



# ESTADO DE SITUACIÓN DE LA HIDROVÍA PARAGUAY- PARANÁ: SEPTIEMBRE 2024 - OCTUBRE 2025

Fecha: noviembre 2025.



## INTRODUCCIÓN

La Bolsa de Comercio de Santa Fe (BCSF) ha sido una impulsora histórica del dragado y acondicionamiento de la Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP). Desde la década de 1990, la institución y sus autoridades participaron activamente en su desarrollo, que incluyó la firma del primer contrato para su dragado y balizamiento.

El presente documento reúne los acontecimientos más relevantes vinculados a la Hidrovía Paraguay Paraná (HPP), en el período comprendido entre septiembre de 2024 y octubre de 2025, dando continuidad a informes previos publicados por la casa de estudios<sup>1</sup>.

## SITUACIÓN ACTUAL DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANA

A continuación, se presentan los principales hechos ocurridos entre septiembre de 2024 y octubre de 2025, organizados cronológicamente por mes, con el objetivo de ofrecer una visión sintética y ordenada de la evolución reciente del proceso licitatorio y de los acontecimientos más relevantes vinculados a la hidrovía:

### - *Noviembre de 2024:*

El 20 de noviembre de 2024 se lanzó el proceso licitatorio para cesionar por 30 años (renovables por igual periodo) la gestión de la Vía Navegable Troncal de los ríos Paraná-Paraguay (VNT), reemplazando la administración estatal vigente desde 2021, adjudicado en 1990 al consorcio Jan de Nul y Emepa S.A.

### - *Diciembre de 2024:*

La firma procedente de Bélgica *Dredging Environmental and Marine Engineering NV* (DEME) presentó una denuncia por presunto direccionamiento del pliego en favor de Jan de Nul, seguida por reclamos de las empresas *Rohde Nielsen* y *China Communications Construction Company* (CCCC). Como consecuencia, la apertura de sobres, inicialmente prevista para el 29 de enero de 2025, fue postergada al 12 de febrero del mismo año.

### - *Enero de 2025:*

Mediante el decreto de necesidad de urgencia (DNU) N.º 03/2025, se dispuso la disolución de la Administración General de Puertos (AGP) y la creación de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPyN), organismo autárquico dependiente del Ministerio de Economía. Este nuevo ente concentrará las funciones de planificación, regulación, control, fiscalización, gestión y desarrollo de los puertos y vías navegables del país con el objetivo de promover la inversión privada y la modernización de la infraestructura portuaria y logística.

Actualmente tiene a su cargo la administración temporal de concesiones de la VNT, es decir las tareas de dragado y balizamiento continúan bajo control estatal, con subcontratación a Jan de Nul (dragado) y EMEPA S.A (balizamiento). Estos contratos se renuevan de manera transitoria hasta la adjudicación definitiva del nuevo concesionario.

---

<sup>1</sup> Titulado “Conflicto diplomático en torno a la Hidrovía Paraná-Paraguay (a septiembre)”, el informe puede consultarse en nuestra [página web](#).

- *Febrero de 2025:*

El 11 de febrero de 2025, la Procuraduría de Investigaciones Administrativas (PIA) emitió un dictamen que señaló irregularidades en la redacción del pliego y la composición de la comisión evaluadora de las ofertas, además se cuestionó la inclusión de un canon de US\$78 millones destinado a cancelar una deuda estatal con Jan de Nul.

El 12 de febrero de 2025, al cerrar la presentación de ofertas, solo la firma DEME formalizó su propuesta, pese al interés inicial manifestado por 11 empresas.

Ese mismo día, el Gobierno anuló la licitación e informó que se iniciaría una investigación ante la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia, por presuntas presiones o connivencia entre oferentes. En este contexto, DEME, que había sido denunciante, pasó a ser acusada por el propio Gobierno. Tras la anulación, el Ejecutivo decidió rediseñar el pliego para un nuevo proceso licitatorio, que cuenta con el respaldo del sector privado.

- *Junio de 2025:*

El 24 de junio de 2025 en la ciudad de Florianópolis, la Hidrovía Paraguay-Paraná fue eje central de la Cumbre de Ciudades, donde la Región Centro (Santa Fe, Córdoba y Entre Ríos) y el CODESUL (Consejo de Desarrollo e Integración Sur) firmaron una Carta de Compromiso para avanzar en cooperación en infraestructura, logística e innovación sostenible. En esta se acordó trabajar hacia un Memorando de Entendimiento entre los gobernadores que institucionalice la cooperación bilateral, en el marco de las normas nacionales y lineamientos del Mercosur.

- *Julio de 2025:*

El 23 de julio de 2025, en la ciudad de Paraná (Entre Ríos), se realizó la tercera reunión técnica de la Mesa Interdisciplinaria para el Desarrollo de la Vía Navegable Troncal (VNT) de la que participaron representantes del Gobierno nacional, provincias, cámaras empresarias, organizaciones ambientalistas y el sector agroexportador. Los temas principales abordados fueron: modelo tarifario, sostenibilidad ambiental y gobernanza del futuro concesionario.

El modelo tarifario generó posiciones divergentes entre los actores del sector. Los puertos del sur bonaerense promueven un esquema por milla navegada, en el cual el peaje se calcula según la distancia efectivamente recorrida dentro del tramo concesionado. En cambio, las terminales del Gran Rosario defienden un sistema por tramos, que divide la vía navegable en secciones predeterminadas y aplica una tarifa fija por cada tramo, sin considerar la distancia real recorrida. La definición de este punto será clave para el cierre del nuevo pliego licitatorio. Por primera vez, las principales entidades empresarias del país expresaron su respaldo público al proceso, interpretado como una señal de alineamiento del sector privado con el nuevo esquema institucional del Gobierno.

- *Septiembre de 2025:*

El Gobierno argentino emitió dos resoluciones publicadas en fecha 5 de septiembre de 2025 por la ANPyN y la AGP<sup>2</sup> que impactan directamente en la HPP, al tiempo que generaron repercusiones diplomáticas y comerciales en la región.

La primera de ellas, la Resolución 40/2025 estableció una bonificación del peaje en el tramo del Canal Martín García por 60 días, mientras que la segunda, Resolución 77/2025, prorroga la bonificación del peaje establecida para el tramo Puerto de Santa Fe-Confluencia (Sección II) de la Vía Navegable Troncal, originalmente dispuesta por la Resolución 13/24 de septiembre de 2024, desde el 1° de julio hasta el 31 de agosto de 2025, manteniendo las condiciones tarifarias vigentes. La segunda medida busca dar continuidad a un esquema temporal de reducción de tarifas mientras se completan estudios y consultas sobre la justicia y razonabilidad del tramo tarifario, en el contexto de la transición de la AGP a la ANPyN.

- *Octubre de 2025:*

El 3 de octubre de 2025, mediante la Resolución 48/2025, ANPyN convocó a una audiencia pública para poner en consideración el Informe de Gestión y Evaluación Ambiental de la VNT A partir de esta instancia, la Asociación Argentina de Abogados/as Ambientalistas y el Colectivo de Acción por la Justicia Ecosocial denunciaron penalmente a la ANPyN ante la PIA por presuntas irregularidades y posibles hechos de corrupción. La denuncia se funda en la ausencia de un estudio de impacto ambiental válido, en incumplimientos de la Ley General del Ambiente y del Acuerdo de Escazú.

Luego en fecha 8 de octubre de 2025 se publicó la Resolución 103/2025 emitida por la AGP que extiende hasta el 31 de octubre de 2025 la bonificación prevista en la Resolución 13/2024 para el pago del peaje en la Vía Navegable Troncal, correspondiente al tramo entre el Puerto de Santa Fe y Confluencia. Esta bonificación aplica al transporte internacional y establece una tarifa de 1,25 dólares por tonelada de registro neto.

## **NUEVO PLIEGO LICITATORIO**

Como se desarrolló al inicio de este informe, luego de la impugnación del pliego, el gobierno comunicó que a fines de 2025 se lanzaría un nuevo llamado a licitación pública.

Se estima que las nuevas condiciones, serían las siguientes: el plazo de concesión sea de 30 a 20 años; se incluyan los nuevos tramos: Paraná-Guazú y Pasaje Talavera; que haya mayor profundidad de dragado en puntos estratégicos; se excluyan a las personas jurídicas controladas, directa o indirectamente, por estados soberanos o agencias estatales, por ello la compañía China CCCC quedaría excluida, ya que es una empresa con financiamiento estatal; se realizaría una revisión integral del esquema tarifario y del impacto ambiental.

---

<sup>2</sup> A pesar de que se encuentra en un proceso de transición institucional dispuesto por el Decreto 3/2025 y la Resolución 21/2025 del Ministerio de Economía, que establecen su disolución y la transferencia progresiva de sus funciones a la nueva ANPyN.



Además, se está discutiendo la posible incorporación del sistema P25, que consiste en una red de comunicaciones seguras utilizada por las fuerzas de seguridad de Estados Unidos. Este sistema implicaría la instalación de centros de monitoreo, torres repetidoras a lo largo del río, antenas en embarcaciones, y software de identificación de tripulantes y rastreo de cargas en tiempo real.

Según el Gobierno Nacional, esta tecnología permitiría reforzar la seguridad fluvial y combatir el narcotráfico; sin embargo, genera tensiones con el sector agroindustrial, ya que su implementación incrementaría los costos del peaje en la Hidrovía.

### **SANTA FE EN LA LICITACIÓN PÚBLICA DE LA HIDROVÍA**

Es indiscutible la importancia de la Hidrovía Paraguay-Paraná para el comercio interno y externo, dado su posicionamiento como eje estratégico, por lo que la Bolsa de Comercio de Santa Fe apoya el redireccionamiento de la licitación hacia un proceso más transparente y eficaz.

En este punto, es importante señalar que, para el área de Santa Fe, el calado previsto en la licitación pública de la Vía Navegable Troncal se estima en 28 pies, según las solicitudes provinciales y la normativa preliminar de los pliegos. Esta profundidad resulta insuficiente para mantener la competitividad regional, dado que el puerto de Timbúes opera con un calado de 34 pies y mantener calados desalineados obliga a reducir la carga de las barcazas que transitan la vía. Expertos, como Alejandro Bustamante, director de Amaltea Agro y profesor de UCEMA, recomiendan calados de 44 a 45 pies para que los buques puedan completar la carga de sus bodegas y así reducir costos logísticos. Este rango permitiría que la Hidrovía funcione como un corredor plenamente competitivo frente a los puertos brasileños y se alinee con los estándares de eficiencia de los puertos del Mercosur, evitando la necesidad de escalas adicionales en puertos de aguas profundas como Bahía Blanca o Quequén.



## SINTESIS:

1. En noviembre de 2025 se relanzará la licitación internacional de la Vía Navegable Troncal (VNT), con aspectos aún en discusión, incluyendo plazos, tarifas, tramos concesionados y la posible incorporación del sistema de comunicaciones P25.
2. En julio de 2025, la Mesa Interdisciplinaria para el Desarrollo de la VNT analizó el modelo tarifario, la sostenibilidad ambiental y la gobernanza del futuro concesionario.
3. En junio de 2025, la Región Centro y el CODESUL firmaron una Carta de Compromiso en la Cumbre de Ciudades (Florianópolis) para fortalecer la cooperación en infraestructura, logística e innovación sostenible.
4. Entre los lineamientos estratégicos para la competitividad se destacan calados de 43-45 pies.
5. Las Resoluciones 40/2025 y 77/2025 afectaron la previsibilidad en la navegación y la política de peajes, generando tensiones con Uruguay y Paraguay y resaltando la necesidad de un marco regulatorio estable y previsible para la Hidrovía.



### **CENTRO DE ESTUDIOS Y SERVICIOS:**

**Director Ejecutivo:** Dr. Juan Pablo Durando

**Directora:** Lic. María Lucrecia D'Jorge

**Coordinador:** Mg. Pedro P. Cohan

### **BOLSA DE COMERCIO DE SANTA FE:**

**Presidente:** Dr. Juan Pablo Durando

**INTEGRANTES DEL CES Y ÁREA DE PRENSA:**

[www.bcsf.com.ar/ces/quienes-somos.php](http://www.bcsf.com.ar/ces/quienes-somos.php)