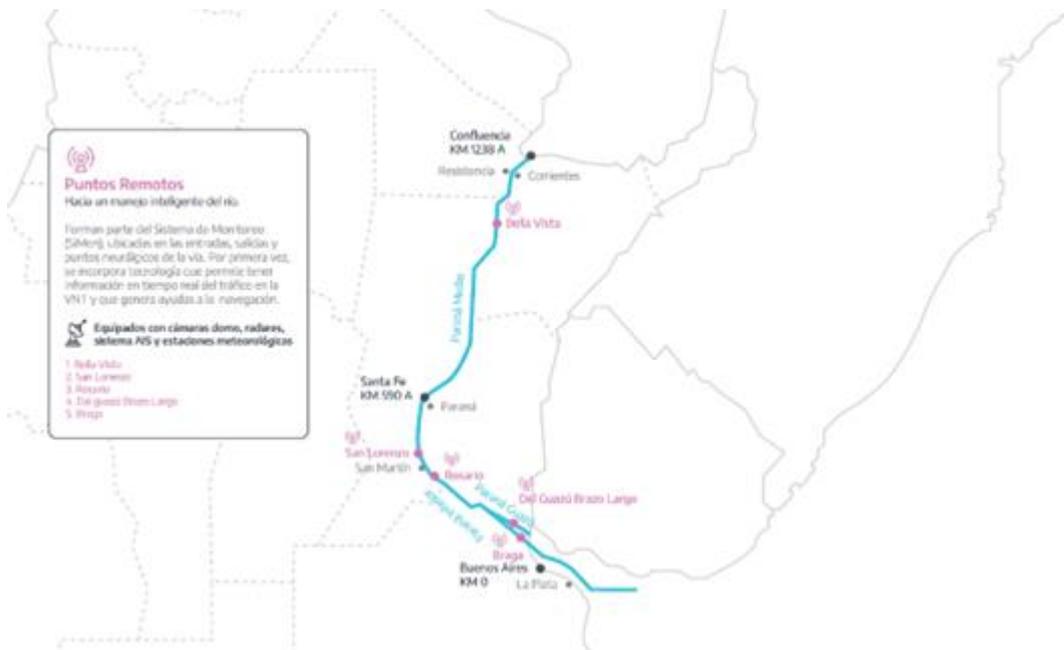
Dicho informe, resulta ser un documento crucial para evaluar el estado actual ambiental de la Vía Navegable Troncal (VNT).

Es dable acentuar que las acciones que se vienen desarrollando mejoran la navegabilidad de la VNT en todos sus aspectos, proporcionando una continua optimización de la seguridad en la navegación y fomentando la evolución hacia una vía de navegación más eficiente, y sostenible, respetando la tendencia natural del río y permitiendo de esta manera mitigar afectaciones ambientales.

El hecho de mejorar la navegabilidad se encuentra en relación directa con la preservación del ambiente, ya que, destaca aclarar, en comparación con el transporte por vía terrestre, la navegación fluvial tiene menores emisiones de CO2 por tonelada transportada, menor desgaste de infraestructura vial, menor consumo energético, etc.

Con relación a la situación futura de la VNT, una vez que se disponga la continuidad de la ejecución de la obra mediante la nueva concesión se continuará con los relevamientos, planes y programas para cumplir con la constante adecuación de las actividades que se realizan cuya finalidad exclusiva es la minimización de los riesgos ambientales.

Conforme a lo expuesto, se reconoce la importancia en la referida materia, por lo que en el marco de la competencia primaria ambiental corresponde validar el documento final elaborado y presentado por la AGP SAU como actual concesionario de la VNT.



Puntos remotos de monitoreo general del concesionario

## INFORMACIÓN HIDROMETEOROLÓGICA Y AMBIENTAL

La misma se divide en dos subsistemas: sensores hidrometeorológicos y sensores de calidad de agua.

### SENSORES HIDROMETEOROLÓGICOS.

- Estación meteorológica.
- Temperatura del aire.
- Humedad relativa.
- Presión barométrica.
- Dirección del viento.
- Velocidad del viento.

### SENSORES METEOROLÓGICOS

- Correntómetro.
- Velocidad de corriente.
- Temperatura del agua.

- Hidrómetros.
- MMSI y tipo.
- Velocidad de viento promedio y de ráfaga.
- Dirección de viento y de ráfaga.
- Temperatura de aire.
- Humedad relativa.
- Punto de rocío, presión de aire y tendencia.
- Latitud.

### SENSORES DE CALIDAD DEL AGUA

- Fluoresceína.
- Clorofila A.
- pH.
- Potencial de oxidación-reducción.
- Conductividad.
- Oxígeno disuelto.
- Turbidez.



Información suministrada mediante la plataforma de monitoreo del concesionario

En tal sentido, como bien surge de las reuniones de trabajo mantenidas mencionadas precedentemente en este informe, se sugiere realizar una audiencia pública facilitando la información técnica con la que se elaboró el informe, como elemento fundamental de transparencia y para fomentar la participación social en los procesos de toma de decisión a fin de promover y reforzar la participación social en las decisiones fundamentales del desarrollo sustentable, que éste organismo, como la AGP SAU, llevan a cabo en la Vía Navegable Troncal (VNT).

Esta instancia ratifica y acompaña los informes y la documentación anejada, atento su relevancia y el bagaje técnico que contiene, destacándose que los estudios que se recopilan concluyen que la actividad, correctamente gestionada, no ha producido ni produce ni predice ningún daño grave ni irreversible, sino que por el contrario representado palmariamente la adopción y adecuación de medidas eficaces a fin de impedir la degradación del medioambiente.

### 7.- Conclusiones Finales:

En virtud de la totalidad de lo informado, teniendo en cuenta los antecedentes colectados, los planes y trabajos desarrollados evaluados previamente a la elaboración del presente informe, los que dan cuenta de la gestión y evaluación ambiental, y bajo la manda legal de avanzar a fin de efectivizar un nuevo procedimiento de selección para la concesión de obra pública y/o concesión de servicio público de las obras referidas en el Artículo 1° del Decreto N° 709/2024, de acuerdo a la delegación allí efectuada, en pos de preservar los derechos ambientales y cumplir con las obligaciones que consagra en cabeza de las autoridades nacionales la Ley N° 25.675 y la CONSTITUCIÓN NACIONAL, deviene necesario convocar a una Audiencia Pública.

Es objeto piramidal de la misma someter a consideración y participación ciudadana la documentación técnica y legal, antecedentes del caso, para llevar a cabo la aprobación de la nueva documentación licitatoria en el marco de un nuevo llamado licitación pública nacional e internacional con el objeto enunciado

y, en consecuencia, adjudicar la concesión de los servicios de la Vía Navegable Troncal, a largo plazo, a empresas y actores del sector privado sin aval del estado.

En función de los antecedentes normativos e institucionales precisados, la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPYN), en su carácter de Autoridad de Aplicación, correspondiéndole fijar las políticas generales de explotación de las vías navegables, y en ejercicio de la responsabilidad en materia ambiental para fijar los procedimientos de evaluación y emisión de las declaraciones de aptitud, reconoce la trascendencia de la materia y, en observancia del principio de participación ciudadana consagrado en el artículo 19 de la Ley N° 25.675, considera imprescindible convocar a una Audiencia Pública.

Dicha convocatoria encuentra su fundamento legal en el Decreto N° 1172/2003 de Acceso a la Información Pública, específicamente en su Anexo I "Reglamento General de Audiencias Públicas para el Poder Ejecutivo Nacional".

Se considera que dicho mecanismo de participación facilitará el acceso a la información técnica que sustenta el informe, constituyendo un proceso esencial de transparencia y participación ciudadana en la de toma de decisión vinculada al desarrollo sustentable ambiental en el marco de un nuevo llamado a licitación de la Vía Navegable Troncal (VNT).

Corolario, esta área propiciante ha elaborado un proyecto de Resolución, y sus respectivos Anexos, que instrumentan el llamado a Audiencia Pública, garantizando así el derecho de la ciudadanía a participar y expresarse respecto del presente informe, la documentación y antecedentes a publicarse respecto de la gestión ambiental de la VNT, conforme lo establecen los principios rectores de la Ley de Política Ambiental Nacional, y el marco normativo aplicable a la concesión de la Vía Navegable Troncal.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
AÑO DE LA RECONSTRUCCIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Informe gráfico firma conjunta**

**Número:**

**Referencia:** VÍA NAVEGABLE TRONCAL (VNT) Informe de Gestión y Evaluación Ambiental (2025)

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 16 pagina/s.