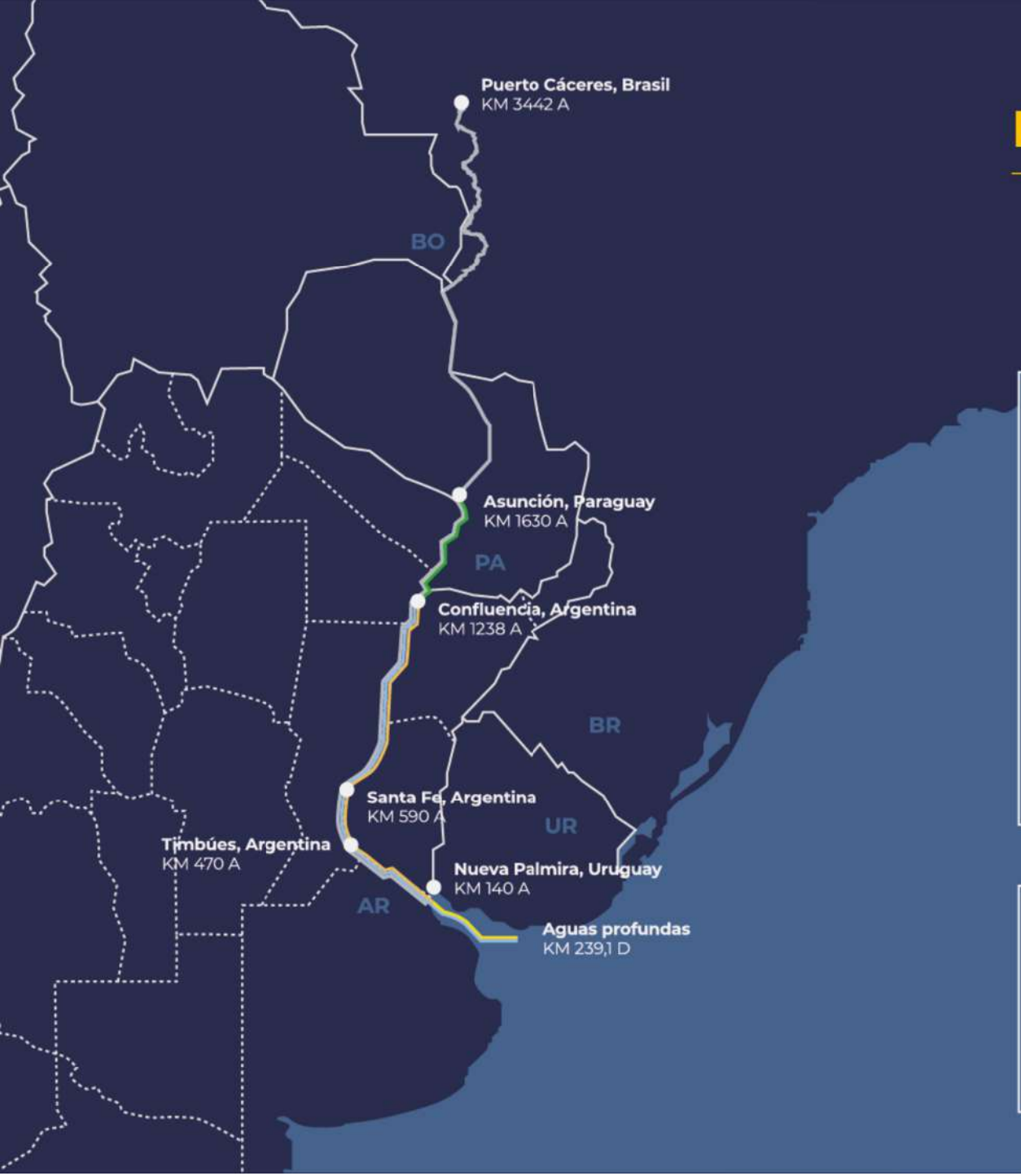
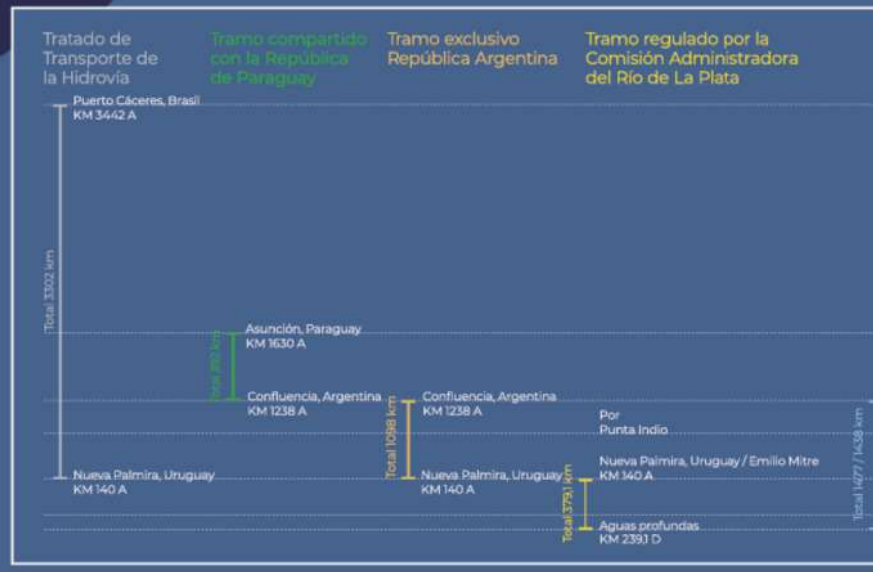
AGENCIA NACIONAL DE PUERTOS Y NAVEGACIÓN

Vía Navegable Troncal

El proceso de modernización y profundización de la vía estratégica del comercio exterior argentino y del Cono Sur

Hidrovía Paraguay - Paran





Área de influencia

720.000 km²
Área de influencia directa

3.500.000 km²
Área de influencia indirecta

Países involucrados

AR Argentina
UR Uruguay
PA Paraguay
BR Brasil
BO Bolivia

Referencias

- Tratado de Transporte de la
- Tramo compartido con la Re
- Tramo exclusivo República A
- Tramo regulado por la Comi
- Tramo concesionado

A Ascendente
D Descendente

Un pilar logístico para toda la región

La Vía Navegable Troncal es también una infraestructura estratégica para toda la región.

La VNT es el canal por donde circulan los combustibles, productos agrarios y los minerales de nues

Desde 2010, la traza argentina se amplió desde Santa Fe hacia el norte, al punto denominado Conf
servicio que se presta esencialmente a los países vecinos.

Esta región es clave para el tránsito barcacero, cuya carga proviene principalmente de Paraguay –s
principal vía de sus exportaciones- pero también del sur de Brasil.

Argentina busca avanzar en el diseño de políticas compartidas para potenciar la navegación y la in
fluvial en aguas compartidas. Apostamos a lograr un esquema que optimice la operatoria y los serv
la Hidrovía Paraguay-Paraná.

En ese marco, Argentina está a disposición de sus socios regionales para la generación de políticas
y acuerdos que determinen las mejores condiciones posibles para la navegación y la integración po
comercio.

El pilar logístico del comercio exterior argentino.

Fuertes transformaciones que redefinieron el mapa normativo, productivo y logístico.

Ley 24.093 puertos.

Habilitación de esquemas público privados.

1995 — Inicio concesión privada

Permitió el acceso de buques de ultramar (Handy Size – Panamax) a las zonas de:

- Provincia de Santa Fe
- Provincia de Entre Ríos
- Norte de la Provincia de Buenos Aires (Río de la Plata – Paraná de las Palmas – Paraná Inferior)

y de convoyes de barcazas entre Santa Fe y Confluencia (km 1238).

2006 — Profundización a 34 pies

2010 — Incorpora Tramo Confluencia Santa Fe

Se renegoció la concesión para incluir tramo Confluencia Santa Fe.

2021 — Fin del contrato de concesión

Transición a cargo del Estado.

Búsqueda de una nueva concesión privada, que se adapte a las actuales exigencias del mercado.

2025 — Nuevo pliego y llamado a licitación

Consenso y diseño de la nueva Vía Navegable Troncal.

Adj y de co

Co
co

Agencia Nacional de Puertos y Navegación

El pilar logístico del comercio exterior argentino

Producto de las transformaciones que atravesaron al país, que produjeron cambios en la navegación que favorecieron el desarrollo de diversas industrias y la construcción y operación de puertos privados.

Ello impulsó la generación del segundo conglomerado más importante de agroexportación del mundo en la zona de Rosario-Santa Fe, con uno de los mayores polos aceiteros mundiales, y elaboración de harinas y subproductos.

Potenciaron polos productivos como la exportación de vehículos., así como también desarrollaron puertos especializados en contenedores, en productos refrigerados, producciones locales y/o regionales, (agrícolas) y puertos para recepción de gas licuado y minerales entre otros

Agencia Nacional
de Puertos y Navegación

Vía de características únicas



Puertos oceánicos metidos en el corazón agrícola (Río de "Interior")

Más de 1.500 Km. de litoral fluvial argentino con más de 70 Puertos / terminales comerciales / atracaderos fluviales. los buques oceánicos entran directamente al continente.



El polo agroexportador más concentrado del planeta

En un tramo de apenas 70 kilómetros sobre las riberas del río Paraná se encuentra la mayor concentración de fábricas de molienda y terminales portuarias de todo el mundo.



Un desafío de ingeniería constante (Río de llanura)

El Paraná es un río vivo y de llanura que transporta millones de metros cubicos de sedimentos (arena y limo) provenientes del norte de la cuenca, especialmente del río Bermejo. Esto significa que el fondo del río cambia constantemente.

Para que los buques no varen, la VNT requiere un sistema de dragado y balizamiento ininterrumpido en los pasos críticos

Vía Navegable Troncal: su importancia

Una de las obras de infraestructura más importantes del país y factor clave para el com
exterior.

**Datos del año 2023.*

Circulan 4.407 buques
buques Panamax o de mayor envergadura y cruceros

55%
son cerealeros

el resto son portacontenedores, tanqueros, gaseros, cruceros y portarodantes

75% buques
que operan en el país utilizan esta vía

el 80%
del volumen del comercio exterior argentino

Comercio ext

100 millones de toneladas
más 24 millones de

1,6 millones
de TEUs

750 mil
vehículos exportad

391 mil
pasajeros en cruce

Hacia una nueva concesión. Licitación pública internaci 2025/2026

En línea con el rumbo económico trazado por gobierno, se buscó la privatización y modernización d Navegable Troncal mediante un modelo de concesión internacional a riesgo empresario y sin aval e

Esta política pública responde al compromiso en estricta consonancia con los principios de eficienc transparencia y racionalización del gasto público fijados por el Poder Ejecutivo Nacional.

Objetivos

- Profundización.
- Tiempos más ágiles y mayor eficiencia en el sistema.
- Inclusión de nuevas tecnologías de navegación y seguridad.

Agencia Nacional
de Puertos y Navegación

Un paso clave: asistencia técnica de la UNCTAD

Como una parte importante del proceso, se firmó un convenio con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), el organismo especializado de la ONU en concesiones de infraestructuras estratégicas.

Los expertos de la UNCTAD participaron de todas las instancias del proceso de elaboración, desarrollando un Informe Final con recomendaciones y datos técnicos que fortalecieron el pliego para la licitación de Vía Navegable Troncal, así como el proceso de selección que definió al nuevo concesionario.

Mesa de Diálogo Interdisciplinaria Para el Desarrollo VNT

Se realizaron 4 encuentros en distintas provincias a lo largo del 2025.

- Encuentro N° 1: Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Encuentro N° 2 Rosario (Provincia de Santa Fe)
- Encuentro N° 3: Paraná (Provincia de Entre Ríos)
- Encuentro N° 4:, Zárate (Provincia de Buenos)

y se debatieron temas como la incorporación de tecnología de asistencia a la navegación diseño del canal, aspectos técnicos, tecnológicos, económicos y de control y gestión de concesión.

Participaron funcionarios y autoridades de las provincias ribereñas, sectores productivos (usua de la VNT), empresas navieras, cámaras portuarias, prácticos, PNA, SHN y universida nacionales.

Proceso de observaciones previas al Pliego de Bases y Condici particulares

La Agencia procedió a la publicación anticipada de los borradores técnicos correspondientes. Ha
la participación de interesados a remitir propuestas de ajustes y solicitudes de alcaración

Se registraron un total de 40 presentaciones institucionales

A partir de las mismas se incorporaron modificaciones concretas a los pliegos

Claves del nuevo modelo: Licitación 2025/2026



Profundización

La licitación estableció la posibilidad de llegar a una profundidad de 40 pies, permitiendo el ingreso de buques más grandes, que los actuales puedan navegar con más carga en la bodega y a su vez lograr una navegación más eficiente y segura que sea ambientalmente sostenible.



Competitividad

Actualmente, los buques del tipo Panamax tienen limitada su capacidad de carga, por lo que sólo pueden utilizar cerca del 70% de su bodega, debiendo completarla en otros puertos del país o de países vecinos. Con las nuevas condiciones previstas, aumentarían considerablemente su capacidad, generando un fuerte ahorro en costos y tiempos operativos.



Modernización

La nueva concesión permitirá modernizar el canal de navegación con los más altos estándares internacionales con la incorporación entre otras cosas de tecnologías aplicadas en las ayudas a la navegación, en cuestiones ambientales, control del trafico y generando nuevas herramientas en la lucha contra el contrabando y el narcotráfico.

Agencia Nacional
de Puertos y Navegación

Estado del proceso

El 27 de febrero de 2026, en la apertura de sobres, se recibieron 3 propuestas de empresas globales de dragado: las belgas DEME y Jan de Nul, y la brasileña DTA Engenharia.

- Febrero: Apertura de sobre 1
- Abril: Apertura de sobre 2
- Mayo: Apertura de sobre 3
- Junio: Adjudicación a la firma Jan de Nul N.V. – Servimagnus S.A.
- Julio: Firma del Contrato con Vía Navegable Argentina S.A.
- Agosto: Firma del Acta de Inicio
- Septiembre: Toma de posesión por parte del nuevo concesionario

La Concesión que comienza

Agencia Nacional
de Puertos y Navegación

Ministerio
de Economía
República Argentina

Novedades y mejoras planteadas para la nueva concesión

Profundización
Alcanzar una profundidad de 40 pies, en 2 etapas.

Señalización
Incorporación de tecnología y nuevos materiales.

Hidrómetros
Incorporación de tecnología en las comunicaciones y nuevos hidrómetros.

Estudios ambientales
Elaboración de nuevos estudios ambientales para profundización.

Atención de Derrames de Hidrocarburos
Permite una respuesta inmediata ante una contingencia de derrame de hidrocarburos.

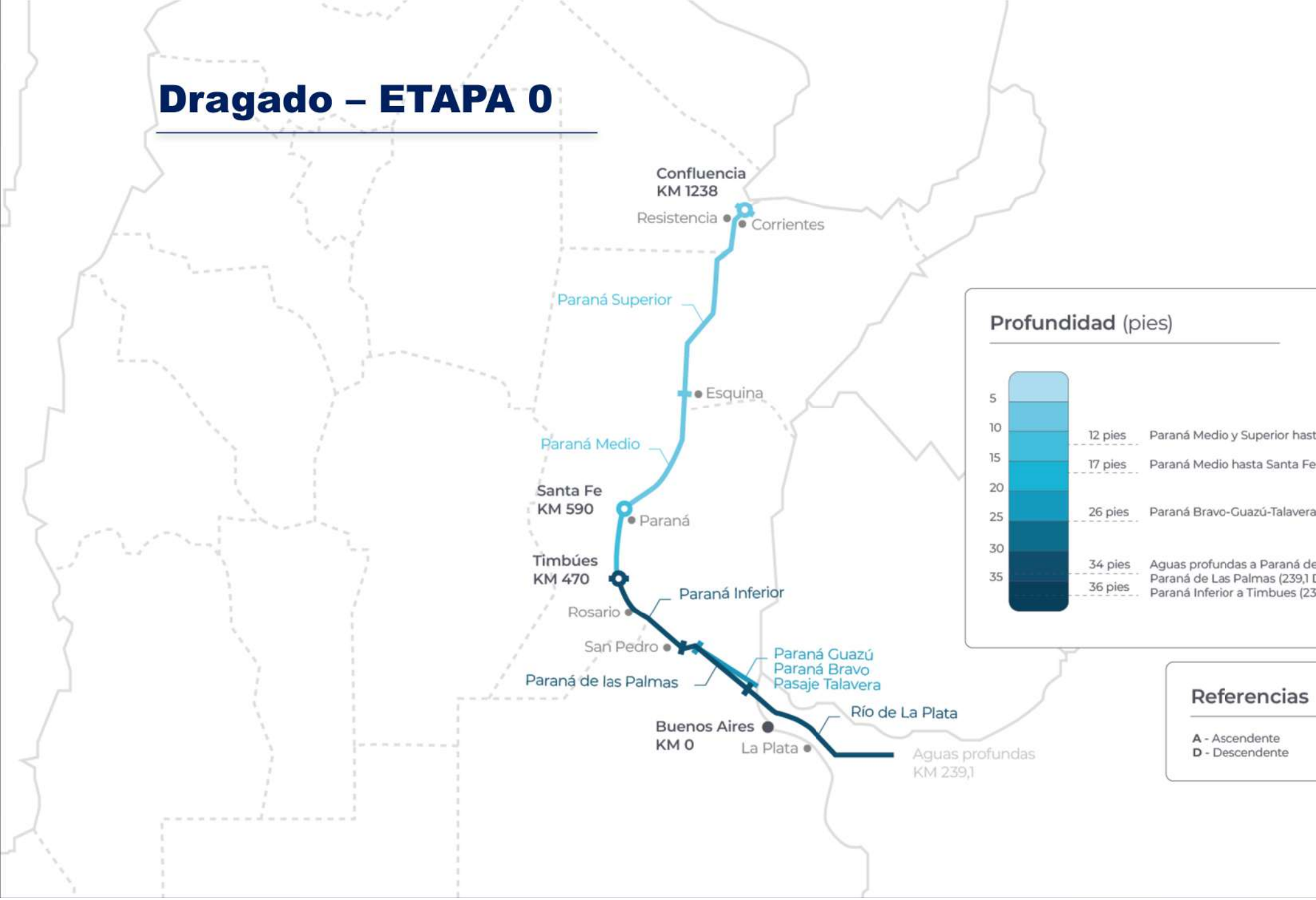
Modernización
La nueva concesión permitirá de navegación con los ma internacionales con la incor cosas de tecnologías aplicada navegación, en cuestiones del trafico y generando nuev la lucha contra el contraband

Estudios de Camp
Estudios varios.

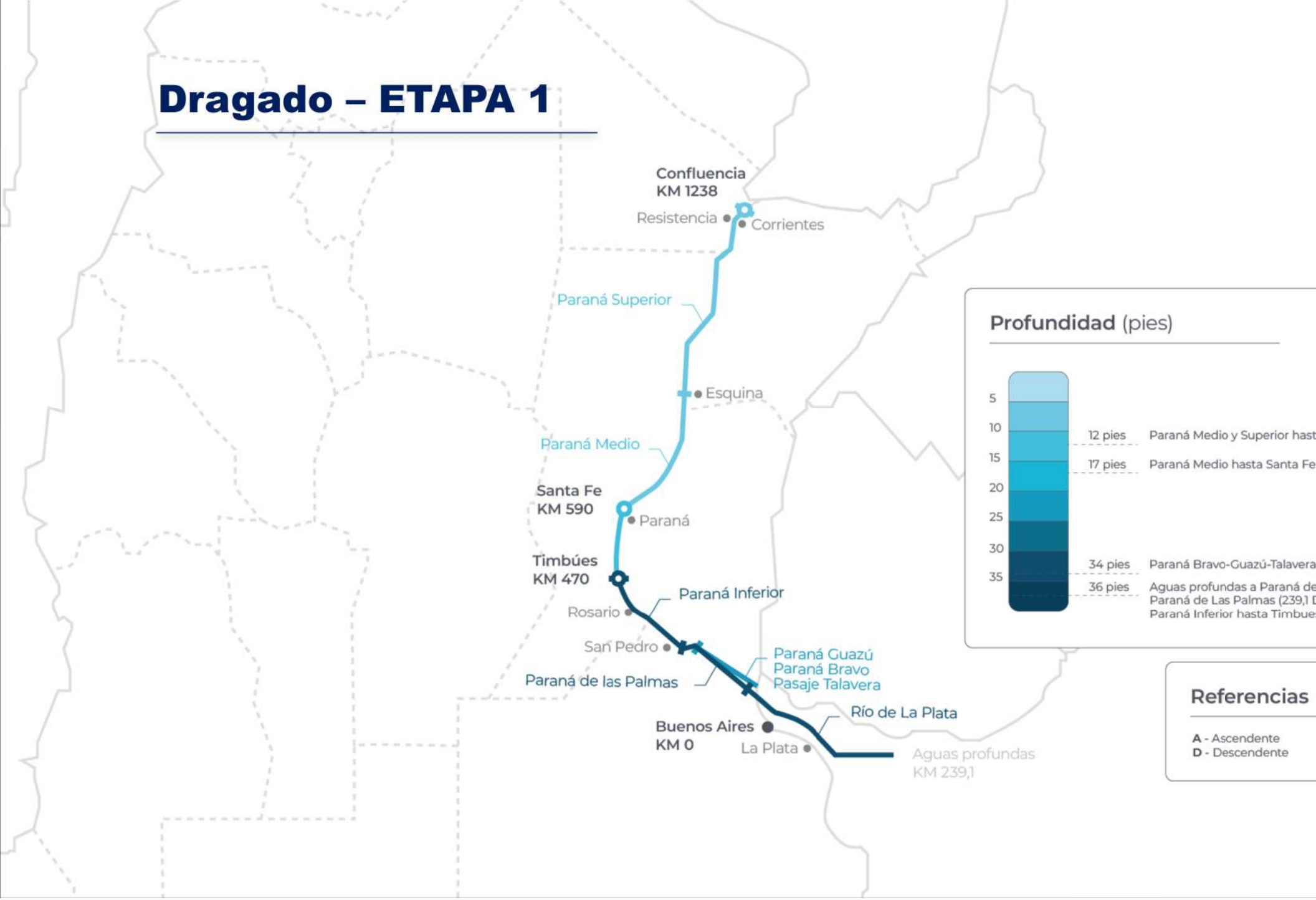
Gabinete

Agencia Nacional
de Puertos y Navegación

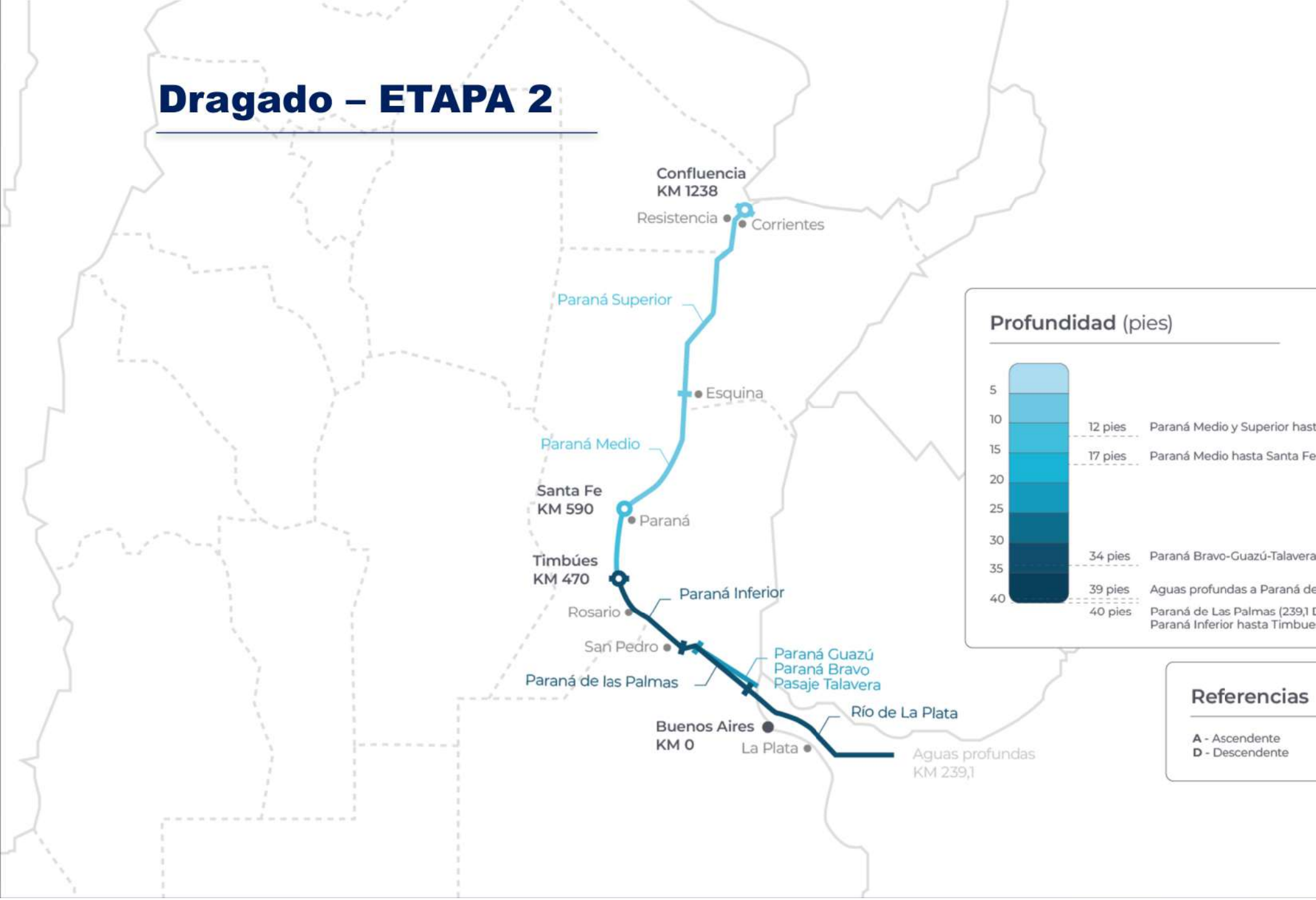
Dragado – ETAPA 0



Dragado – ETAPA 1



Dragado – ETAPA 2



Batimetrías

Relevamientos de control
Canal principal y brazos secundarios
Cada 2 meses

Relevamientos en áreas de descarga
Cada 6 meses

Relevamientos en Radas, Zonas de fondeo
Cada 6 meses

Relevamiento en pasaje Talavera
Cada 6 meses

Incorporación de tecnología
Utilización de sondas multihaz
Sistema de posicionamiento

Agencia Nacional
de Puertos y Navegación

Estudios de Campo y Gabinete

Dragado
Estudio para profundización Etapas 1 y 2
Estudios ambientales
Suficiencia de las zonas de descarga
Estudios hidrosedimentologicos de los pasos críticos en los diferentes brazos del Rio Paraná y en los canales de la VNT en el Río de la Plata
Estudio del Impacto del dragado en los niveles del Rio Paraná
Profundización a 44 pies tramo Timbues – Oceano
Ampliación/Generación de zonas de cruce Rio de la Plata
Profundización a 36 pies tramo Bravo-Guazu

Revisión de los niveles de referencia adoptados
Cada 5 años

Estudio de tráfico
Capacidad de transporte de sedimentos
Determinación de fondo náutico

Señalización

- Incorporación de AIS a las señales
- Renovación de la totalidad de las boyas por boyas plásticas.
- Generación de señales virtuales en aquellos sectores donde resulte necesario o conveniente.
- Instalación de 10 balizas en el Rio de la Plata.
- El equipamiento deberá mantenerse renovado y actualizado con los adelantos tecnológicos que surjan durante el periodo de Concesión.



Modernización tecnológica de la Vía Navegable Troncal

Ampliación de la red de hidrómetros
10 nuevos sitios, 4 de ellos en el Rio de la Plata.
Comunicación redundante

Ampliación de cantidad de sitios remotos de monitoreo
32 nuevos sitos, con diferentes combinaciones de equipamiento, que puede incluir
- Estacion base AIS
- Radar
- Cámaras
- Estacion meteorológica

Instalación de 20 caudalímetros y 5 olígrafos

Cobertura con estaciones base AIS del 100% de la Vía Navegable

Incorporación de 10 nuevas boyas multiparamétricas

Desarrollo de RIS (River Information Sistem)

Software de monitoreo

- Monitoreo de buques
- Monitoreo de AtoNs
- Información de clima y pronóstico satelital
- Monitoreo hidrometeorológico a partir de la red de sensores instalados a lo largo de la VNT
- Seguimiento de flotas
- Incorporación de datos batimétricos
- Herramientas de geocercos para control de entradas y salidas en canales y puertos
- Monitoreo de CCTV | Cámaras
- Monitoreo con radares
- Incorporación de cartas náuticas digitales estándar S-101 y S-102 de la IHO
- Historial de datos y derrotas
- Radioavisos
- Pronóstico de niveles del agua y determinante dinámica.
- Planificación y gestión de Radas. Modelo de gestión de radas de fondeo.

Software de monitoreo

- Mapa de densidad de tráfico, con escala colorimétrica la frecuencia de paso de los buques.
- Planificación integral de la navegación. Módulo inteligente de planificación de la navegación minimizando demoras e interferencias de cruces y garantizando la seguridad en la navegación Prefectura Naval Argentina.
- Integración con información de puertos y terminales
- Sistema de alerta temprana de accidentes (canales y puentes)
- Tableros de control con indicadores de gestión y estadística de datos
- Analítica de datos con aplicación de herramientas de machine learning e inteligencia artificial p optimización de la gestión operativa y de pronósticos.
- Incorporación de registro inteligente de pasos y amarres
- Incorporar datos de dragado
- Incorporación de traza teórica del canal
- Módulo de navegación que permita que la plataforma SiMon resulte de utilidad para los usuario navegantes de la VNT, permitiéndoles disponer de información actualizada en tiempo real sobr estado de la VNT. Integración de datos cartográficos, AIS, información de niveles y pronósticos, posibilidad de intercambio de información entre usuarios y reportes de novedades, posibilidad generar mapas específicos de zonas puntuales para verificación y de uso interno.

Plan de emergencia de la Vía Navegable Troncal

Servicio de permanencia de equipamiento mínimo para atención de derrames en 9 estaciones de contingencia, respuesta ante contingencias de derrames de hidrocarburos y sustancias nocivas, la realización de las tareas de respuesta a emergencias por derrames de hidrocarburos, sustancias nocivas y sustancias potencialmente peligrosas, y otro tipo de emergencias, dentro de la Vía Navegable Troncal (VNT), en un todo de acuerdo con el Plan Nacional de Contingencias, conforme a la Ley Nº 22.190 y a la Ordenanza N° 8/98 - DPAM de la Prefectura Naval Argentina



Agencia Nacional de Puertos y Navegación

Ministerio de Economía
República Argentina



Argentina avanza hacia una nueva concesión privada de la estratégica Vía Navegable Troncal, que permitirá a la logística seguir siendo un motor de competitividad e impulso a la producción económica, tanto nacional como de toda la región.

Agencia Nacional
de Puertos y Navegación



Muchas gracias

Agencia Nacional
de Puertos y Navegación

Ministerio
de Economía
República Argentina