



El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina

Sancionan con fuerza de Ley

ARTÍCULO 1: Declárase de Interés Público y Estratégico Nacional 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.

ARTICULO 2: El Consejo Federal Hidrovía, creado por Resolución N°307/2020 del Ministerio de Transporte de la Nación, estará integrado por miembros permanentes representantes de las Provincias de Buenos Aires, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fé, la Secretaría de Industria y Comercio de la Nación, la Secretaría de Transporte de la Nación, el Ministerio del Interior de la Nación y el Ministerio de Defensa de la Nación.

ARTICULO 3: Las resoluciones del Consejo Federal Hidrovía serán vinculantes para el Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable, cuando sean establecidas por mayoría absoluta de sus miembros permanentes, en particular en todo lo relativo a procesos licitatorios, concesiones y/o contratos de obra pública, que se otorguen sobre las vías navegables sujetas a su jurisdicción, o cualquier otro procedimiento contractual que afecte de manera directa los intereses del Estado Nacional.

ARTICULO 4: 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, se otorga a la Administración General de Puertos Sociedad del Estado.

ARTICULO 5: Comuníquese al Poder Ejecutivo.



FUNDAMENTOS

Este proyecto de ley es reproducción del proyecto de ley 6149-D-2022.

Comprendida entre el Km 1.238 del Río Paraná hasta la zona de aguas profundas naturales en el Río de la Plata exterior, la Vía Navegable Troncal recorre 1.477 km y es fundamental para el desarrollo de la economía de nuestro país, vinculando los grandes puertos y las terminales fluviales del Río Paraná y del Río de La Plata con el océano. Constituye la principal vía navegable para el comercio exterior de la Argentina, llevando aproximadamente el 80% de la exportación nacional, alrededor del 81% del volumen de las exportaciones agrícolas y el 96% del tráfico de contenedores con producción industrial.

El vencimiento de los contratos de concesión sobre la Vía Navegable Troncal operó en abril de 2020, lo cual ofreció la oportunidad histórica de rediscutir por parte del Estado argentino la existencia del riesgo que implica para la soberanía nacional sostener la concesión a empresas privadas del manejo de nuestras vías navegables estratégicas, como lo vienen sosteniendo diversos sectores industriales, sindicales y de la sociedad civil.

La concesión de la Vía Troncal de Navegación, bajo la modalidad obra pública por peaje a favor de la empresa Hidrovía S.A., fue parte de una política de privatización bajo las premisas de la liberalización financiera y la desregulación económica, y tuvo como objetivo pasar a manos privadas nacionales y extranjeras las rutas fluviales y marítimas y a su vez transferir recursos estatales, dado que esas vías navegables involucran una recaudación en concepto de peajes por un monto que oscila entre 200 y 500 millones de dólares anuales.

El Acuerdo Federal de Hidrovía firmado en 28 agosto de 2020, preveía la creación del Consejo Federal Hidrovía, con el objetivo de trazar los lineamientos de la política de navegación de nuestro país, previendo asimismo la creación de la Administradora Federal Hidrovía S.E, la cual sería coadministrada por las Provincia de Buenos Aires, Formosa, Chaco, Corrientes, Misiones, Entre Ríos y



Santa Fé y en la que el Estado Nacional sería propietaria en un 51%, quedando el 49% como propiedad de las provincias.

Sin embargo, mediante el Decreto N°949/2021, el Estado Argentino desistió de su intención de recuperar el control de las vías navegables y crear la mencionada Sociedad del Estado, abriendo la posibilidad de realizar nuevas concesiones de peaje por obra pública, cuyos principales oferentes son empresas privadas extranjeras, posibilitando que las vías navegables nacionales vuelvan a quedar en esas manos. En el mismo Decreto se previó la creación del Consejo Federal Hidrovía integrada por el Estado Nacional y las provincias, pero no ya como una herramienta resolutive sino como órgano consultivo.

Hasta tanto la licitación pública internacional finalizara, el Poder Ejecutivo Nacional dispuso que la Administración General de Puertos sería el órgano a cargo del cobro de peajes y administración de las vías navegables, en ese mismo sentido se creó luego de 26 años de concesión privada el Ente de Gestión y Control de la Vía Navegable, un ente autárquico que durante el primer año de gestión estatal ha demostrado que las vías navegables en manos del Estado Argentino puede ser una apuesta confiable y eficaz, dado que hasta la fecha se han cumplido con todos los requerimientos, obras de mantenimiento y administración de las vías navegables.

Es por ello que este proyecto pretende disponer el carácter público y estratégico Nacional de la Vía Navegable Troncal, y asimismo disponer el rol protagónico del Consejo Federal Hidrovía, mejorando su integración de miembros permanentes y disponiendo el carácter vinculante para sus resoluciones. Finalmente, el proyecto otorga por ley, de forma permanente y definitiva 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 a la Administración General de Puertos Sociedad del Estado, reafirmando el control estatal sobre nuestra Vía Navegable Troncal en pos de preservar la soberanía nacional sobre nuestro territorio, sobre nuestros recursos naturales y estratégicos.



Es por todo lo expuesto que invito a los Señores Diputados y Diputadas a acompañar la presente iniciativa legislativa.