



Gestión ambiental de la Hidrovía Paraguay–Paraná¹: impactos, vacíos y desafíos

Posición institucional de la Defensoría del Pueblo de la Nación
en el marco de la Audiencia Pública sobre el Informe de Gestión y Evaluación
Ambiental de la Vía Navegable Troncal

Noviembre 2025

¹ El término *Hidrovía*, consolidado como denominación comercial y política, tiende a invisibilizar que las intervenciones afectan un **sistema fluvial complejo, natural y socialmente habitado**, y no sólo un canal de transporte. No obstante, su uso se mantiene en algunas secciones de este documento exclusivamente para **facilitar la comunicación**.

RESUMEN EJECUTIVO	3
1. CONTEXTO GENERAL	5
2. PRINCIPALES IMPACTOS ADVERTIDOS	6
2.1. EN LA DINÁMICA HÍDRICA, LOS HUMEDALES Y LA BIODIVERSIDAD	6
2.1.a. Impactos hidrológicos y morfodinámicos	6
2.1.b. Impactos en la calidad del agua	6
2.1.c. Impactos en la biota acuática y ribereña	7
2.1.d. Impactos en los humedales y el régimen de inundación	7
2.2. IMPACTOS DERIVADOS DE LA INFRAESTRUCTURA Y LA GESTIÓN PORTUARIA	8
2.2.a. Expansión industrial y pérdida de vegetación ribereña	8
2.2.b. Emisiones y contaminación atmosférica	8
2.2.c. Gestión deficiente de residuos y sustancias peligrosas	8
2.2.d. Riesgos de accidentes y derrames	8
2.3. IMPACTOS SOCIALES Y TERRITORIALES	8
2.3.b. Desigualdad ambiental y territorial	9
3. EVALUACIÓN DE LOS DIAGNÓSTICOS Y ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL (EsIA/EsIAd) PUESTOS A CONSIDERACIÓN DE LA SOCIEDAD	9
3.1. Enfoque fragmentado y limitado	10
3.2. Ausencia de una Evaluación Estratégica	11
3.3. Falta de modelación hidrosedimentológica	11
3.4. Ausencia de datos empíricos sobre variaciones biológicas en el sistema	12
3.5. Ausencia de criterios verificables para calificar los impactos	12
3.6. Déficit en la atención de los aspectos sociales	13
3.7. Inexistencia de análisis de cambio climático	13
4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES ESTRATÉGICAS	14
5. ANEXOS	16
5.1. TABLA 1: Materiales publicados en el sitio web oficial de la Agencia de Puertos y Navegación en ocasión de la audiencia pública del 3 de noviembre	16
5.2. POSICIÓN INSTITUCIONAL DE LA DPN en el marco del Consejo Federal Hidrovía (2021)	18

RESUMEN EJECUTIVO

El análisis realizado por la **Defensoría del Pueblo de la Nación (DPN)** sobre los diagnósticos, estudios de impacto ambiental y material complementario puestos a disposición del público en el marco de la audiencia pública sobre el Informe de Gestión y Evaluación Ambiental de la Vía Navegable Troncal revela **deficiencias estructurales significativas** en la información y en el enfoque adoptado.

Los 25 documentos publicados carecen de **orden, criterios de actualización y coherencia interna**, lo que dificulta su comprensión y limita su utilidad para la toma de decisiones. Gran parte del material técnico proviene de estudios antiguos (2006–2007 y 2020), sin justificación sobre su vigencia ni articulación con la información nueva.

Entre los principales hallazgos se destacan:

- **Enfoque fragmentado:** Los estudios, en especial el de Latinoconsult (2020), analizan solo los impactos diferenciales de las obras proyectadas, sin considerar los **efectos acumulativos y sinérgicos** de casi tres décadas de intervención. Este enfoque parcial **naturaliza la degradación existente** y desatiende los impactos históricos sobre los ecosistemas y las comunidades ribereñas.
- **Ausencia de una evaluación ambiental estratégica:** El proyecto se analiza de forma aislada, sin integrar las **interacciones con otras actividades e infraestructuras** en la cuenca (portuarias, industriales, viales, pesqueras), lo que impide dimensionar los impactos combinados sobre el sistema fluvial Paraná–Paraguay–del Plata.
- **Falta de modelación hidrosedimentológica:** No se incluyen **modelos calibrados de flujo ni simulaciones de transporte de sedimentos**, indispensables para comprender los efectos del dragado sobre la dinámica del río, la erosión, los pulsos de inundación y la estabilidad de los humedales.
- **Déficit de información empírica reciente:** La ausencia de **monitoreos biológicos actualizados** impide evaluar tendencias en peces, comunidades bentónicas y vegetación acuática, limitando la valoración de los impactos acumulativos y la identificación de riesgos para la biodiversidad.
- **Metodología poco transparente:** Las **matrices de impacto** empleadas carecen de fundamentos verificables y presentan un sesgo sistemático que **subvalora los impactos negativos y sobreestima los positivos**.
- **Escasa consideración de los aspectos sociales:** Los efectos sobre la **calidad de vida y los medios de subsistencia** de las comunidades

ribereñas se abordan superficialmente, sin medidas efectivas de mitigación o compensación.

- **Inexistencia de análisis de cambio climático:** No se contemplan **escenarios de variabilidad hidrológica** ni proyecciones de crecidas o bajantes extremas, pese a su incidencia demostrada en la operatividad y en la salud ecológica del sistema.

En conjunto, los estudios disponibles resultan **insuficientes para sustentar decisiones de gestión o licitación** de la Vía Navegable Troncal. La Defensoría del Pueblo de la Nación subraya la **necesidad imperiosa de que la autoridad ambiental nacional intervenga activamente** en el proceso, aportando control técnico, revisión metodológica y coherencia con los estándares y principios ambientales vigentes.

Se recomienda, antes de avanzar con la nueva licitación, realizar una **evaluación ambiental integral y estratégica** que contemple los impactos acumulativos, sinérgicos, interjurisdiccionales y transfronterizos; incorpore escenarios de cambio climático; y asegure una participación pública informada y efectiva.

1. CONTEXTO GENERAL

La Vía Navegable Troncal (también conocida como Hidrovía Paraguay–Paraná) es un corredor estratégico de transporte regional que conecta Argentina, Paraguay, Bolivia, Brasil y Uruguay a través de más de 3.400 km de ríos navegables. En el tramo argentino, su funcionamiento implica dragados continuos, ampliación de puertos y tránsito creciente de embarcaciones de gran porte, lo que conlleva **modificaciones sostenidas en la dinámica natural de los ríos Paraná y de la Plata**, uno de los sistemas fluviales más importantes de Sudamérica debido a su caudal, la extensión de su área tributaria, la longitud de su curso y la diversidad biológica que alberga.

Desde 1997, la Defensoría del Pueblo de la Nación (DPN) ha recibido múltiples reclamos relacionados con la gestión de la Vía Navegable Troncal entre los que se cuentan:

- la alteración de humedales y del régimen hidrológico,
- la erosión y desestabilización de costas,
- la contaminación del agua,
- la contaminación del aire, especialmente en zonas portuarias,
- la inadecuada disposición del material de dragado,
- y la falta de acceso público a la información ambiental y técnica.

Pese a las **advertencias tempranas emitidas por esta Defensoría del Pueblo** (Resolución DPN 4341/98), la situación se ha agravado con los años. Durante las reuniones participativas del Consejo Federal Hidrovía realizadas en 2021 (Resolución del Ministerio de Transporte N° 37/2021), los impactos antes mencionados y otros nuevos —como los conflictos por el uso de la tierra en las zonas aledañas, derivados de la expansión agrícola facilitada por esta vía de comercialización— fueron nuevamente destacados. En estos encuentros, no solo asociaciones vecinales, ONGs y académicos manifestaron su preocupación por los elevados impactos ambientales y sociales, sino también autoridades de cinco de las provincias involucradas, quienes hicieron un llamado explícito a corregir la situación.

La nueva licitación en curso representa una oportunidad para **evaluar rigurosamente la situación** y, a partir de ello, **reformular la gestión ambiental del sistema de navegación troncal del Paraná y del Plata** incorporando criterios de integralidad, transparencia, participación y sostenibilidad.

2. PRINCIPALES IMPACTOS ADVERTIDOS

2.1. EN LA DINÁMICA HÍDRICA, LOS HUMEDALES Y LA BIODIVERSIDAD

El dragado permanente y el tránsito intensivo de buques modifican la morfología del río y sus planicies de inundación, alterando la dinámica natural de los cuerpos de agua y de los ambientes asociados. Estas modificaciones producen múltiples impactos, en su mayoría negativos, sobre la biodiversidad, los servicios ecosistémicos y, en última instancia, sobre la calidad de vida de las poblaciones y las economías que dependen del río.

Si bien los análisis ambientales identifican muchas de estas cuestiones como impactos potenciales y presentan información bibliográfica de referencia sobre los componentes ambientales, no las aborda de manera integral en el análisis de impactos, subestimando sus efectos acumulativos y sinérgicos.

2.1.a. Impactos hidrológicos y morfodinámicos

- **Erosión y pérdida de hábitats:** el oleaje y la succión generados por embarcaciones de gran calado erosionan márgenes y eliminan bancos de arena, esenciales para aves playeras y tortugas. En tramos frente a Corrientes, Santa Fe y el Delta del Paraná, se observan retrocesos de costa y desmoronamientos tras campañas de dragado, asociado al oleaje artificial que genera el tránsito de las barcas. Asimismo, el oleaje provocó el desmoronamiento de una parte del Parque España en Rosario.
- **Alteración del transporte de sedimentos:** la remoción y disposición de materiales dragados cambia el balance sedimentario, afectando la estabilidad del delta y la productividad de los humedales. La resuspensión libera contaminantes (como metales pesados y residuos de plaguicidas acumulados en el fondo) que deterioran el hábitat bentónico y, dado que se bioacumulan², representan un potencial riesgo para la fauna acuática y la salud humana.

2.1.b. Impactos en la calidad del agua

El dragado produce aumentos de turbidez y resuspensión de partículas finas. En tramos frente a Rosario y Entre Ríos, se registraron incrementos de turbidez de hasta 300 % con disminución correlativa del zooplancton y larvas de peces.

² La bioacumulación es el proceso por el cual sustancias tóxicas presentes en bajas concentraciones en el agua o los sedimentos se concentran progresivamente en los organismos, alcanzando niveles dañinos para la fauna y la salud humana.

Adicionalmente, como se señaló anteriormente, la remoción de los sedimentos produce la liberación de contaminantes al agua, que plantea riesgos sanitarios y ecológicos que no se han monitoreado debidamente.

Por su parte, los movimientos de las barcazas también remueven los sedimentos del fondo del río provocando la resuspensión de las partículas y afectando la turbidez. Debido a que el tránsito es continuo, se ha reportado que su efecto puede ser incluso mayor que el del dragado, especialmente en los tramos angostos.

A los impactos del dragado y el tránsito fluvial se suman derrames frecuentes de sustancias en zonas portuarias, como el derrame de aceite vegetal en Puerto San Martín (2019), que afectó la toma de agua potable; y el de hidrocarburos en Fray Luis Beltrán (2016), que produjo mortandad de peces y contaminación de playas.

2.1.c. Impactos en la biota acuática y ribereña

- **Peces migratorios:** el sábalo, dorado y surubí dependen de la conectividad entre el cauce principal y las lagunas laterales. El dragado interrumpe esa conectividad, destruye áreas de desove y altera los flujos hidrodinámicos, provocando disminución de las capturas y pérdida de juveniles.
- **Invertebrados bentónicos:** el dragado elimina hábitats y entierra comunidades, afectando la base trófica del sistema. Su recuperación puede demorar años, especialmente la de aquellas especies que son más sensibles y menos abundantes.
- **Aves acuáticas:** las variaciones de nivel y turbidez reducen los sitios de nidificación y alimentación de especies como garzas, biguás y playeras.

2.1.d. Impactos en los humedales y el régimen de inundación

Las canalizaciones y los cortes o alteración de los meandros reducen la frecuencia y duración de los pulsos de inundación, esenciales para la recarga de acuíferos, la dispersión de semillas, la fertilidad de los suelos ribereños y la reproducción de peces.

La interrupción parcial de la conexión lateral entre el cauce y la planicie que esto provoca está transformando grandes sectores de humedales en ambientes permanentemente secos.

La bajante histórica 2019–2022 agravó esta tendencia: en las islas frente a Victoria y San Pedro, se documentaron desecaciones de lagunas interiores, mortandad de fauna e incendios masivos en islas frente a Rosario y Victoria.

2.2. IMPACTOS DERIVADOS DE LA INFRAESTRUCTURA Y LA GESTIÓN PORTUARIA

El desarrollo portuario y logístico asociado al sistema de navegación troncal del Paraná y del Plata ha generado impactos ambientales y sociales adicionales que no están incorporados en los estudios de impacto ambiental.

2.2.a. Expansión industrial y pérdida de vegetación ribereña

La concentración de terminales portuarias entre San Lorenzo, Rosario y Villa Constitución ha implicado la eliminación casi total de la vegetación nativa costera, reemplazada por muros de contención, playas de acopio y caminos internos.

Esto reduce la capacidad del ecosistema para filtrar contaminantes, retener sedimentos y amortiguar crecidas.

2.2.b. Emisiones y contaminación atmosférica

El aumento del transporte pesado en zonas urbanas hacia los puertos genera impactos no contemplados (ruido, congestión, emisiones) que afectan la calidad de vida de la población.

En Rosario y San Lorenzo, los niveles de partículas finas (PM10 y PM2.5) superan los valores guía de la OMS durante los picos de zafra sojera.

2.2.c. Gestión deficiente de residuos y sustancias peligrosas

Numerosos puertos carecen de infraestructura adecuada para tratar residuos sólidos y efluentes industriales. En el Complejo San Lorenzo–Puerto General San Martín, se detectaron vertidos de barros aceitosos y residuos oleosos al río, sin control ambiental efectivo.

2.2.d. Riesgos de accidentes y derrames

El aumento del tráfico y la falta de control operativo incrementan el riesgo de siniestros fluviales. El naufragio de una barcaza con carga de soja en el Paraná medio (2020) expuso la carencia de protocolos coordinados de respuesta a emergencias ambientales.

2.3. IMPACTOS SOCIALES Y TERRITORIALES

La dimensión social de la Vía Navegable Troncal, es inseparable de la ambiental. Los beneficios económicos de la exportación se concentran en pocos actores, mientras que los costos ambientales y los riesgos recaen sobre

las comunidades más vulnerables. Entre las principales cuestiones a abordar se cuentan:

2.3.a. Afectación de comunidades pesqueras e isleñas

Las poblaciones ribereñas —pescadores artesanales, productores familiares, habitantes del delta— enfrentan pérdidas crecientes de sus medios de vida. La disminución del sábalo, dorado y surubí, la contaminación de aguas y la desecación de lagunas reducen su posibilidad de sustento. En islas del Delta entrerriano, se reportaron problemas de abastecimiento de agua potable y pérdida de arroyos navegables luego de campañas de dragado.

2.3.b. Desigualdad ambiental y territorial

Las áreas portuarias de Rosario, Gran Resistencia y Corrientes concentran barrios precarios expuestos a contaminación, ruido y riesgos de accidentes. La proximidad entre industrias, asentamientos informales y zonas de carga agrava la vulnerabilidad socioambiental, afectando el derecho a un ambiente sano y a la salud.

Adicionalmente, la mejora de la navegabilidad actúa como catalizador de la expansión agrícola e industrial, generando conflictos por el uso del suelo y pérdida de cobertura natural, todo lo cual agrava las asimetrías.

3. EVALUACIÓN DE LOS DIAGNÓSTICOS Y ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL (EsIA/EsIAd) PUESTOS A CONSIDERACIÓN DE LA SOCIEDAD

El Informe de Gestión y Evaluación Ambiental de la Vía Navegable Troncal se trata de un documento breve, de 15 páginas, que sintetiza y reinterpreta la información contenida en una serie de informes previos realizados entre los años 2006 y 2025. De ellos, la información más abundante es la que se corresponde con los Estudios de Impacto Ambiental realizados en los años 2006 y 2007 por Hidrovía S.A. y los estudios realizados por la consultora Latinoconsult en 2020 (Estudio de Impacto Ambiental, Diagnóstico de situación actual y Plan de Gestión Ambiental, entre otros).

En la tabla 1 (ver Anexo 5.1) se presenta el detalle de los materiales publicados en el sitio web oficial de la Agencia de Puertos y Navegación en ocasión de la audiencia pública del 3 de noviembre.

Los 25 documentos que se ponen a disposición de la población se presentan listados en el sitio web sin jerarquía o una guía clara de lectura o una

explicación respecto a qué tipo de información contiene en respuesta a qué objetivos o necesidad concreta. Algunos de los mismos se encuentran, en apariencia, duplicados (por ejemplo, en el caso del documento 11 y 15 no se detectan diferencias evidentes) lo cual genera incertidumbre y confusión. La mayor parte de la información técnica detallada tiene ya varios años, como el Estudio de Impacto Ambiental de la empresa Hidrovía SA (2006, 2007), el Atlas Ambiental Santa Fe-Confluencia (2013) y los estudios presentados por la consultora Latinoconsult (2020) sin se explique por qué esta información (que, en apariencia, estaría desactualizada) es relevante en esta etapa.

En particular, el presente apartado se basa en la lectura y análisis del Informe de Gestión y Evaluación Ambiental (2025) de la AGPyN, el Informe de Antecedentes Ambientales (sin fecha) de la AGP S.A.U y los informes elaborados en 2020 por el servicio de consultoría para el estudio de factibilidad técnico-económico a cargo de Latinoconsult S.A. antes señalados. Adicionalmente, se hizo una lectura somera del Estudio de Impacto Ambiental elaborado por Hidrovía S.A. en 2006 a los fines de verificar las afirmaciones que se vierten a continuación.

El análisis de la Defensoría del Pueblo de la Nación sobre el material puesto a consideración de la sociedad **revela una serie de deficiencias estructurales**, entre las que se destacan:

3.1. Enfoque fragmentado y limitado

El Estudio de Impacto Ambiental elaborado por Latinoconsult adopta una mirada parcial: analiza únicamente los **impactos diferenciales** de las obras proyectadas respecto de la situación actual, sin considerar los efectos acumulativos de casi tres décadas de intervención continua sobre el río y su entorno.

De esta manera, el estudio **subestima la magnitud real de la presión ambiental** y omite la evaluación de los impactos históricos que condicionan el presente.

Aceptar un enfoque “diferencial” como instrumento válido equivale a **naturalizar los elevados niveles de degradación socioambiental existentes**, sin exigir un diagnóstico integral de las causas y consecuencias acumuladas, y por tanto, sin actuar en consecuencia para evitar o mitigar los impactos negativos en los sistemas naturales y las poblaciones y economías locales asociadas a los mismos.

Asimismo, el análisis otorga un **peso desproporcionado a los impactos de la etapa constructiva** —principalmente las obras de dragado para apertura y mantenimiento de canales—, mientras desatiende los impactos sostenidos y de

largo plazo asociados a la operación de la vía navegable, tales como los efectos derivados del tránsito intensivo de embarcaciones y de las actividades conexas.

Adicionalmente, el estudio **no incorpora un análisis de alternativas ni una evaluación de las incertidumbres**, herramientas esenciales para comparar distintos escenarios de intervención, identificar riesgos y fortalecer la toma de decisiones ante condiciones cambiantes.

3.2. Ausencia de una Evaluación Estratégica

El estudio evalúa el proyecto de la vía navegable de forma aislada, sin considerar su interacción con otros proyectos y actividades en la cuenca: la pesca en sus distintas modalidades, las industrias asentadas en las márgenes, y las infraestructuras viales como los complejos Rosario–Victoria y Zárate–Brazo Largo, las instalaciones subacuáticas, la expansión portuaria y las terminales de carga. Si bien muchas de estas actividades e infraestructuras son mencionadas en la línea de base, **no se integran analíticamente** para determinar su efecto combinado sobre los sistemas naturales, las dinámicas sociales y las actividades turísticas o recreativas que dependen del río. Esto impide visualizar los **impactos sinérgicos y acumulativos a escala de la cuenca hidrográfica**, que son cruciales para la toma de decisiones en un sistema tan complejo como el Paraná-Río de la Plata.

En este marco, el estudio omite también evaluar los **riesgos sobre la calidad del agua** para consumo humano e industrial, un aspecto clave de la sostenibilidad ambiental y de la garantía del derecho al agua de las poblaciones ribereñas.

3.3. Falta de modelación hidrosedimentológica

Entre la información suministrada no se incluyen **modelos hidrodinámicos calibrados ni simulaciones de transporte de sedimentos**. La ausencia de esta información impide comprender de manera integral cómo el funcionamiento de la Vía Navegable Troncal modifica el **régimen hidrológico y de sedimentación** del sistema.

El estudio **omite analizar** de qué modo la profundización y el ensanche de los canales podrían **alterar la velocidad del flujo, los patrones de erosión y deposición, y la energía de la corriente a escala sistémica**, pese a que el propio Diagnóstico de Situación Actual de la consultora reconoce estas variables como **determinantes clave de la salud ecológica del río**.

Tampoco se evalúan los efectos sobre los **pulsos de inundación**, principal regulador ecológico del sistema Paraguay–Paraná, ni se analiza si las obras podrían **acelerar el drenaje de la llanura aluvial** o modificar el **ritmo natural de crecidas y bajantes**.

Esta omisión resulta **crítica**, ya que cualquier alteración del régimen hidrosedimentológico puede generar **impactos acumulativos y de gran escala**, con consecuencias más profundas y duraderas que los efectos locales del dragado.

3.4. Ausencia de datos empíricos sobre variaciones biológicas en el sistema

Los impactos sobre peces, comunidades bentónicas y vegetación acuática y palustre se describen extensamente -siempre en forma potencial- en la línea de base usando material bibliográfico. No obstante, **no se incluyen estudios ictiológicos, monitoreos reproductivos ni análisis actualizados de comunidades bentónicas o de la dinámica de los ambientes de humedales** que permitan evaluar los cambios ocurridos durante los casi treinta años de funcionamiento de la Vía Navegable Troncal.

En consecuencia, las afirmaciones que sostienen que los impactos serían neutros o incluso positivos carecen de sustento en observaciones o mediciones de campo, impidiendo identificar tendencias o variaciones en las comunidades biológicas a lo largo del tiempo y, por tanto, valorar adecuadamente la magnitud de los impactos acumulativos.

3.5. Ausencia de criterios verificables para calificar los impactos

La metodología utilizada para asignar la “calificación ambiental” en las matrices de impacto carece de transparencia y rigor técnico. Si bien se aplica un polinomio estándar que combina variables como magnitud, extensión, duración y reversibilidad, **no se explicitan los criterios, datos ni fuentes que justifican los valores asignados** a cada parámetro.

En los pocos casos donde se aporta información, esta proviene de estudios antiguos (EsIA 2006) o de apreciaciones subjetivas, sin respaldo empírico verificable.

Asimismo, el método presenta un **sesgo sistemático en la ponderación de los efectos**: los impactos negativos se califican como bajos o nulos (–1 o 0) bajo el supuesto de que los impactos incrementales no superarán los ya existentes, mientras que los positivos reciben puntuaciones elevadas (+5, +8 o +10) sin evidencia que sustente tales beneficios.

El resultado es una matriz de evaluación **tendenciosa, poco reproducible y sin fundamento técnico suficiente**, que impide valorar con objetividad la magnitud real de los impactos socioambientales del proyecto.

3.6. Déficit en la atención de los aspectos sociales

Los estudios de impacto ambiental abordan de manera limitada las consecuencias sociales derivadas del funcionamiento de la Vía Navegable Troncal. Su enfoque se restringe a los inconvenientes inmediatos vinculados a las obras de dragado, **sin considerar los efectos estructurales sobre la calidad de vida y los medios de subsistencia de las comunidades ribereñas**.

Las medidas propuestas se reducen a la comunicación de cronogramas o a la creación de espacios de diálogo, sin contemplar acciones efectivas de mitigación, reparación o compensación social. Tampoco se promueven programas de reconversión productiva, formación laboral o mejora de servicios básicos en los territorios afectados.

Asimismo, los estudios omiten analizar la afectación a largo plazo de las actividades tradicionales, como la pesca artesanal, y **desatienden problemáticas sociales relevantes** —como el narcotráfico y la violencia asociada al corredor fluvial— que inciden directamente en la seguridad y en el ejercicio de los derechos humanos de la población local.

3.7. Inexistencia de análisis de cambio climático

El Estudio de Impacto Ambiental **no contempla escenarios de cambio climático**, ni incorpora proyecciones hidrológicas que permitan anticipar **bajantes o crecidas extremas** y sus consecuencias sobre la navegabilidad, la infraestructura y los ecosistemas del sistema Paraguay–Paraná–del Plata.

Esta omisión es particularmente grave en un contexto donde los eventos hidrológicos extremos ya se han intensificado: la bajante histórica de 2019–2022 afectó gravemente la operatividad portuaria, la calidad del agua y la supervivencia de especies acuáticas, mientras que las crecidas de 2014–2016 generaron anegamientos masivos y erosión de márgenes.

Sin un análisis prospectivo que integre modelos climáticos regionales y escenarios de variabilidad hidrológica, el proyecto carece de herramientas para evaluar su **resiliencia** ante cambios en los niveles del río o en el régimen de lluvias. Esto compromete tanto la **seguridad operativa y económica de la Vía Navegable Troncal** como la **capacidad de adaptación de los ecosistemas y las comunidades ribereñas**.

Además, al no considerar los impactos del cambio climático sobre la biodiversidad —por ejemplo, la alteración de los ciclos de reproducción de peces migratorios o la pérdida de humedales temporarios— el estudio desconoce un factor estructural en la sostenibilidad a largo plazo del sistema fluvial.

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES ESTRATÉGICAS

El análisis de los documentos puestos a consideración —en particular, el Diagnóstico de Situación Actual y el Estudio de Impacto Ambiental Diferencial (EIAd)— evidencia una discordancia significativa entre el detalle descriptivo de la línea de base y la profundidad del análisis de impactos. Si bien se cumple con identificar los efectos ambientales directos más evidentes de las obras de dragado y navegación, la evaluación adolece de deficiencias estructurales que limitan severamente su utilidad para una gestión ambientalmente sostenible del sistema fluvial Paraná-de la Plata.

El enfoque adoptado, centrado en los **impactos diferenciales**, omite considerar los **efectos acumulativos y sinérgicos** resultantes de casi tres décadas de intervención continua en el sistema fluvial. Esta perspectiva fragmentada naturaliza el estado de degradación socioambiental existente y subestima la presión real ejercida sobre el ecosistema. Asimismo, la evaluación carece de una **dimensión estratégica**, al no integrar analíticamente la interacción del proyecto con otras infraestructuras y actividades en la cuenca - como la expansión portuaria, los complejos viales y las dinámicas productivas ribereñas- que inciden la funcionalidad del sistema.

Otras omisiones críticas incluyen la falta de **modelaciones hidrosedimentológicas** que permitan prever alteraciones en el régimen hidrológico y los pulsos de inundación; la **insuficiente base empírica** para sustentar las calificaciones de impacto, lo que resulta en matrices de evaluación poco transparentes y tendenciosas; la **ausencia total de un análisis de alternativas y evaluación de las incertidumbres** indispensables para comparar escenarios, prever riesgos y fortalecer la toma de decisiones. A ello se suma la **inexistencia de consideraciones sobre cambio climático**, lo que compromete la resiliencia del proyecto frente a eventos extremos.

Finalmente, el abordaje de los **aspectos sociales resulta limitado**, al circunscribirse a los impactos inmediatos de las obras sin proponer medidas efectivas de mitigación, compensación o adaptación para las comunidades locales, cuyos medios de vida y derechos se ven afectados estructuralmente.

En este contexto, la **falta de una intervención técnica sustantiva por parte de la autoridad ambiental nacional** —en particular del entonces Ministerio o actual Subsecretaría de Ambiente de la Nación— constituye una debilidad adicional del proceso. Su participación hubiera permitido advertir, corregir o al menos matizar varias de las falencias detectadas, asegurando una evaluación más rigurosa, coherente y ajustada a los estándares ambientales vigentes.

En consecuencia, se concluye que los estudios actuales son **insuficientes** para fundamentar la toma de decisiones en un proyecto de esta envergadura, que es central para los intereses y la integración del país.

Se reitera, por lo tanto, la postura institucional ya expresada en 2021 (y que se acompaña al presente documento como Anexo 5.2): previo a la nueva licitación es imperativo realizar una **evaluación ambiental integral y estratégica que contemple los impactos acumulativos, sinérgicos, interjurisdiccionales y transfronterizos** derivados de las obras de navegación y mantenimiento en los ríos Paraná y de la Plata y sus ambientes asociados, en consonancia con los principios de prevención, precaución, equidad territorial y participación pública.

La navegación en los ríos Paraná y de la Plata puede -y debe- realizarse de manera que **respete y preserve los ríos y sus ambientes asociados para las generaciones presentes y futuras**. Con una gestión adecuada, basada en planificación integral, monitoreo científico y medidas de mitigación efectivas, es posible mantener la actividad fluvial sin comprometer la biodiversidad, los humedales, los servicios ecosistémicos, ni la calidad y los medios de vida de las comunidades ribereñas. Minimizar los impactos no solo es técnicamente viable, sino que constituye un requisito esencial para garantizar la sostenibilidad del sistema y la resiliencia frente a cambios ambientales y climáticos.

5. ANEXOS

5.1. Tabla 1: Materiales publicados en el sitio web oficial de la Agencia de Puertos y Navegación en ocasión de la audiencia pública del 3 de noviembre

NÚMERO DE EXPEDIENTE	TÍTULO	AUTOR	FECHA	PÁGINAS
IF-2025-108078963-APN-GIPYVN#ANPYN	Informe de Gestión y Evaluación Ambiental	Agencia Nacional de Puertos y Navegación	26/09/2025	16
IF-2025-105690616-APN-DIYDP#AGP	Informe de Antecedentes Ambientales	Administración General de Puertos SAU (en liquidación)	23/09/2025	15
IF-2025-107484410-APN-GIPYVN#ANPYN	Minuta de reunión	Agencia Nacional de Puertos y Navegación	12/08/2025	1
IF-2025-107489017-APN-GIPYVN#ANPYN	Minuta de reunión	Agencia Nacional de Puertos y Navegación	13/08/2025	3
IF-2025-107490457-APN-GIPYVN#ANPYN	Minuta de reunión	Agencia Nacional de Puertos y Navegación	1/9/2025	2
IF-2025-107493384-APN-GIPYVN#ANPYN	Minuta de reunión	Agencia Nacional de Puertos y Navegación	4/9/2025	1
IF-2025-107495096-APN-GIPYVN#ANPYN	Minuta de reunión	Agencia Nacional de Puertos y Navegación	11/9/2025	3
IF-2025-107496384-APN-GIPYVN#ANPYN	Minuta de reunión	Agencia Nacional de Puertos y Navegación	24/9/2025	1
IF- 2025-108365494-APN-GIPYVN#ANPYN	Fichas de gestión ambiental	Agencia Nacional de Puertos y Navegación	30/9/2025	12
IF-2025-108379003-GIPYVN#ANPYN	Tramo Santa Fe -Océano Estudio de medio ambiente - Diagnóstico de la situación actual	LATINOCONSULT	06/2020	49
IF-2025-108381040-GIPYVN#ANPYN	Tramo Santa Fe -Océano Estudio de medio ambiente - Plan de gestión ambiental	LATINOCONSULT	06/2020	354
IF-2025-108386211-GIPYVN#ANPYN	Tramo Santa Fe -Océano y Santa Fe - Confluencia	LATINOCONSULT	06/2020	102
IF-2025-108412008-GIPYVN#ANPYN	(Pasos críticos)	Universidad Nacional de La Matanza	06/2022	19
IF-2025-108422619-GIPYVN#ANPYN	Tramo Santa Fe -Océano Estudio de Impacto Ambiental	LATINOCONSULT	06/2020	686
IF-2025-108432533-GIPYVN#ANPYN	Tramo Santa Fe -Plan de Gestión Ambiental	LATINOCONSULT	06/2020	353
IF-2025-108436721-GIPYVN#ANPYN	Seguimiento del Plan de Gestión Ambiental núm 4	Universidad Nacional de Rosario	11/2023	444
IF-2025-108441807-GIPYVN#ANPYN	Plan de Gestión Ambiental - Mantenimiento de Boyas, Balizas y Spars	EMEPA	11/2022	193
IF-2025-108449071-GIPYVN#ANPYN	Adecuaciones de la traza	Universidad Nacional de La Matanza	06/2022	1388
IF-2025-108452659-GIPYVN#ANPYN	Estudio de Impacto Ambiental de las operaciones de profundización Tramo Sta Fe - Océano	Hidrovia S.A.	06/2006	1274

IF-2025-108456283-GIPYVN#ANPYN	Estudio de Impacto Ambiental de las operaciones de profundización Sta Fe - Océano Revisión 1	Hidrovia S.A.	03/2007	655
IF-2025-108462487-GIPYVN#ANPYN	Atlas Ambiental Santa fe - Confluencia	Hidrovia S.A.	11/2013	68
IF-2025-108507006-GIPYVN#ANPYN	Plan de Gestión Ambiental (MONITOREO ANUAL DE CALIDAD DE AGUA Y SEDIMENTOS PARTE 3 DE 3)	Adm. Gral de Puertos – Min. de Transporte	08/2022	902
IF-2025-108510963-GIPYVN#ANPYN	Informe Final del Estudio de factibilidad técnico-económica para el próximo período de concesión del Sist. de Navegación Troncal	LATINOCONSULT	07/2020	1
F-2025-108504803-GIPYVN#ANPYN	Plan de Gestión Ambiental (MONITOREO ANUAL DE CALIDAD DE AGUA Y SEDIMENTOS PARTE 2 DE 3)	Adm. Gral de Puertos – Min. de Transporte	04/2023	1440
IF-2025-108467909-GIPYVN#ANPYN	MONITOREO ANUAL DE CALIDAD DE AGUA Y SEDIMENTOS PARTE 1 DE 3	CIA Sudamericana de Dragados	03/2025	1192

Se observan las fechas de elaboración de los documentos y la cantidad de páginas que posee cada uno, que totalizan casi 9.200 fojas.

5.2. POSICIÓN INSTITUCIONAL DE LA DPN en el marco del Consejo Federal Hidrovía (2021)



Defensoría del Pueblo de la Nación
2022 - "Las Malvinas son
argentinas"

Nota

Número: NO-2022-00018211-DPN-SECGRAL#DPN

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Viernes 1 de Abril de 2022

Referencia: ACTUACIÓN N° 5247/18 - Fundación CAUCE - s/cuestionamientos a la evaluación de estudios de impacto ambiental de la Hidrovía Paraguay-Paraná - SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES / MINISTERIO DE TRANSPORTE.

A: Leonardo Esteban Cabrera Domínguez (SSPVNYMM#MTR),

Con Copia A:

De mi mayor consideración:

Cumplo en dirigirme a Ud. en la actuación N° 5247/18 caratulada "Fundación CAUCE sobre cuestionamientos a la evaluación de los estudios de impacto ambiental de la Hidrovía Paraguay- Paraná". En el marco de la misma se investiga la forma en que se está contemplando el componente ambiental y social en el proceso de confección de los pliegos de la nueva licitación de obras.

La vulneración del derecho a un ambiente sano tiene lugar a partir de la degradación de los recursos naturales y se traduce a su vez en la vulneración de otros derechos humanos fundamentales, tales como el derecho a la vida, el derecho al acceso al agua potable, el derecho a la salud, todos ellos comprendidos en el concepto de dignidad de las personas y su indivisibilidad, según la Declaración Universal de Derechos Humanos, que debe ser desconocido.

Por tanto le solicito, atento a lo dispuesto en el artículo 86 de la Constitución Nacional y en la Ley N° 24.284, que dentro del plazo de QUINCE (15) días hábiles quiera tener a bien remitir información sobre los siguientes temas:

1. En relación al Consejo Federal Hidrovía indique:
 - a. cuál será su rol en el nuevo contexto de gestión de la HPP,
 - b. la forma en que se han incorporado para mejorar la gestión las más de 60 propuestas y requerimientos elevados en el marco de las reuniones participativas del CFH realizadas en marzo y abril del corriente año, y
 - c. si se ha previsto continuar con un proceso participativo abierto, similar al realizado entre marzo y abril.
2. En relación al proceso licitatorio informe:
 - a. si se encuentran a su cargo elaborados los Términos de Referencia. De ser así, remita copia de los mismos,

- a. los avances realizados por las 3 universidades nacionales (UN del Litoral, UN de Rosario y UNSAM) respecto del material necesario para elaborar los pliegos de licitación,
 - b. cuál es el marco regulatorio que tiene que cumplir el futuro operador de la HPP, y
 - c. cuáles son los avances del acuerdo de cooperación con la OCDE.
3. Informe si se ha constituido la Comisión Interjurisdiccional de Evaluación Ambiental y la Comisión Interjurisdiccional de Seguimiento del Proceso Licitatorio anunciadas en el plenario del CFH. En caso de respuesta afirmativa indique los acuerdos alcanzados a la fecha y los desafíos a corto y mediano plazo.
4. Informe qué acciones se prevén para "posibilitar la navegación y los acceso a puertos" en el actual contexto de bajante del río Paraná (conforme Decreto N°482/2021, art. 10) minimizando el impacto ambiental sobre la cuenca a corto y mediano plazo.
5. En relación a la pregunta anterior indique:
 - a. si ha dado intervención al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible para que se expida respecto de las medidas a tomar, y
 - b. qué reaseguros se han previsto para evitar y/o reducir al mínimo la realización de sobre- dragados.
6. Cualquier otra información al respecto que considere de interés.

Por otra parte, y habiendo notado que el documento "HIDROVÍA PARANÁ-PARAGUAY. APORTES DE LA DEFENSORÍA DEL PUEBLO DE LA NACIÓN PARA UNA GESTIÓN AMBIENTALMENTE

SOSTENIBLE" enviado al Consejo Federal Hidrovía en ocasión de las reuniones de Comisiones del 23 de marzo de 2021 no se encuentra disponible en el sitio oficial de internet, le remito nuevamente el mismo como archivo embebido rogándole tenga a bien subirlo a la página oficial junto a las demás propuestas que fueran remitidas oportunamente.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by GDE-DPN
DN: cn=GDE-DPN, c=AR, o=DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACION, ou=AREA SISTEMAS,
serialNumber=CUIT 30678219343
Date: 2022.04.01 00:32:44 -03'00'

Juan José BÖCKEL
Subsecretario General
AC
DEFENSORIA DEL PUEBLO DE LA NACION
Gestión Documental Electrónica

Digitally signed by GDE-DPN
DN: cn=GDE-DPN, c=AR, o=DEFENSOR DEL
PUEBLO DE LA NACION, ou=AREA
SISTEMAS, serialNumber=CUIT 30678219343
Date: 2022.04.01 00:32:45 -03'00'



2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

HIDROVÍA PARANÁ-PARAGUAY

APORTES DE LA DEFENSORÍA DEL PUEBLO DE LA NACIÓN

PARA UNA GESTIÓN AMBIENTALMENTE SOSTENIBLE

Marzo 2021

La Hidrovía Paraná-Paraguay designa un medio hacia la navegación comercial entre los puertos de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay a través de los ríos Paraná y Paraguay. Es por tanto, y ante todo, un megaemprendimiento que implica la modificación sostenida en el tiempo de dos de las cuatro principales subcuencas que integran la Cuenca del Plata (la segunda más importante de Sudamérica, después de la del Amazonas). Dentro del sistema de la Cuenca del Plata, el río Paraná es el más importante por su caudal, la extensión de su área tributaria, la longitud de su curso y la diversidad biológica que alberga.

En Argentina el funcionamiento de la Hidrovía implica, entre otras cosas, el dragado continuo y la profundización de los lechos, el aumento de la circulación de buques y convoyes, la modificación (directa o indirecta) de las costas, la construcción y/o ampliación y mejora de puertos, y la necesaria conexión de éstos al canal troncal de navegación y a las vías de transporte terrestre para el ingreso y egreso de las mercancías. Estos cambios han generado impactos en el agua, el aire y el suelo de la subcuenca del río Paraná sobre cuyos aspectos negativos es menester poner el acento; sea para proteger la calidad de vida de las personas que habitan en su entorno, respetar sus derechos o mitigar los posibles efectos adversos.

MARCO NORMATIVO

Sin adentrarnos en los aspectos técnicos, liminarmente cabe tener presente el marco jurídico que debe observarse dado que nuestro sistema legal y de derecho debe tender hacia el afianzamiento de la justicia; pauta de interpretación de nuestra Constitución Nacional que fuera brindada por el mismo constituyente en el Preámbulo de aquella

Así y toda vez que el obrar del hombre puede generar impactos positivos y negativos, no podemos dejar de mencionar los Principios Rectores sobre Empresas y Derechos Humanos de las Naciones Unidas que establecen que el respeto a los derechos humanos resulta una obligación de todas las empresas, independientemente de su tamaño, sector, privadas o públicas. También, otras normas internacionales alineadas con los Principios Rectores de la ONU: la Declaración Tripartita de OIT sobre Empresas Multinacionales y Política Social; las Directrices de OCDE para Empresas Multinacionales: la Guía de Debida Diligencia para una Conducta Empresarial Responsable de la OCDE; y la Agenda 2030.

Así y en orden con el Principio Rector (PR) 17 y la Guía de Debida Diligencia para una Conducta Empresarial Responsable, la debida diligencia en derechos humanos debe ser entendida como el proceso para identificar, prevenir, mitigar y explicar cómo se abordan los impactos negativos reales y potenciales en sus propias actividades, su cadena de suministro y otras relaciones comerciales.

La debida diligencia en derechos humanos, entonces, resulta ser el proceso adecuado para identificar, abordar y mitigar los impactos negativos sobre ellos por parte de las actividades acometidas y rendir cuentas de ello; y deben identificarse claramente aquellos que recaen sobre los derechos humanos y el medio ambiente, obviamente.



2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

Pero, de todas maneras y ante toda siniestralidad, cabe una anticipación a través de mecanismos de acceso a la reparación tanto para los propios trabajadores/as de la actividad como también de todo perjudicado.

En cuanto a la Evaluación de Sistemas Ambientales y Sociales, la misma debe contener un enfoque de derechos humanos.

Recientemente, esta Defensoría, en su carácter de única Institución Nacional de Derechos Humanos (INDH) reconocida en el seno de las Naciones Unidas, y como parte del Grupo Temático de la Federación Iberoamericana de Ombudsmán (FIO) sobre Minería y Derechos Humanos, realizó un estudio en el cual se elaboraron las recomendaciones para incluir el Enfoque Basado en Derechos Humanos (EBDH) en los estudios de impacto ambiental.

Esas recomendaciones, que fueron el resultado de discusiones mantenidas en la CEPAL entre las INDH integrantes del Grupo Temático de la región, se adecúan al caso que aquí nos compete.

Éstas se refieren, principalmente, al acceso a la información; acceso a la participación pública; a la protección de los pueblos indígenas, al Estado y a las empresas; y fueron formuladas considerando los estándares internacionales y nacionales identificados por las instituciones participantes

En lo que hace a las recomendaciones a los Estados:

1. Enfoque de derechos humanos en la evaluación de impacto ambiental.
2. Acuerdo de Escazú: el acceso a la información, la participación pública y el acceso a la justicia en asuntos ambientales.
3. Incorporación de los parámetros: acceso a la información, la participación pública, la consulta previa libre e informada de pueblos indígenas y tribales, así como de acceso a la justicia.
4. Fortalecer la coordinación entre las instituciones estatales para intervenir en los procesos de evaluación de impacto ambiental, así como la uniformidad de criterios y normativa, que aporten a una debida comprensión, coherencia y certeza jurídica.
5. Reforzar el seguimiento, fiscalización y control de las obligaciones del proyecto evaluado ambientalmente, incluyendo la participación de la comunidad según corresponda y la transparencia de los procesos y resultados.
6. Fortalecer la concientización y capacidades de la comunidad en el ejercicio de sus derechos.
7. Disponer de medidas afirmativas en beneficio de personas y grupos en situación de vulnerabilidad.
8. Contar con respuestas adecuadas y oportunas ante emergencias que pongan en riesgo el medio ambiente sano y los derechos humanos.



2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

9. Defensores ambientales: Generar las condiciones para un entorno propicio en la defensa de derechos y contar con las medidas necesarias para la protección integral de las personas defensoras del medio ambiente y sus familiares.

SITUACIÓN ACTUAL Y PRECEDENTES

Desde 1997 esta Defensoría ha realizado un seguimiento de la gestión ambiental de la Hidrovía Paraná-Paraguay receptando los reclamos de la comunidad, analizando el accionar del Estado y solicitando a las autoridades –ya desde ese primer momento- la constitución del Órgano de Control de la misma y una mayor atención de los impactos ambientales que este megaemprendimiento ha generado para el sistema natural y las poblaciones que viven en su área de influencia¹ (cfr. Resolución DPN Nº 4341/98). Un cuarto de siglo más tarde pareciera que la situación no sólo no ha mejorado sino que se ha ido deteriorando a medida que se incrementaba la circulación fluvial, vulnerando el derecho al ambiente sano consagrado por el derecho convencional, la Constitución Nacional y en las leyes de presupuestos mínimos². La variedad de impactos ambientales; la escasa información disponible sobre las obras de mejora y mantenimiento, y sobre los controles y monitoreos; y la ausencia de estudios de impacto ambiental adecuados y actualizados ha generado una violación de los principios jurídicos ya señalados; conflictividad social que enfrenta a las autoridades de aplicación, los responsables del mantenimiento de la Hidrovía y los administradores de los puertos, con algunas poblaciones locales que padecen los inconvenientes.

Por ello esta Defensoría del Pueblo considera que una gestión ambientalmente sostenible de la Hidrovía debería incorporar las siguientes cuestiones:

- Constituir un **Órgano de Control** independiente con capacidad de auditar las distintas etapas del funcionamiento de la Hidrovía (proceso licitatorio, obras de mejora y/o adecuación, operación) en cuanto a sus aspectos técnicos, ambientales, económicos-administrativos, contables y legales en el territorio nacional. Esto ha sido solicitado anteriormente por la Auditoría General de la Nación y por esta Defensoría del Pueblo. Este órgano de control, así, bien podría lograr un funcionamiento de la Hidrovía conforme al marco jurídico antedicho, en beneficio de la comunidad toda, y con un plan de trabajo, decisiones e información que genere, que sea disponible en tiempo y forma para toda la sociedad.
- Realizar una **Evaluación Ambiental Estratégica** para la totalidad de la Hidrovía y sus áreas de influencia en tierra, incorporando la identificación y el análisis de los impactos integrales, acumulativos, sinérgicos e interjurisdiccionales para prever y minimizar los riesgos en la subcuenca del Paraná. Esta herramienta de gestión ambiental debe

¹ Desde el año 1997 a la fecha esta Defensoría ha recibido numerosos reclamos vinculados a la inadecuada gestión ambiental de la Hidrovía. Entre los principales se cuentan: la modificación de los humedales y la alteración de la dinámica hídrica, la desestabilización de las costas, la inadecuada disposición de los reflujos, la contaminación del aire en zonas de puertos, la contaminación del agua por derrames de combustibles de los buques, la contaminación de cursos de agua por hundimiento de embarcaciones, los impactos en el aire (y en la calidad de vida en general) del aumento de tránsito pesado en accesos a puertos, y las dificultades/trabas para acceder a la información ambiental y de gestión (EsiA-EIA, líneas de base ambiental, cronograma de obras, informes de monitoreos e inspecciones, dictámenes técnicos, modelos de simulación, etc.).

² específicamente, los presupuestos mínimos de protección ambiental emanados de la Ley General del Ambiente Nº 25.675, exigibles en el presente caso son, entre otros: 1- el principio de prevención que obliga a atender en forma prioritaria e integrada la causa de los problemas; 2- el principio de sustentabilidad, que condiciona el modelo de desarrollo económico y social a través del uso adecuado de los recursos del ambiente; 3- la evaluación del impacto ambiental previo a la autorización de los emprendimientos capaces de degradar el ambiente, como procedimiento apto para identificar el impacto ambiental socialmente tolerable para dicha actividad económica (arts. 11, 12 y 13); y 4- el sistema de control sobre el desarrollo de las actividades antrópicas (art. 8).



2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

construirse en forma colectiva entre el Estado, el sector privado y la comunidad, integrando, entre otras cuestiones, las necesidades sociales en relación con los bienes colectivos como lo son el agua, el suelo y el aire. Es opinión de esta INDH que la EAE debe desarrollarse en forma intergubernamental, intersectorial y participativa, y debe estar liderada por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Nación, en tanto comprende múltiples jurisdicciones y aborda procesos que exceden los límites de municipios y provincias.

Dado que la Hidrovía se encuentra en funcionamiento desde hace más de dos décadas, esta herramienta debe ponerse en marcha en forma inmediata e incorporar previsiones para evitar, mitigar o eventualmente compensar los impactos ambientales (en sus tres dimensiones: económica, ecológica y social), no sólo de las obras y/o modificaciones futuras sino de aquellas que ya se han realizado a lo largo de estos años³.

Siendo que las obras serán licitadas antes de que finalice la EAE los pliegos de las licitaciones deben incorporar previsiones para que las obras y/o mejoras contenidas en los mismos sean revisadas a la luz de los resultados de la EAE.

- Establecer procedimientos para los **Estudios y Evaluaciones de Impacto Ambiental** (ciclo EsIA-EIA), y Planes de Gestión Ambiental que consideren la integralidad de la Hidrovía, la jerarquía de mitigación y la gestión ambiental adaptativa. Los mismos deberían:
 - o considerar los impactos a escala local y regional;
 - o analizar los impactos integrales, acumulativos, sinérgicos e interjurisdiccionales de las obras y actividades asociadas;
 - o incluir la totalidad de las etapas del ciclo de vida de las obras o mejoras (construcción, operación y eventual desafectación);
 - o tener en cuenta los daños o perjuicios a los bienes y servicios ecosistémicos que brindan los humedales de la subcuenca del Paraná -mitigación y reparación-;
 - o garantizar los menores impactos sobre la calidad y cantidad del agua de la cuenca hidrológica para lo cual es clave incorporar los conceptos de caudal ambiental⁴ y de transparencia hidrológica⁵ en los procesos de toma de decisiones, como una forma de garantizar la salud de los ecosistemas y de las poblaciones asociadas a los mismos, y el mantenimiento de los sistemas productivos de las economías locales y regionales. Esto es relevante en el actual contexto de Cambio Climático que hace prever un aumento de los eventos climáticos extremos (mayor frecuencia de inundaciones y sequías extraordinarias) que debe ser contemplado a corto, mediano y largo plazo. Y es fundamental adoptar niveles guía de calidad de agua en función de los

³ Por el principio de solidaridad (Ley Nº 25.675, artículo 4º), la Nación y los Estados provinciales son responsables de la prevención y mitigación de efectos ambientales [interjurisdiccionales y] transfronterizos, así como de la minimización de los riesgos ambientales sobre los sistemas ecológicos compartidos.

⁴ El caudal ambiental es el régimen hídrico que se establece en un río, humedal o zona costera para sustentar ecosistemas y sus beneficios (incluyendo los usos del agua de las poblaciones humanas) donde hay empleos del agua que compiten entre sí y donde los caudales están regulados.

⁵ El término “transparencia hidrológica” o “transparencia hidráulica” se refiere a la necesidad de que toda obra de intervención que se realice en una cuenca busque garantizar la conservación del régimen hidrológico natural del sistema (los pulsos de crecidas y bajantes, el correcto escurrimiento de las aguas y la provisión de la misma “aguas abajo”). En el caso de los humedales, esto implica el mantenimiento de los flujos mantiformes que se originan como producto de las crecidas de los cursos de agua.



2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

distintos usos aceptables para cada zona o subcuenca, y conocer la línea de base (presencia de sustancias y contaminantes principales al inicio del emprendimiento –o, en este caso, lo antes posible-) para poder monitorear y regular la contaminación de las aguas y, eventualmente, el avance de las acciones para reducirla. Similar lógica se aplica a la calidad del aire (emisiones atmosféricas y sonoras) que afecta negativamente la calidad de vida de las poblaciones ribereñas e isleñas, en particular en las áreas donde operan frecuentemente las dragas y balizadores y en la zona de puertos y de alto flujo vehicular;

- o respetar los intereses y necesidades de las poblaciones ribereñas e isleñas que viven en estrecha relación con los cursos de agua y los humedales, prestando especial atención a la perspectiva de los pueblos originarios;
- o prever los riesgos asociados a eventos hidrológicos extremos en el contexto del Cambio Climático;

Adicionalmente deben considerarse las siguientes cuestiones:

- Los procedimientos de EsIA-EIA entre las distintas jurisdicciones que integran la Hidrovía deben ser armonizados: tanto los estudios de impacto ambiental como las evaluaciones que se realicen de los mismos deben compartir similares criterios para evitar asimetrías en la garantía de los derechos de los ciudadanos/as según la jurisdicción a la que pertenezcan.
- El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Nación debería expedirse en el análisis de los impactos ambientales integrales, acumulativos, sinérgicos, interjurisdiccionales y transfronterizos⁶. En situaciones similares, donde se preveían impactos ambientales interjurisdiccionales y/o transfronterizos (que pueden manifestarse alejados del sitio de la intervención) esta INDH ha recomendado que la autoridad ambiental nacional establezca un Comité de Evaluación de Impactos Interjurisdiccionales con las autoridades ambientales de las provincias y el COFEMA (cfr. Resolución DPN N° 108/10). Ergo, estimamos del caso incluir al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Nación como miembro permanente del Consejo Federal Hidrovía, al mismo nivel que los otros Ministerios que lo integran como de las provincias involucradas.
- Deben Institucionalizarse mecanismos de participación ciudadana y acceso a la información: el derecho a informarse y opinar sobre las acciones del gobierno es una obligación que surge de la Ley General del Ambiente N° 25.675, la cual establece la política ambiental en todo el territorio nacional, y los acuerdos internacionales vigentes. Para ello, consideramos, se requiere:
 - a. Que exista un acceso sencillo, gratuito y oportuno a toda la información relevante sobre la planificación, ejecución y control de las obras en un sitio centralizado de internet, que se actualice periódicamente.
 - b. Que los reportes del Órgano de Control sean públicos y estén accesibles a toda la comunidad.

⁶ La Constitución Nacional, al establecer dos órdenes de gobierno (el Federal y el Local) adopta un modelo de federalismo moderado, donde se reconoce la autonomía de las provincias pero se organiza un poder central en base a facultades delegadas, tanto en el artículo 41 como en los distintos incisos del artículo 75, en particular las cláusulas de los incisos 18 y 19. Por lo tanto los problemas ambientales que exceden el límite jurisdiccional de una provincia deben ser atendidos por el Gobierno Federal.



2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

- c. Que se garantice el acceso pleno y oportuno a toda la información relacionada a los posibles impactos ambientales de la Hidrovía: líneas de base ambiental, situación actual, estudios de prefactibilidad, simulaciones, estudios de impacto ambiental, dictámenes técnicos y/o evaluaciones de especialistas sobre los mismos, declaraciones de impacto ambiental, planes de restauración, mitigación y/o compensación de estos impactos, y modelizaciones de la evolución de los sistemas naturales frente a los disturbios que implican las obras.
- d. Que se habiliten procedimientos de participación y consulta a la ciudadanía en forma previa al otorgamiento de las Declaraciones de Impacto Ambiental, con especial atención a los procedimientos que deben seguirse para alcanzar el consentimiento libre, previo e informado de los pueblos indígenas.
- e. Que, con posterioridad a las audiencias públicas (o mecanismo de participación ciudadana que se implemente) se realice un informe de devolución con los resultados de estos, poniendo especial atención en explicar de qué manera se han tomado en cuenta las opiniones y objeciones de la ciudadanía. Este documento debe estar disponible y ser de fácil acceso para todos los habitantes.