



H. Cámara de Diputados de la Nación

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE

Dirigirse al Poder Ejecutivo Nacional en los términos del artículo 100, inciso 11, de la Constitución Nacional para que, por medio de la Jefatura de Gabinete de Ministros, del Ministerio de Transporte, del Ministerio de Seguridad, del Ministerio de Defensa y de los organismos competentes en la materia que correspondan, informen respecto a las siguientes cuestiones vinculadas a la creación del Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable, a través del Decreto 556/2021, publicado el 24 de agosto de 2021 en el Boletín Oficial de la República Argentina:

1. Precise las razones por las cuales el Ejecutivo procura intermediar en una situación comercial que evidencia resultados positivos para el país, sin el conocimiento, medios ni experiencia para hacerlo. Desarrolle los análisis que fundaron tal decisión y la forma en que la intermediación del Estado puede mejorar los logros obtenidos.
2. Detalle las herramientas y mecanismos de rendición de cuentas y transparencia presupuestaria que se encuentran previstos en vistas a los recursos económicos que percibirá el Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable en concepto de tarifas y/o peajes, estipulado en el artículo 5 del Decreto 556/21, y los recursos propios que dispondrá el organismo, entre ellos los asignados de conformidad con la Ley de Presupuesto para la Administración Pública Nacional, determinado en el artículo 11 del mencionado Decreto. Indique de qué manera se articulará el acceso a la información pública sobre la gestión presupuestaria en manos del Ente, independientemente de las correspondientes auditorías por la Sindicatura General de la Nación y de la Auditoría General de la Nación.
3. Indique las razones por las cuáles el Ente creado no puede funcionar bajo otra estructura administrativa del Estado, evitando así el dispendio de recursos. Adicionalmente, indique cómo asegurará que el mecanismo de selección y contratación de personal que, de acuerdo con el art. 9 que determina que las relaciones laborales del Ente se regirán por la Ley de Contrato de Trabajo N° 20.744 (t.o. 1976), sea transparente y posibilite igual oportunidad de acceso de acuerdo a competencias verificadas.
4. Indique la razón por la cuál las responsabilidades del Administrador del ente creado con la norma analizada no se encuentran detalladas con precisión, fundamentalmente en lo que se refiere a la rendición de cuentas.
5. Indique los motivos por los cuales el Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable fue creado por Decreto de Necesidad y Urgencia y no por Ley Nacional, obviando de esta forma su tratamiento parlamentario. Asimismo, sírvase de informar



H. Cámara de Diputados de la Nación

las razones por las cuales no se ha previsto participación parlamentaria alguna en el organismo en cuestión, teniendo en consideración la existencia de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones, creada por Ley Nº 23.696, art. 14.-, órgano parlamentario idóneo para cumplir el objetivo de representatividad.

6. ¿Cuál ha sido el criterio de representatividad federal en la conformación del Consejo Directivo, definido en el artículo 3 del Decreto 556/21, visto que la participación provincial se encuentra en evidente detrimento respecto a la representación del Poder Ejecutivo Nacional? Indique igualmente los motivos por los cuales el sector privado se encuentra únicamente representado dentro de la Comisión Asesora, órgano creado en el artículo 8 del mencionado Decreto, el cual no posee carácter vinculante.
7. En el mismo sentido, ¿cuál ha sido el criterio en la conformación de la Comisión Asesora del art. 8, en la que se prescinde de la solvencia técnica y competencias legales de un ente como el Servicio de Hidrografía Naval para asesorar en temas tan específicos como batimetría y señalización fluvio-marítima? También se considera imprescindible que responda ¿cuál o cuáles son los motivos por los que no se incluyó en dicho Ministerio de Defensa del Consejo Asesor, dejando entrever la poca o nula conciencia del dictante de la norma bajo análisis de las características de vía de navegación estratégica para el país y relevante, por tal motivo, desde la perspectiva de la Defensa?
8. Indique la razón por la cual otorga en organismos relevantes del Ente, entidad diferenciada entre organismos superiores y subordinados, como el caso del Ministerio de Seguridad y la Prefectura Naval Argentina, máxime cuando el Ente no tiene competencias en materia de seguridad interior.
9. Explique como garantizará el Ejecutivo el mantenimiento de las condiciones artificiales logradas en los últimos 25 años para que su involución por mala praxis no favorezca el tránsito de barcas de terceros países, el desvío de las exportaciones nacionales a puertos vecinos o volcarse a modalidades de flete terrestre más onerosas.

Mariana Zuvic
Juan López
Maximiliano Ferraro
Paula Oliveto
Héctor Flores
Alicia Terada
Rubén Manzi
Carolina Castets
Mariana Stilman
Lucila Lehmann



H. Cámara de Diputados de la Nación

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente,

La Hidrovía Paraguay-Paraná representa una obra de infraestructura estratégica para la comunicación y el comercio de la región de la Cuenca del Plata. Su nuevo destino está orientado a transformarse en arteria central del desarrollo económico-social de la región, mediante las nuevas tecnologías de la navegación y la potencialidad productiva de las zonas que surca, en busca de la salida al mar y de la vía exportadora que tanto necesita.

Según datos oficiales, la Hidrovía vincula más de 80 puertos argentinos de los ríos Paraná y de la Plata, permitiendo el comercio en esos puertos de más de 125 millones de toneladas de todo tipo de cargas, 1,5 millones de contenedores, 750.000 vehículos (normalmente) y el arribo de 320.000 pasajeros de cruceros por año. Desde el Gran Rosario, donde se concentran los principales puertos cerealeros del país, se despacha el 80% de la producción agroindustrial de la Argentina, que supera los 90 millones de toneladas por año. Los datos son estimaciones, y que las cifras oficiales son información reservada de la Aduana.

El dragado y balizamiento del río, su mantenimiento y el cobro de tarifas de navegación se encuentran privatizados desde 1995, cuando el gobierno del presidente Carlos Menem licitó por primera vez este beneficio a la empresa Hidrovía SA, una sociedad entre la megaempresa belga JAN DE NUL y la empresa EMEPA, de capitales nacionales. En el curso inferior del río florecieron los puertos privados, pertenecientes en su gran mayoría a cerealeras y agroexportadoras pero que también incluyen otras como la minera La Alumbraera, explotándolo como autopista fluvial en paralelo a su administración privada.

Es importante destacar que el 28 de agosto de 2020 fue suscripto el Acuerdo Federal de la Hidrovía entre el Ministerio del Interior, el Ministerio de Desarrollo Productivo y el Ministerio de Transporte, y las Provincias de Buenos Aires, Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe. Su principal objetivo fue establecer mecanismos de participación y trabajo conjunto con las distintas jurisdicciones, así como con las usuarias públicas y privadas y los usuarios públicos y privados que permitan no solo capitalizar la experiencia anterior, sino también planificar las mejoras para un desarrollo integral y sustentable, el abaratamiento de los costos, la modernización del sistema portuario y la integración con las demás modalidades de transporte.

En este mismo sentido, en noviembre de 2020 se publicó el Decreto 949/2020, el cual delegó en el Ministerio de Transporte 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, 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 actualmente concesionada.

Habiendo finalizado el 30 de abril de 2021 el contrato de concesión sobre la vía navegable troncal, y en función del inicio de los trámites inherentes al llamado y adjudicación de la nueva



H. Cámara de Diputados de la Nación

Licitación Pública Nacional e Internacional, conforme a lo anteriormente mencionado, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y redragado y mantenimiento de la vía navegable, el Poder Ejecutivo concertó la creación del Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable, a través del Decreto 556/2021, publicado el 24 de Agosto de 2021 en el Boletín Oficial de la República Argentina.

El Ente se concibió como un 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. Su objetivo estará puesto del desarrollo de trabajos de modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y balizamiento, de dragado y redragado, control hidrológico y/o de actividades complementarias a aquellos, sobre 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, y de aquellos sectores que el Poder Ejecutivo Nacional le asigne en el futuro.

Del mismo modo, será conducido por un Consejo Directivo, integrado por 15 miembros: un presidente, tres vicepresidentes y 11 vocales. El presidente, que ejercerá la representación legal y la administración del organismo, será elegido por el Presidente de la Nación, mientras que el resto surgirá a partir de propuestas hechas por los ministerios de Transporte (el vicepresidente 1° y dos vocales), del Interior (el vicepresidente 2° y un vocal) y de Desarrollo Productivo (el vicepresidente 1° y un vocal), y sugerencias de cada una de las provincias signatarias del Acuerdo Federal Hidrovía (los siete vocales restantes). La elevación de propuestas de designación de los miembros del Consejo Directivo al Poder Ejecutivo Nacional deberá incluir alternativas al efecto de que la composición de aquel pueda ajustarse a la paridad de género.

Por otro lado, según se dispuso, este organismo tendrá una Comisión Asesora de 8 miembros, quienes tendrán carácter "ad honorem" y que dictaminará con carácter no vinculante en las cuestiones que sean sometidas a su consideración por el Consejo Directivo y/o por el Administrador o la Administradora General. Serán designados, cada uno de ellos, a propuesta de: Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Ministerio de Seguridad, Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, Consejo Interuniversitario Nacional, Ministerio de Transporte a instancia de las asociaciones sindicales con personería gremial representativas del sector y Ministerio de Transporte a instancia de las asociaciones de usuarios representativas del sector. Las propuestas de designación de los miembros de la Comisión Asesora deberán incluir alternativas de género y serán remitidas al Consejo Directivo para que resuelva las designaciones con el fin de ajustar la composición de aquel a la paridad de género.

El Ente tendrá su sede en la ciudad de Rosario, y entre las atribuciones que se le otorgan, se encuentran las siguientes: controlar el cumplimiento de las leyes, reglamentos y marco contractual y regulatorio relativo a los contratos de concesión bajo el ámbito de competencia del organismo y aplicar las medidas y/o sanciones administrativas correspondientes a su incumplimiento y confeccionar y aprobar, por mayoría absoluta de sus miembros, los pliegos de bases y condiciones que regirán los procesos licitatorios relativos a concesiones y/o contratos de obra pública que se otorguen sobre las vías navegables sujetas a su jurisdicción. En los pliegos relativos a las concesiones de obra por peaje se deberá establecer que se abonará al adjudicatario o a los adjudicatarios los valores correspondientes de conformidad con lo que se establezca en los pliegos de bases y condiciones.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Uno de los aspectos mas importantes se encuentra vinculado con las tarifas y/o peajes y los recursos que percibirá el organismo. Respecto a los primeros, el Decreto establece que serán percibidos por el Ente por cuenta y orden del concesionario o de los concesionarios y remitidas a este o estos, previo descuento de los montos que correspondan, de conformidad con los términos contractuales y normas que rijan tales concesiones. Con respecto a los recursos propios, se incluye el 0,5% de la recaudación que por peaje o tarifas se perciba en las obras ejecutadas por este sistema en el territorio del país, los importes y cánones que se perciban como consecuencia del cobro de las tarifas o peajes que correspondan al Ente, los subsidios, herencias, legados, donaciones o transferencias bajo cualquier título que reciba el organismo, el producido de las multas que aplique el organismo, los recursos que se le asignen de conformidad con la Ley de Presupuesto para la Administración Pública Nacional y, por último, cualquier otro recurso que pueda disponer según la ley, atribución administrativa o convencional, o por cualquier otro procedimiento legalmente establecido, incluyendo los aportes y transferencias presupuestarias del Sector Público Nacional.

Motiva este proyecto de resolución la necesidad de informar fehacientemente sobre aspectos preocupantes en torno a los recursos económicos a percibir por el Ente, tanto en concepto de tarifas y/o peajes como aquellos propios que dispondrá el organismo. El Ente funcionará en el ámbito jurisdiccional del Ministerio de Transporte, sin embargo se trata de un organismo descentralizado con autarquía administrativa, funcional y económico-financiera, con personería jurídica propia y capacidad para actuar en el ámbito del derecho público y privado. En consecuencia, tiene presupuesto y recursos propios y la Ley de Presupuesto puede otorgarle partidas específicas. Esto supone un importante ingreso de fondos en divisas, manejados directamente por el Ente, a pesar de la correspondiente auditoría por los órganos competentes respectivos. Es por ello que solicitamos conocer en detalle aquellos mecanismos de rendición de cuentas y de transparencia presupuestaria previstos en este sentido.

Al mismo tiempo, las características del órgano instituido por Decreto de Necesidad y Urgencia, conforme al Derecho Administrativo, requerirían que el Ente fuera creado por Ley, más aún estando el Congreso en funcionamiento. Por este motivo, solicitamos conocer los motivos por los cuales el Ente fue creado por DNU y no por Ley Nacional, así como acceder a las razones por las cuales no se ha previsto participación parlamentaria alguna dentro del organismo en cuestión.

Por último, llama la atención el criterio de representatividad federal en lo que corresponde a la conformación del Consejo Directivo. La participación de las provincias está prevista, pero con siete vocales en el Consejo, con lo cual no lograrían nunca la mayoría absoluta en la toma de decisiones (8 sobre 15 miembros). Los restantes miembros son designados por distintos Ministerios. Además, en relación al sector privado, solamente está representado en la Comisión Asesora, órgano no decisorio, sino consultivo, con dos miembros designados por el Ministerio de Transporte, uno a propuesta de las asociaciones sindicales y otro, de las asociaciones de usuarios. En consecuencia, en la toma de decisiones habría casi un monopolio del Poder Ejecutivo Nacional, minimizando los intereses provinciales y del sector privado.

Es por todo lo expuesto que resulta necesario que se brinden las explicaciones del caso, a efectos de conocer con detenimiento los alcances del flamante Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable. Por los argumentos expuestos, solicito a mis pares acompañen la siguiente iniciativa



H. Cámara de Diputados de la Nación

Mariana Zuvic
Juan López
Maximiliano Ferraro
Paula Oliveto
Héctor Flores
Alicia Terada
Rubén Manzi
Carolina Castets
Mariana Stilman
Lucila Lehmann