



H. Cámara de Diputados de la Nación

PROYECTO DE RESOLUCION

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

1º) Dirigirse al Poder Ejecutivo nacional, a fin de que, ante la proximidad del vencimiento del actual contrato de concesión – el 30 de abril de 2021 -, en el nuevo proceso de llamado y adjudicación de la Licitación Pública Nacional e Internacional de la Hidrovía Paraguay-Paraná, con aplicación del régimen de obra pública por peaje - en el marco de la ley 17520, modificada por la Ley 23696 -, para lograr la modernización, ampliación, operación y mantenimiento de esa vía navegable, dé intervención a la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones, en los términos del art. 14 de la Ley 23696, órgano bicameral del Congreso de la Nación que, en el llamado original de la licitación de la Hidrovía, aprobado por el Decreto 863/1993 del 29/4/1993, ha cumplido, según el art. 18 del decreto mencionado, la función de ejercer la coordinación entre el Poder Legislativo y el Poder Ejecutivo de la Nación, a fin de dar cumplimiento a la licitación pública para el otorgamiento de la concesión, y de efectuar el seguimiento de su trámite y de los resultados obtenidos, informando a las Cámaras respectivas.

2º) Instar al Poder Ejecutivo nacional a que envíe a la Comisión Bicameral citada en el art.1º, y conforme a lo allí requerido, la documentación y los antecedentes administrativos, judiciales y normativos, referidos a la licitación original de la Hidrovía y sus posteriores renegociaciones, que no obraren ya en su poder, y a que establezca un contacto institucional permanente y regular con ella, a fin del monitoreo parlamentario del nuevo proceso de licitación y adjudicación, teniendo en consideración que ha sido firmado el Acuerdo Federal de la Hidrovía, entre la Nación y las provincias de Buenos Aires, Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe, el 28 de agosto de 2020, en la ciudad de Rosario (Santa Fe), que, posteriormente, el PEN ha dictado el decreto 949/2020, del 26/11/20, mediante el cual delegó en el Ministerio de Transporte la facultad de efectuar el nuevo proceso de llamado y



H. Cámara de Diputados de la Nación

adjudicación de la Licitación Pública Nacional e Internacional de la Hidrovía Paraguay-Paraná, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento de esa vía navegable, y que el citado Ministerio ha emitido la Resolución 8/2021 del 13/1/2021, mediante la cual creó la Unidad Ejecutora Especial Temporaria “Hidrovía”, con el propósito de llevar a cabo operativamente la delegación encomendada por el PEN.

Mariana Zuvic

Maximiliano Ferraro

Juan Manuel Lopez

Paula Oliveto

Hector Flores

Alicia Terada

Mariana Stilman

Lucila Lehmann



H. Cámara de Diputados de la Nación

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Si quisiéramos hacer historia sobre la evolución del marco jurídico del que surgió y en el que se desarrolló la Hidrovía Paraguay- Paraná, deberíamos comenzar por la Ley 24385 (21/11/1992) que aprueba el Acuerdo por Transporte Fluvial de la Hidrovía Paraguay- Paraná, del que forman parte Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay suscripto en Las Leñas, el 26/6/1992. Posteriormente, el gobierno del presidente Menem tomó la decisión política de llamar a licitación pública nacional e internacional para la construcción, dragado y balizamiento de esa importante vía navegable. Lo hizo, en el marco de la Ley de Peaje, N° 17250 - modificada por la Ley 23696 de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones -, mediante el Decreto 863/93 del 29/4/1993, que creaba un Órgano de Control y que, en su art. 18, le daba intervención a la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones, creada por el art. 14 de la Ley 23696, especialmente para el seguimiento de estos procesos de concesión de servicios públicos.

El 21/2/1995 se adjudica la Licitación Pública Nacional e Internacional de la Hidrovía, por medio del Decreto 253/95 y el 1° de mayo del mismo año se da inicio a la obra Santa Fe al Océano (SFO). Posteriormente, las funciones del Órgano de Control son delegadas a la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables. A partir del Decreto 1106/97, el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, con competencia en el tema, suscribió los instrumentos de ejecución de obras de dragado y balizamiento, comprendidos al Norte del Puerto de Santa Fe entre el Km. 583 al Km. 1619, por los Ríos Paraná -Paraguay y Km. 1240 a Km. 1927 por el Río Alto Paraná y desde el Km. 0 del Río Uruguay hasta el Km.338,2 del mismo (Concordia). También reformuló el tramo Santa Fe al Océano en Canal Punta Indio y su prolongación y, mediante el Decreto 918/97 del 11/9/1997, renegoció el contrato de concesión. En 1998, suscribió los instrumentos de ejecución de obras del Puerto de Santa Fe con ampliación del contrato, finalmente incumplido.



H. Cámara de Diputados de la Nación

El 12/2/2002, el Decreto 293/2002 encomendó al Ministerio de Economía la renegociación de los contratos de obras y servicios públicos y creó una comisión al efecto. Fue derogado en el año 2003 por el Decreto 311/2003 que crea la Unidad de Renegociación (UNIREN) con la misión de asesorar y asistir en el proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos, vigente hasta su derogación en 2016.

El 16 de Febrero de 2005, se da inicio al tramo Km 584 del Río Paraná hasta tramo externo Puerto Santa Fe-Zona Aguas Profundas hasta Km 239,1 por Canal Ing. E. Mitre por traza Canal Punta Indio. Mediante la Resolución 1534/2006, del 29/6/2006, se modifica la tarifa transitoria de peaje para la 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 y la zona de aguas profundas en el Río de La Plata exterior hasta la altura del kilómetro 239,1 del Canal Punta Indio.

En diciembre de 2008 se convoca a una audiencia pública para tratar el entendimiento alcanzado entre la Secretaría ejecutiva de la UNIREN y la empresa Hidrovía S.A. en el proceso de renegociación contractual desarrollado en el marco de las leyes nros. 25.561, 25.790, 25.820, 25.972, 26.077, 26.204, 26.339 y 26.456, el decreto n° 311 del 3 de julio de 2003 y la resolución conjunta n° 188 del ex Ministerio de Economía y Producción y n° 44 del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios del 6 de agosto de 2003. La audiencia se celebró el 27 de febrero de 2009 en el puerto de Barranqueras (Provincia del Chaco) y se aprobó el acuerdo alcanzado. El 20/11/2009 se renegocia la Obra Santa Fe Norte (SFN) y el 20/1/2010 se ratifica el Acuerdo alcanzado al respecto. La obra es iniciada el 18/8/2010.

El contrato de concesión original vencerá el 30 de abril de 2021. En consecuencia, el 28 de agosto de 2020 se firma el Acuerdo Federal de la Hidrovía entre la Nación y las provincias de Buenos Aires, Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe, en la ciudad de Rosario (Santa Fe), que establece los lineamientos generales para la continuidad de la obra, promoviendo la creación de una Sociedad de Estado (Ley 20705) para la administración de la



H. Cámara de Diputados de la Nación

licitación, su adjudicación y control posterior, y de un Consejo Federal Hidrovía, con la participación de las provincias y otras entidades públicas y privadas interesadas en el tema. Sin embargo, no todas las disposiciones del Acuerdo Federal se concretan y el PEN dicta el Decreto 949/2020 del 26/11/2020, mediante el cual se llama a una nueva licitación nacional e internacional para para lograr la modernización, ampliación, operación y mantenimiento de esa vía navegable, y se delegan todos los aspectos operativos en el Ministerio de Transporte de la Nación, quien, posteriormente, por Resolución N° 307/2020, crea el Consejo Federal Hidrovía y aprueba su Reglamento Inter, como órgano ejecutor específico.

Pero no puede dejarse de lado el enfoque político, que adquiere gran relevancia, no solamente por el recurso natural que está en juego sino porque nuevamente ha sido la demostración de un enfrentamiento aparentemente ideológico pero que oculta una avidez por el manejo de fondos públicos con fines de dudoso destino.

Privatizada a mediados de los 90 y renegociada durante la gestión kirchnerista, la concesión de la autopista fluvial y marítima que enlaza los puertos del Litoral y bonaerenses está bajo el control de Hidrovía S.A., el consorcio integrado por la empresa belga Jan de Nul y la local Emepa. Los proyectos presentados por el senador Taiana y los grupos políticos y gremiales que lo apoyan, que tratan sobre el Canal Magdalena y sobre el manejo de la licitación pública invocan cuestiones de soberanía y defensa de las navieras y puertos locales pero, en realidad, atacan al actual concesionario y especialmente de Gabriel Romero, el dueño de grupo empresarial nacional Emepa. Romero declaró como arrepentido en la causa de los cuadernos de las coimas y afirmó que había pagado 600.000 dólares por el dictado del decreto 113/2010, con el cual el gobierno de Cristina Kirchner le prolongó la concesión de la Hidrovía por diez años. Esa declaración nunca fue aceptada por la actual vicepresidenta que influye para que no se renueve la concesión, ni siquiera por medio de una prórroga transitoria. La iniciativa prioriza la entrada y salida a la Hidrovía por el Canal Magdalena y el puerto de La Plata, postergando la opción de los canales actuales y el Puerto de Montevideo. De acuerdo con el Tratado del Río de la Plata entre ambos países, toda decisión que afecte la navegación en el Río de la Plata y su Frente Marítimo y la salida oceánica debe ser consensuada entre ambos Estados. En



H. Cámara de Diputados de la Nación

consecuencia, deberían iniciarse negociaciones entre ambos gobiernos para compatibilizar los canales de navegación y el uso de los mismos, antes de tomar medidas unilaterales.

La grieta interna en el Frente de Todos por el manejo de la licitación se hizo visible tras la marcha atrás oficial de no constituir la nueva empresa estatal anunciada en la firma del “Acuerdo Federal de la Hidrovía” de Rosario, en agosto de 2020. El gobierno nacional había confirmado que estaba en camino la creación de una nueva “Sociedad del Estado” para pilotear la futura concesión que iba a estar integrada por la Nación -con una participación del 51%- y las provincias de Buenos Aires, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe, con el 49% restante.

No obstante, cuatro meses después de ese anuncio, el Gobierno dejó de lado la conformación de la empresa estatal y en su lugar avanzó con el armado de otros dos organismos. Uno es el Consejo Federal de la Hidrovía (CFH), integrado por representantes de las carteras Transporte, Interior y Desarrollo Productivo y por las siete provincias ribereñas, que no interviene en la licitación. El otro, la Unidad Ejecutora Especial Temporaria, encargada de “licitar y adjudicar la nueva concesión”, que depende directamente de Meoni y está encabezada por Pablo Barbieri, un especialista en derecho comercial. También creó la Unidad Ejecutora Especial Temporaria “Canal Magdalena”, ya que la obra de esa vía navegable está prevista específicamente con una partida presupuestaria en el Presupuesto 2021 y será licitada y ejecuta de forma independiente a la Hidrovía.

Debe tenerse en cuenta que al sector privado que integra la cadena agroexportadora no le convence que el Estado nacional estructure la futura Hidrovía a partir de una sociedad con participación del gobierno nacional y de las provincias dejando de lado el actual esquema de concesión privada que vence en 2021, que ellos mismos diseñaron hace 25 años. Entienden que el modelo de la Hidrovía ha funcionado eficientemente durante un plazo muy extenso y que, con solo una actualización, podría adaptarse a las demandas de una mayor producción del mercado agroexportador.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Si bien la Hidrovía es un producto de la reforma del Estado impulsada por la primera administración menemista con el impulso del ministro Roberto Dromi, los técnicos y el sector privado fueron los que motorizaron y delinearón a medida el sistema de esa vía navegable, y la concesión del dragado y balizamiento. Es preciso recordar que dio origen a varias causas judiciales por la excesivamente generosa primera adjudicación, las renegociaciones todavía más ventajosas e incluso por compensaciones al concesionario histórico, Hidrovía S.A.

Este breve resumen histórico jurídico y el análisis político permiten considerar que la necesidad actual del control parlamentario de una obra de tal envergadura está plenamente justificada y es urgente, como lo fue desde su llamado a licitación original por el art. 18 del Decreto 863/93 y desde la posterior concesión en 1995. En esa época, la aún existente Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones - Ley 23696, art. 14 -, fue el órgano parlamentario encargado de cumplir esa función y puede volver a hacerlo en esta oportunidad que surge ante el nuevo llamado a licitación nacional e internacional que llevará un tiempo considerable, al menos un año, para hacerse operativa. Seguramente, ante la perentoriedad de los plazos, lo más probable es la prórroga de la actual concesión temporariamente. En consecuencia, resulta imperioso que el Ministerio de Transporte de la Nación y la Unidad Ejecutora Hidrovía entablen un vínculo institucional permanente y regular con la Comisión Bicameral, para coordinar sus funciones en las etapas preliminares y, obviamente, desde la ejecución de la obra.

En la inteligencia de que es preciso el control parlamentario, dentro de las competencias fijadas legislativamente, sobre los procesos licitatorios de las concesiones de la obra pública y sobre su seguimiento, monitoreo y auditoría, presentamos este proyecto de resolución para su debate y aprobación por la H. Cámara.

Mariana Zuvic
Maximiliano Ferraro
Juan Manuel Lopez
Paula Oliveto



H. Cámara de Diputados de la Nación

Hector Flores
Alicia Terada
Mariana Stilman
Lucila Lehmann