



PROYECTO DE RESOLUCIÓN

LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

RESUELVE

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional que, a través del interventor de la Administración General de Puertos, Gastón Alejo Benvenuto y el subsecretario de Vías Navegables, Iñaki Miguel Arreseygor, informe sobre los siguientes puntos relacionados a la Disposición 34/2024 y demás actos administrativos relacionados con el proceso licitatorio de los servicios de obra pública por peaje, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado de la Vía Navegable Troncal, conocida como Hidrovía Paraná-Paraguay:

1. ¿Cuáles son los antecedentes empresarios que exige la licitación y su relación con los antecedentes exigidos en similares procesos licitatorios de la Subsecretaría?
2. ¿Cuáles fueron los criterios para fijar los parámetros de facturación y patrimonio neto de las sociedades exigidas en el pliego licitatorio?
3. ¿Cuáles fueron los criterios para fijar en 70 días corridos el plazo para la presentación de las ofertas y cuál ha sido el plazo en similares procesos licitatorios?
4. ¿Cuáles son las previsiones hechas por esta Administración ante el hecho que la mitad del plazo de presentación de ofertas se hará durante la feria judicial lo que dificulta el debido proceso y los derechos de las sociedades con voluntad de participar del proceso licitatorio?
5. ¿El PEN sostiene en el pliego licitatorio la decisión de eliminar la obligatoriedad de dragar el tramo desde Timbúes hasta la ciudad de Santa Fe a 25 pies?
6. Si la pregunta 5 es afirmativa, ¿cuál fue el criterio de esta decisión mientras que la licitación prevé lograr una profundización de 39 pies en el tramo Timbúes-Océano, así como nuevas zonas de fondeo y sobrepaso?



7. ¿Cuál es el criterio por el cual se exige en el pliego licitatorio la obligación de proveer el servicio para atención a Derrames de Hidrocarburos en toda la extensión del área de responsabilidad directamente a la prestataria del servicio de señalización y dragado, y no a aquellas empresas especializadas en la mencionada tarea?

Firma: Dip. Mónica FEIN

Acompaña: Dip. Esteban Paulón

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

El presente proyecto tiene por objeto pedir información precisa ante la publicación en el Boletín Oficial de la Disposición 34/2024 de la SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES de la Nación para convocar a Licitación Pública Internacional para las tareas de mantenimiento, señalización y dragado de la Hidrovía Paraná-Paraguay.

La Hidrovía Paraguay-Paraná constituye una de las vías navegables de mayor longitud del planeta. Se trata de una autopista fluvial que vincula más de 80 puertos argentinos del Río 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 y el arribo de 320.000 pasajeros de cruceros todos los años. La Hidrovía canaliza **el 80% de las exportaciones argentinas**, lo que lo convierte en un negocio estratégico. Las provincias de **Entre Ríos, Santa Fe, Chaco, Formosa, Corrientes, Misiones y Buenos Aires** tienen acceso directo a ella y buscaron participar del diálogo con empresarios y funcionarios nacionales por el futuro de la vía. Lo mismo sucede con provincias como Córdoba que, sin acceso directo al río, utilizan igualmente la Hidrovía para movilizar su producción.

En el tramo que recorre el frente de la provincia de Santa Fe, se encuentran localizados un importante número de puertos públicos y privados, exportando más del 80% de cereales y oleaginosas del país. En ese marco, la Hidrovía Paraguay-Paraná cobra mayor relevancia, definida como la “espin dorsal de los Países de la Cuenca del Plata” y de la logística fluvial en general.

Hoy la Hidrovía representa una oportunidad de crecimiento económico, de mejora social a través de producción y empleo, y por eso no sólo lo técnico debe ser tomado en cuenta, sino también todos los beneficios que aportarían a la región a través de las mejoras que pudieran incluirse en esta nueva licitación.

El Estado Argentino tiene la responsabilidad de promover el desarrollo económico y logístico del país, garantizando la competitividad de sus puertos y la eficiencia en el transporte de mercancías.

En ese marco es que vemos con preocupación y queremos tener precisiones sobre algunos temas particulares del pliego licitatorio que tiene por objeto conceder las tareas de mantenimiento, señalización y dragado por 30 años.

En principio, nos parecen poco razonables las exigencias de antecedentes empresarios, facturación y patrimonio neto, plazos para presentarse y momento del año para hacer la licitación.

También nos preocupa que, como ya se había hecho en anteriores disposiciones administrativas, se elimine la obligatoriedad de dragar el tramo desde Timbúes hasta la



ciudad de Santa Fe a 25 pies. Esta decisión, argumentada por la falta de tránsito de grandes buques en ese tramo, representa un riesgo para el desarrollo del comercio y la infraestructura portuaria en la región, limitando la capacidad operativa de los puertos del norte del Gran Rosario. El Estado Nacional profundiza un círculo vicioso al no crear las condiciones para que los puertos al norte del Gran Rosario, en particular el de la Ciudad de Santa Fe, se potencien

La Ley 17.520 y el Decreto 1023/2001 regulan el régimen de contrataciones de la administración pública, estableciendo los procedimientos para la licitación pública, tanto a nivel nacional como internacional. La Ley 17.520 busca garantizar la transparencia, la competencia y la eficiencia en las contrataciones del Estado. Es fundamental que la administración pública siga estos procedimientos para asegurar una correcta gestión de los recursos públicos. Asimismo, el Decreto 1023/01 establece como principios generales de cualquier contratación la eficiencia de la contratación para cumplir con el interés público, la la competencia entre oferentes, la transparencia en los procedimientos, la publicidad de las actuaciones, la responsabilización de los agentes y funcionarios públicos actuantes y la igualdad de tratamiento para interesados y para oferentes.

Es por el resguardo de estos sanos principios de Administración Pública que queremos conocer detalles sobre la licitación de obra más importante del país antes que tener que actuar ante manejos poco claros y con objetivos ilícitos que, beneficiando a algún particular, perjudiquen la principal infraestructura exportadora de la Nación.

Por las razones expuestas, solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto de resolución.

Firma: Dip. Mónica FEIN

Acompaña: Dip. Esteban Paulón