



Proyecto de Ley

CREACION DE “HIDROVIA FEDERAL SOCIEDAD DEL ESTADO”

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación...

Sancionan con fuerza de Ley

ARTÍCULO 1: Créase la Empresa “Hidrovia Federal Sociedad del Estado” la que se regirá por lo establecido en la ley N° 20.705 y sus modificatorias, y las disposiciones de la presente ley.

ARTÍCULO 2: Objeto: El objeto de la sociedad del Estado es el siguiente:

- a. Diseñar y realizar el llamado a licitación internacional para el dragado, señalización, y balizamiento de la vía navegable troncal de la “Hidrovia Paraguay-Paraná” en todo su trayecto de jurisdicción argentina.
- b. Controlar el correcto cumplimiento de las prestaciones a cargo del licenciatario, conforme las pautas establecidas en el pliego licitatorio.
- c. Realizar por sí o por terceros los proyectos, estudios, análisis y obras necesarias para la modernización tecnológica, ampliación, operación y mantenimiento adecuado de las vías navegables que constituyen la Hidrovia dentro del territorio nacional.
- d. En el marco de la Ley N° 27.419, diseñar programas, estudios, planificar acciones y celebrar convenios tendientes a aumentar la flota de marina mercante de bandera nacional,

- e. ya sea mejorando su capacidad operativa y/o incrementando su intervención en el tráfico de la Hidrovía.

ARTÍCULO 3: Hidrovía Federal Sociedad del Estado deberá requerir como organismo de consulta permanente al Consejo Federal Hidrovía (CFH) creado por Resolución 307/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación quien asistirá a la Sociedad en la coordinación política y estratégica para la administración de la Hidrovía como así también, brindará su asesoramiento permanente en el diseño, administración y control de la licitación internacional a la que refiere el artículo 2 inciso a) de la presente ley.

ARTÍCULO 4: Establecese que los derechos derivados de los certificados nominativos representativos del capital de la Sociedad del Estado que se crea por el artículo 1 de la presente ley, serán ejercidos de la siguiente manera:

- a. El CINCUENTA POR CIENTO (50%) de participación societaria corresponderá al Estado Nacional
- b. El CINCUENTA POR CIENTO (50%) restante será distribuido en partes iguales entre los siguientes Estados Provinciales:
 - 1. Provincia de Buenos Aires
 - 2. Provincia de Santa Fe
 - 3. Provincia de Entre Ríos
 - 4. Provincia de Corrientes
 - 5. Provincia de Chaco
 - 6. Provincia de Misiones
 - 7. Provincia de Formosa



ARTÍCULO 5: En un plazo no mayor de TREINTA (30) días de sancionada la presente ley, el Poder Ejecutivo Nacional procederá a realizar todos los actos necesarios para la constitución, registración, y puesta en funcionamiento de la Sociedad del Estado, pudiendo delegar expresamente esta tarea en el Ministerio de Transporte de la Nación.

ARTÍCULO 6: Establecese que los derechos derivados de los certificados nominativos de titularidad del Estado Nacional de Hidrovía Federal Sociedad del Estado, serán ejercidos por el Ministerio de Transporte de la Nación.

ARTÍCULO 7: La Sociedad que se crea por la presente ley se dará en su acto constitutivo su propio marco normativo, domicilio legal, sede social, autoridades, administración y demás previsiones de ley.

ARTÍCULO 8: Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.-



Fundamentos

Sr. Presidente:

En primer lugar considero importante hacer una breve reseña histórica de la creación de la “Hidro vía Paraguay-Paraná”.

En 1989, en Santiago de Chile, los Ministros de Transporte y Obras Públicas de la Cuenca del Plata decidieron impulsar la creación de un Comité Intergubernamental de la Hidro vía Paraguay-Paraná (CIH), con el objetivo de estudiar la compatibilización de la legislación aplicable de los países de dicha cuenca; a fin de definir el marco normativo para el funcionamiento del sistema. Por Resolución 238 de ese año, en reunión de Cancilleres, se creó el CIH, y luego su correspondiente estatuto. El CIH también posee una Secretaria Ejecutiva en Buenos Aires.

Luego de las sucesivas reuniones del Comité Intergubernamental de la Hidro vía, se convino el Acuerdo de Transporte. En la VII Reunión, realizada en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, en diciembre de 1991, se presentó el acuerdo, y quedó anexado entonces el Acuerdo de Transporte Fluvial, también denominado Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra. Finalmente, el 26 de junio de 1992 los Cancilleres, ante la presencia de los mandatarios de los países de la Cuenca del Plata, suscribieron el “Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidro vía Paraguay-Paraná” en una reunión celebrada en la provincia de Mendoza. En la República Argentina este convenio ha sido ratificado por la Ley 24.385 del año 1994.

El principal objetivo de su creación, explicitado en su artículo 1º, *“es facilitar la navegación y el transporte comercial, mediante el*

establecimiento de un marco normativo común que favorezca el desarrollo, modernización y eficiencia de dichas operaciones, y que, asimismo, facilite y permita el acceso en condiciones competitivas a los mercados de ultramar.”

Es importante resaltar que el transporte fluvial se ha convertido en el transporte más beneficioso en el marco de una estrategia sustentable, pudiendo afirmar esta idea en -por lo menos- tres condiciones que sobresalen:

- a) Mejoramiento de costos: El costo de Tn/Km en una barcaza resulta mucho más económico que un flete por ferrocarril y aún obtiene mayor ventaja si se los compara con un flete vial.
- b) Impacto ambiental: una barcaza que transporta 1500 Tn es el equivalente a 60 camiones, lo que beneficia indudablemente no solo el medio ambiente, sino también el cuidado y mantenimiento de rutas
- c) Ahorro estratégico: podemos comparar que utilizando un 1HP se transporta 150 Kg por ferrocarril y 4.000 por barcaza.

Otros datos para resaltar y enmarcar la enorme importancia de la Hidrovía, provienen del movimiento económico de la misma, relevando lo que significan las cargas que se mueven por esa importante ruta fluvial y marítima:

- La Hidrovía Paraguay-Paraná en el tramo Corumbá (Brasil)-Océano opera cargas por 102 millones de toneladas (Mt). Esta cifra equivale al 23% del movimiento total anual de cargas de Argentina estimado en 450 Mt. Esto significa que por allí se transporta un cifra que equivale a la cuarta parte del total del



transporte anual de cargas de Argentina, sumando el traslado por camión, ferroviario, aéreo y las cargas de la Hidrovía al norte del Gran Rosario.

- En el mismo tramo descripto (Corumbá -Brasil-/ Océano) moviliza el 82% de los despachos de exportación argentinos de granos, harinas y aceites de Argentina (72 Mt anuales sobre un total de 87 Mt).
- Por el sistema Paraguay-Paraná-del Plata se concentra el 91% del movimiento de cargas contenerizadas de Argentina. La suma de los contenedores de las terminales del Puerto de Buenos Aires más Rosario y Zárate ascienden a 1.533.000 TEUs sobre un total de 1.694.000 TEUs (año 2018)
- Por el Río Paraná hasta Escobar (Prov. de Buenos Aires) ingresan el 60% de los buques metaneros que llegan a Argentina con Gas Natural Licuado en adquisiciones (importaciones) que realiza ENARSA (41 buques sobre 68).
- Ingresaron hasta Escobar en el 2017 el 51% de los cargamentos de GNL comprados por ENARSA en el año 2017. Se trata de 2.300.000.000 metros cúbicos sobre un total nacional de 4.500.000.000. El resto del GNL ingresó al nodo portuario de Bahía Blanca.
- Operan habitualmente desde el Gran Rosario hasta el Océano casi 4.500 buques en el año.
- Se movilizan más de 600.000 automóviles por año.



- Es elevadísimo el movimiento de pasajeros en el Puerto de Buenos Aires (320.000 pasajeros anuales).

Podrían citarse muchos más datos numéricos y estadísticos pero, al fin, la relevancia de la Hidrovía y fundamentalmente de su vía navegable troncal es públicamente conocida.

El presente proyecto de ley propone, en consecuencia con lo dicho hasta aquí, la creación de una sociedad enteramente estatal, “Hidrovía Federal Sociedad del Estado”; ente constituido por el Estado Nacional y las siete provincias ribereñas del tramo argentino de la Hidrovía Paraguay-Paraná. La creación de un ente nacional específicamente abocado a la misma es una deuda histórica de nuestro país, existente desde el momento de decidirse la privatización del dragado y balizamiento de las vías navegables en 1989; con la aprobación luego en 1994 por Ley N° 24.385 del “Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná”, suscripto con las Repúblicas Oriental de Uruguay, Paraguay, Federativa de Brasil y Bolivia.

Teniendo en cuenta la importancia geopolítica y económica que tiene la Hidrovía, tanto en Argentina como en la región y el mundo, es necesario para los intereses de nuestra Nación y aún más para una visión del desarrollo integral, rediseñar los marcos normativos institucionales de participación y toma de decisiones. El diseño institucional nacido en la década de 1990 estuvo muy marcado por una concepción esencialmente privatista de los intereses comerciales y fluviales. El peligro de generación de monopolios y/u oligopolios en el marco de nuestras principales actividades exportadoras está latente. Es



por eso que es menester generar un nuevo marco regulatorio capaz de establecer un nuevo equilibrio.

El gran desafío de Argentina es crear dinámicas de desarrollo interno, agregado de valor y trabajo absolutamente integrados con las exigencias del cuidado del medio ambiente. De nada sirve generar enclaves de alta riqueza si el país y la región se van empobreciendo.

A este tema no menor del descuido estatal por el debido control operacional (que ha sido propio de concepciones liberales del rol del Estado) debe sumarse otro de nuestro mayor interés y cuidado dado la forma de constitución política de nuestra Nación. Somos un país republicano y federal, conceptos ambos establecidos y custodiados por nuestra Constitución Nacional. No obstante, en tres décadas de operación de las vías navegables de la Hidrovía, en especial el canal troncal principal ha sido poca, cuantitativa y cualitativamente, la intervención que se le ha dado a las siete provincias argentinas que son ribereñas de la vía navegable y tienen en sus territorios los puertos protagonistas de la explotación comercial (fundamentalmente agroexportadora) de la Hidrovía.

La defensa del federalismo es, afortunadamente, un objetivo de gobierno permanentemente mencionado por nuestro Sr. Presidente de la Nación, Dr. Alberto Fernández. En total sintonía con la idea de federalismo que sostenemos, y en oportunidad de un acto en la ciudad de Puerto General San Martín (Santa Fe) el 28 de Febrero de 2020; el Sr. Presidente anunció que se crearía una sociedad del Estado (con un participación del 51% del Estado Nacional y un 49% para las provincias



involucradas) con el objeto de controlar los procesos de licitación y realizar obras complementarias.

No obstante, a poco andar, esta idea realmente federal fue dejada de lado en pocos meses cambiando el criterio y disminuyendo en estos días la participación del Estado a un Consejo Consultivo (cuya creación celebro) y un organismo de control. La participación, y especialmente la efectiva injerencia del Estado Nacional en las condiciones de operación adquieren así una gravitación menor a la esperada y las provincias ribereñas ven mermadas sus expectativas legítimas de “sentarse” a la mesa de decisiones y ocupar el rol que por nuestra estructura federal republicana les corresponde. Esto es así porque las facultades y alcances de un organismo regulador no representan la misma posibilidad de acción que tiene una sociedad del estado. Como ente regulador y de control de la licitación, su rol principal es el contralor de las prestaciones del licitatorio pero le excede el desarrollo de políticas en favor de la Hidrovía, de nuestro comercio exterior, y de nuestra marina mercante.

El Consejo consultivo al que se hizo referencia ha sido creado recientemente, en diciembre de 2020 por Resolución Nro. 307/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación, es el Consejo Federal Hidrovía (CFH) y ha tenido su primer Plenario en la ciudad de Rosario (Santa Fe) el día 22 de Febrero del corriente año.

La presente propuesta entiende que la solución más acertada para un desarrollo comercial creciente y propicio para todos los actores involucrados, el debido resguardo de los intereses soberanos de control de los Estados participantes (Nacional y Provinciales) y un adecuado cuidado y respeto por el medio ambiente en un recurso hídrico de tal



importancia es la constitución de una Sociedad del Estado. Esta figura jurídica permite mayores facultades y despliegue de objetivos de desarrollo que un ente regulador, cuya naturaleza esencial es de contralor.

Así, el artículo 1° del Proyecto crea “Hidrovia Federal Sociedad del Estado” una sociedad sin capitales privados, enteramente estatal. Esto además contiene y despreocupa a todas las críticas y opiniones vertidas últimamente en los medios nacionales por quienes manifiestan los peligros de entregar la gestión y administración de la Hidrovia a empresas transnacionales de capitales extranjeros. Lejos de ello, y con una visión soberana pero realista, despojada de ideologías y concentrada en un todo en el desarrollo creciente de la Hidrovia y su enorme potencial comercial como así también su gravitación geopolítica para nuestro país, entendemos que una Sociedad de Estado es la figura normativa que mejor garantiza esos resguardos y posibilidad real de contralor que como Nación debemos asegurar.

El artículo 2 de la ley establece los objetivos de la Sociedad del Estado que crea en el artículo precedente.

Aparece en primer lugar (inciso a) el llamado a licitación internacional para el dragado, señalización, y balizamiento de la vía navegable troncal de la “Hidrovia Paraná-Paraguay” en todo su trayecto de jurisdicción argentina; el tema más urgente en estos días atento el próximo vencimiento de la licitación vigente.



En segundo lugar (inciso b), la necesaria y fundamental facultad de contralor estatal (nacional y provincial) del correcto cumplimiento de las prestaciones a cargo del licenciatario. Ésta sería en esencia, la misión principal y sobresaliente de un ente regulador y de control; y podemos observar en este artículo 2 del proyecto de ley; que como dijimos antes, la Sociedad del Estado permite mucho mayor posibilidad de acción.

En tercer lugar (inciso c) nos ha preocupado mucho posibilitar que el Estado nacional y los Estados Provinciales ribereños puedan realizar por sí, o por terceros, proyectos, estudios, análisis y obras necesarias para la modernización tecnológica, ampliación, operación y mantenimiento adecuado de las vías navegables que constituyen la Hidrovía dentro del territorio nacional. Esto es de fundamental importancia dentro de la concepción de este proyecto, se aspira a que sea Hidrovía Federal Sociedad del Estado quien movilice científica y tecnológicamente el avance y desarrollo de las potencialidades de las vías navegables. Una visión estratégica de desarrollo a mediano y largo plazo que constituya una política de Estado. En la ejecución de los medios necesarios para ese desarrollo no se excluye al sector privado en absoluto, como el texto del inciso lo demuestra (“por sí, o por terceros”).

Finalmente, (inciso d) nos preocupa mucho como un aspecto a tener en cuenta dentro del “tema Hidrovía” utilizar este marco normativo para canalizar también la problemática de la marina mercante de bandera argentina. Es un aspecto a estudiar profundamente, no se ha hecho en los últimos años ningún esfuerzo real para diseñar programas, estudios, planificar acciones y celebrar convenios tendientes a aumentar la flota de marina mercante de bandera nacional, ya sea mejorando su capacidad operativa y/o incrementando su intervención en el tráfico de la Hidrovía.



Se incluye también como objetivo de la Sociedad que se propone crear, puesto que es innegable que más allá de la atendible y necesaria creación de fuentes de trabajo formal que crearía directa e indirectamente, no menos cierto es que propender y trabajar por una marina mercante nacional fuerte con mayor participación en los fletes generados en el tráfico de la Hidrovía es también una misión soberana como Nación.

El artículo 3° pretende garantizar la recurrencia y permanente interrelación entre la Sociedad y el Consejo Federal Hidrovía (CFH), estableciendo la obligatoriedad para la Sociedad del Estado de recurrir al mismo como organismo de consulta permanente quien, conforme los considerandos de su propia norma de creación, asistirá a la Sociedad en la coordinación política y estratégica para la administración de la Hidrovía como así también brindará su asesoramiento permanente en el diseño, administración y control de la licitación internacional a la que refiere el artículo 2° inciso a) de la presente ley.

La visión federal del proyecto (una de las metas primarias en la elaboración de este proyecto) y la garantía real de las provincias ribereñas de participar de igual a igual en el enorme trabajo a hacer en favor de la Hidrovía y de los intereses argentinos; es la “ratio” del artículo 4°. Los certificados nominativos representativos del capital social serán 50% del Estado Nacional y 50% dividido proporcionalmente entre las Provincias de: Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Chaco, Misiones y Formosa. Nada más transparente y de real inclusión que la participación societaria igualitaria.



Los artículos 5 y 6 ponen en cabeza del Ministerio de Transporte de la Nación el ejercicio de los derechos derivados de los certificados de titularidad del Estado Nacional, y la facultad de realizar todos los actos necesarios para la constitución, registración, y puesta en funcionamiento de la Sociedad del Estado que se crea.

Para que una Nación logre su desarrollo, debemos avanzar en un acuerdo con la capacidad de articular en forma pública-privada los factores de producción. Creo en una economía CON mercado y no DE mercado.

La existencia de Hidrovía Federal Sociedad del Estado permitiría a los gobiernos nacional y provinciales involucrados disponer de una herramienta estratégica para diseñar políticas de desarrollo territorial y fluvial, y el desarrollo y acceso a tecnologías de manera diferente a como lo hacen las multinacionales operantes en el sistema.

Por todo lo expuesto, solicito a nuestros distinguidos pares de esta Honorable Cámara me acompañen en esta iniciativa.-