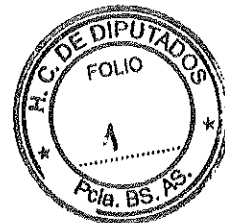




*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

EXPTE. D- 3553 124-25

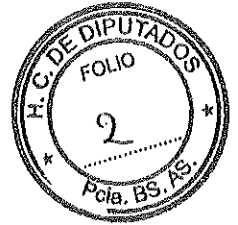


PROYECTO DE DECLARACIÓN

LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS
AIRES

DECLARA

1. RECHAZAR por inconsulto el llamado a licitación pública nacional e internacional N 1/2024 por el régimen de concesión de obra pública por peaje en el marco de la ley 17.520 y sus modificatorias, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado, redragado y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal comprendida entre el kilómetro 1238 del Río Paraná, punto denominado Confluencia, hasta la Zona de Aguas Profundas Naturales, en el Río de la Plata exterior, hasta la altura del kilómetro 239,1 del canal Punta Indio, por la vía del Canal Ingeniero Emilio Mitre y el Río Paraná de las Palmas, Río Paraná Bravo, Río Paraná Guazú, Río Talavera, Río Paraná–Océano Atlántico, por cuanto la Provincia de Buenos Aires, en cuya jurisdicción se encuentra el Río de la Plata y el Río Paraná al igual que las del Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe y, los setenta y nueve puertos desde donde se realiza la carga y descarga que transporta el 80% del comercio exterior argentino, no ha intervenido ni aprobado tal decisión que afectaría su soberanía provincial; los intereses económicos de ésta e implicaría una imposición de tasas que requiere la autorización de la legislatura provincial.
2. Repudiar la política en materia portuaria implementada por el gobierno nacional que, reiterando los errores que ya fueran puestos de relieve por las



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

autoridades del Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires y por esta Legislatura provincial, limita la intervención de la vía troncal de navegación del Río Paraná y del Río de La Plata exterior hasta la altura del Km. 239,1 del Canal Punta Indio condenando, de tal modo, a que todo el comercio nacional e internacional ingrese y egrese de nuestro país a través del Puerto de Montevideo y, más grave aún, impide la posibilidad de materializar el objetivo de la Argentina Bicontinental desde que, de seguirse la traza propuesta en el llamado a licitación pública, los puertos argentinos continuaran desconectados y carentes de adecuada articulación.

3. Reclamar al Gobierno Nacional la ampliación y/o en su caso, la readecuación del esquema de obras propuesto en los Pliegos de Bases y Condiciones a fin de garantizar la Argentina grande, la Argentina Bicontinental, de manera tal que la modalidad contractual propuesta permita la realización de obras que generen corredores de navegación exclusivos por aguas marítimas y fluviales argentinas sin necesidad de tener que pedir permiso ni atravesar jurisdicciones extranjeras –tal como hoy ocurre con el Puerto de Montevideo-.
4. Hacer constar a las autoridades del Gobierno Nacional que esta legislatura no convalida la renuncia a la soberanía portuaria que la decisión implementada traduce. Una resignación inadmisibles que contrasta con los mandatos históricos y constitucionales.
5. Exigir perentoriamente al Poder Ejecutivo Nacional el pronto llamado a consulta a la Provincia de Buenos Aires, antes de iniciar cualquier proceso de licitación y concesión de la citada vía troncal navegable Río Paraná – Río de La Plata, ello, claro está, independientemente de las medidas de control que el gobierno nacional tome respecto a la lucha contra el narcotráfico.

PULTI GUSTAVO
Diputado
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

FUNDAMENTOS

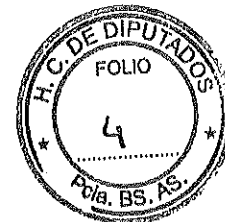
La incorrectamente denominada Hidrovía, denominación usualmente utilizada para denominar el sujeto geográfico con entidad histórica es un corredor natural de transporte fluvial de más de 3.400 kms. de largo, que se extiende a través de los ríos Paraná y Paraguay, y permite la navegación continua entre los puertos de Argentina, Brasil, Bolivia Paraguay y Uruguay.

En ella hay más de 70 puertos argentinos, de los cuales 23 están en Buenos Aires; 1 en Corrientes; 5 en el Chaco, 9 en Entre Ríos, 1 en Formosa, 1 en Misiones y 33 en Santa Fe y, navegan en ella, unos 4.000 buques oceánicos de bandera extranjera que en 2020 transportaron 74 millones de toneladas de carga, lo que representa el 83% de los graneles sólidos y líquidos que exporta Argentina; además, de 19 millones de toneladas de carga de cabotaje. Cada año circulan también 146 mil contenedores, 750 mil vehículos y 320 mil pasajeros, por un valor FOB superior a los 70 mil millones de dólares.

Las condiciones de profundidad son variables a lo largo del corredor fluvial, siendo de 10 metros (30 pies) máximo y oscilando a la baja de norte a sur desde 25, 10 y 8/7 pies según los distintos cursos y sus condiciones geomorfológicas del suelo.

El corredor fluvial es parte de un inmenso sistema hídrico denominado "Cuenca del Plata", que comprende a una vasta región de algo más de tres millones de kilómetros cuadrados de superficie, cuyas aguas superficiales descargan en el Río de la Plata.

La cuenca se abre en forma de abanico a partir de la desembocadura del mencionado río, desplegándose dentro de la jurisdicción de cinco países. Abarcan gran parte del sur, del sudoeste y del centro-oeste de Brasil, el sudoeste de Bolivia; gran parte de Uruguay; todo el Paraguay y casi todo el norte, la Mesopotamia y la pampa húmeda de la Argentina.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

Constituye una de las reservas hídricas más importantes del globo, no sólo por el caudal de los ríos que desaguan en él, sino por la diversidad biológica del área y por la riqueza de los territorios que aquellos bañan. Por su extensión, es la segunda después de la amazónica en esta parte del continente, y constituye el área donde se concentra una importante actividad económica y la mayor densidad de población.

La navegación constituye, sin dudas, uno de los más importantes usos de los grandes ríos de la región. Y a tal fin, la es el corredor de mayor desarrollo y trascendencia económica para toda la cuenca, y uno de los más extensos del planeta. Al relevar los antecedentes jurídicos del corredor fluvial encontramos que en 1969, Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay firmaron en Brasilia el Tratado de la Cuenca del Plata, a través del cual se acordó promover programas, estudios y obras en áreas de interés común y la adopción de medidas para fomentar la navegación fluvial.

Dieciocho años más tarde (1987), en Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), los cancilleres de los países de la Cuenca del Plata aprobaron la Resolución N° 210 y declararon de interés prioritario el desarrollo del sistema Paraguay-Paraná.

Al año siguiente, los Ministros de Transporte y Obras Públicas de los Estados miembros se reunieron en Campo Grande (Brasil), dando lugar al "Primer Encuentro Internacional para el Desarrollo" del corredor Paraná-Paraguay. El objetivo fue identificar las opciones más adecuadas para el desarrollo del sector como corredor de transporte regional y como columna vertebral de una futura integración.

En 1989, durante la XIX Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata, el Programa del corredor Paraguay-Paraná fue incorporado al sistema del Tratado de la Cuenca del Plata. Se creó también el Comité Intergubernamental Paraguay-Paraná (CIH), que es el órgano del Sistema del Tratado de la Cuenca del Plata encargado de coordinar, proponer, promover, evaluar, definir y ejecutar las acciones identificadas por los Estados miembros respecto al Programa del corredor

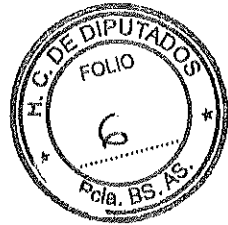


*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

fluvial (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira), así como de gestionar y negociar, previa anuencia de las autoridades nacionales pertinentes de cada país, acuerdos de cooperación técnica y suscribir aquellos no reembolsables para el desarrollo de un sistema eficiente de transporte fluvial, constituyéndose en el foro de entendimiento para los asuntos relacionados con este tema.

En el año 1992 se promulgó la ley 24.385, donde la Argentina aprobó el Acuerdo de Transporte Fluvial en los ríos Paraguay-Paraná con las Repúblicas de Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay; que tuvo por objeto la protección, cooperación, autonomía y mejora del comercio regional y, demostraba la vocación de resolver el desarrollo regional y el transporte entre los vecinos, sin injerencias extrañas.

Por decreto del Poder Ejecutivo Nacional Nro. 253/95 se aprobó el Contrato de Concesión de Obra Pública por Peaje, para la Modernización, Ampliación, Operación y Mantenimiento del Sistema de Señalización y Tareas de Redragado y Mantenimiento de la Vía Navegable Troncal comprendida entre el kilómetro 584 del Río Paraná, Tramo Exterior de Acceso al Puerto de Santa Fe y la Zona de Aguas Profundas Naturales, en el Río De La Plata Exterior, hasta la altura del kilómetro 205,3 del canal Punta Indio, utilizando la Ruta por el Canal Ingeniero Emilio Mitre y sus Anexos. La concesión se otorgó al consorcio JAN DE NUL N.V. - KOCOUREK S.A. DE CONSTRUCCIONES C.I.F. e I. - HORACIO O. ALBANO INGENIERÍA Y CONSTRUCCIONES S.A.C.I.F.I. y EMEPA S.A., hoy HIDROVÍA SOCIEDAD ANÓNIMA, en los términos de la Ley N° 17.520. Inicialmente la concesión lo fue por el término de 10 años y se prorrogó hasta abril de 2021 [la referida prórroga lo fue a partir del acuerdo celebrado el 20 de octubre de 2009 por la entonces UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS (UNIREN) y la empresa concesionaria HIDROVÍA S.A, quienes suscribieron el Acta Acuerdo de Renegociación, ratificada por el Decreto N 113/10, que contiene los términos de la renegociación integral y las condiciones de adecuación del Contrato de Concesión aprobado por el Decreto N°253/95].



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

El 28 de agosto de 2020 se firmó un Acuerdo Federal por el cual el Estado nacional comienza a administrar la vía navegable junto a las provincias de Buenos Aires, Chaco, Corrientes, Entre Ríos Formosa, Misiones y Santa Fe.

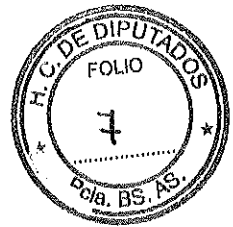
Con Fecha 27-11-2020 se dicta el decreto 949 mediante el cual el Poder Ejecutivo Nacional mediante el cual se facultó al Ministerio de Transporte a efectuar el llamado y adjudicación de la Licitación Pública Nacional e Internacional, por el régimen de concesión de obra pública por peaje, en el marco de la Ley N 17.520, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y 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

El referido decreto 949/20, además, dispuso instruir al Ministerio de Transporte dictar los actos necesarios para la creación del CONSEJO FEDERAL HIDROVÍA (CFH).

Dicho organismo fue creado por la res. Nro. 307 del Ministerio de Transporte de fecha 21-12-2020 y tiene por función "brindar asesoramiento permanente en todo lo relativo a la concesión de la obra pública por peaje de la vía navegable troncal ... de conformidad con lo establecido en el artículo 1° del dto. 949/20 y asistir en la coordinación política y estratégica para la administración".

El CFH está conformado por miembros permanentes del Estado nacional y representantes de las Provincias de BUENOS AIRES, CORRIENTES, CHACO, ENTRE RÍOS, FORMOSA, MISIONES y SANTA FE.

Luego de iniciales reuniones del CFH, y a los fines de garantizar la continuidad de las actividades económicas que dependen de la adecuada prestación del servicio en el corredor, por la Resolución N° 129/21 del MINISTERIO DE TRANSPORTE



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

se instruyó al concesionario HIDROVÍA S.A. la continuidad del Contrato de Concesión de obra pública por peaje para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y redragado y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal aprobado por el Decreto N° 253/95 con sus actos modificatorios y complementarios, desde la terminación del plazo contractual y por el término de NOVENTA (90) días.

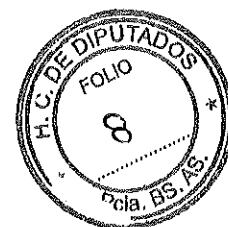
En 2021 se sancionó el Decreto 427 de fecha 30 de junio de 2021; como producto de la presión de las provincias litoraleñas, los gremios afines y especialistas en la materia, dando lugar a un incipiente proceso de nacionalización de la administración de la vía navegable troncal, donde se le otorgaba las tareas de mantenimiento de la señalización, dragado y control a la Administración General de Puertos; aunque, limitando su responsabilidad hasta quien resulte adjudicatario de la licitación pública autorizada por el Decreto 949/20.

Puntualmente, se dispuso, "otorgar 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 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, a la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO".

Seguidamente el Poder Ejecutivo Nacional dictó el DNU 556 de fecha 24 de agosto de 2021 mediante el cual, luego de ponderar (i) la necesidad de "mantener un desarrollo federal de las vías navegables de la República Argentina, conforme lo dispuesto por el artículo 42 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL y atendiendo al carácter estratégico de la vía navegable troncal"; (ii) la finalización del contrato de concesión sobre la vía navegable troncal y; (iii) el inicio de los trámites inherentes al llamado y adjudicación de la nueva 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 y redragado y mantenimiento de la vía



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



navegable, dispuso crear el ENTE NACIONAL DE CONTROL Y GESTIÓN DE LA VÍA NAVEGABLE como organismo descentralizado con autarquía administrativa, funcional y económico-financiera, en el ámbito jurisdiccional del MINISTERIO DE TRANSPORTE, con personería jurídica propia y capacidad para actuar en el ámbito del derecho público y privado

El 02-09-2021 se celebró el contrato de concesión en el Estado Nacional y la Administración General de Puertos Sociedad del Estado por el plazo de 12 meses prorrogable hasta la toma de servicio por parte de quien o quienes resultaren adjudicatarios de la licitación encomendada por el decreto 949/20 con la finalidad de preservar el interés público comprometido en la continuidad de los servicios y evitar escenarios que pudieran alterar o poner en riesgo la normal operación de los puertos de dependen de la Vía Navegable Troncal, con consecuencias negativas para el comercio exterior y el desarrollo de las economías regionales del país.

Mediante Resolución 515/22 del entonces Ministerio de Transporte se prorrogó el contrato de concesión desde el 11 de septiembre de 2022 y hasta la toma de servicio por parte de quien o quienes resultaren adjudicatarios de la licitación encomendada por el decreto 949/20.

Mediante el decreto 699/24 se declaró servicio público a las actividades de dragado, redragado, mantenimiento, señalización, balizamiento y control hidrológico de las vías navegables de jurisdicción nacional y se deroga el decreto 556/21.

A continuación, mediante decreto 709/2024 se dispuso derogar el decreto 949 y los arts. 3 y 4 del decreto 427/21. Asimismo, se dispuso: "Delégase en la SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES dependiente 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



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

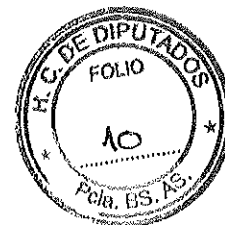
tareas de dragado, redragado y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal comprendida entre el kilómetro 1238 del Río Paraná, punto denominado Confluencia, hasta la Zona de Aguas Profundas Naturales, en el Río de la Plata exterior, hasta la altura del kilómetro 239,1 del canal Punta Indio, por la vía del Canal Ingeniero Emilio Mitre y el Río Paraná de las Palmas, Río Paraná Bravo, Río Paraná Guazú, Río Talavera, Río Paraná–Océano Atlántico”.

Mediante la Disposición 20 de fecha 22-08-2024 la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables creó la Mesa de Diálogo interdisciplinaria con la mira puesta en generar espacios de trabajo en el marco del decreto 709/24.

Finalmente mediante Disposición 34 de fecha 19 de noviembre de 2024 la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables dispuso: (i) Llamar a LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL E INTERNACIONAL N° 1/2024 por el régimen de concesión de obra pública por peaje en el marco de la ley 17.520 y sus modificatorias, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado, redragado y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal comprendida entre el kilómetro 1238 del Río Paraná, punto denominado Confluencia, hasta la Zona de Aguas Profundas Naturales, en el Río de la Plata exterior, hasta la altura del kilómetro 239,1 del canal Punta Indio, por la vía del Canal Ingeniero Emilio Mitre y el Río Paraná de las Palmas, Río Paraná Bravo, Río Paraná Guazú, Río Talavera, Río Paraná–Océano Atlántico y; (ii) Aprobar los pliegos del llamado a licitación.

En el contexto referenciado, y pese a sostener el Gobierno Nacional que el jefe de Gabinete del Poder Ejecutivo Nacional “ha venido conversando desde hace meses con empresarios y representantes de las provincias involucradas, para llegar a la iniciativa consensuada”, la Provincia de Buenos de Aires ha sido desplazada en forma inconsulta por el Gobierno Nacional.

Así, luego de disponerse mediante decreto 709/2024 la derogación del decreto 949/20 que dispusiera la creación del CONSEJO FEDERAL HIDROVÍA (organismo que, fue constituido por la res. Nro. 307 del Ministerio de Transporte de fecha



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

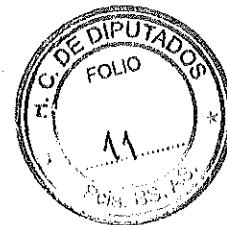
21-12-2020 y que tenía por función “brindar asesoramiento permanente en todo lo relativo a la concesión de la obra pública por peaje de la vía navegable troncal ... de conformidad con lo establecido en el artículo 1° del dto. 949/20 y asistir en la coordinación política y estratégica para la administración” y que se conformó con miembros permanentes del Estado nacional y representantes de las Provincias de BUENOS AIRES, CORRIENTES, CHACO, ENTRE RÍOS, FORMOSA, MISIONES y SANTA FE), se dejó a la Provincia de Buenos Aires -y a las restantes provincias litoraleñas- sin espacio institucional alguno de intervención en el asunto, todo ello con el agravante de que la Mesa de diálogo creada por la Subsecretaría de Vías Navegables mediante la Disposición 20 del mes de agosto de 2024 no permitió al Estado de Buenos Aires argumentar ni mucho menos defender los intereses de los bonaerenses

La Provincia de Buenos Aires no conoce el informe técnico pertinente que indicaría que los Estados Provinciales no están en condiciones de administrar y realizar las tareas de mantenimiento en forma directa el Canal Fluvial, generando ingresos y asegurando las soberanías provinciales y nacional.

Al dictar, en el modo que lo hace la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, la Disposición N° 34, efectuando el llamado a licitación Pública para, en definitiva, privatizar por treinta años el Río Paraná al sur de Confluencia con el Río Paraguay y el Río de La Plata (esto es, la vía Troncal de Navegación Argentina) se avasalla la autonomía provincial pues se soslaya la opinión y los intereses del Estado provincial en la materia.

La Provincia de Buenos Aires, pese a que los ríos cuyo mantenimiento se concesionan se encuentran en su jurisdicción no ha intervenido en la elaboración del pliego, donde se supone debieran estar detallados los requisitos de los ofertantes y los reglamentos que establecen los alcances de la concesión y las tareas pormenorizadas a realizar.

Por otro lado, el gobierno nacional reitera los errores que ya fueran puestos de relieve por la Provincia de Buenos Aires y limita la intervención de la vía troncal de



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

navegación del Río Paraná y del Río de La Plata exterior hasta la altura del Km. 239,1 del Canal Punta Indio lo que, por un lado, condena a que todo el comercio internacional ingrese y egrese de nuestro país a través del Puerto de Montevideo y, por el otro, impide la posibilidad de materializar el objetivo de la Argentina Bicontinental desde que, de seguirse la traza propuesta, los puertos argentinos continuaran desconectados.

No puede pasar por alto el Gobierno nacional la necesidad de ampliar y/o en su caso readecuar el esquema de obras propuesto a fin de garantizar la Argentina grande, la Argentina Bicontinental, que se pueda navegar en forma directa, sin necesidad de tener que pedir permiso y atravesar jurisdicciones extranjeras –tal como hoy ocurre, que para llegar al puerto de La Plata navegando desde Bahía Blanca debe utilizarse la ruta del Puerto de Montevideo-.

La propuesta del Gobierno Nacional importa la renuncia de la soberanía portuaria. Una resignación inadmisibles que nos lleva hoy a tener que “pedir permiso” a Montevideo para ingresar y/o enviar contenedores, todo ello con el consecuente incremento de costos de logística e impositivos.

En suma, la complejidad del asunto y la trascendencia de la materia comprometida exige una actuación prudente por parte de las autoridades nacionales que, tal lo reseñado, dista de encontrarse presente en el caso.

Por todo lo expuesto, solicito a los Sres. Legisladores acompañen con su voto el presente Proyecto de Declaración.


PULITI GUSTAVO
Diputado
H.C. Diputados Pcia. de Bs. As.