

VERSION PRELIMINAR
SUSCEPTIBLE DE CORRECCION
UNA VEZ CONFRONTADO
CON EL EXPEDIENTE ORIGINAL

(S-3094/2021)

PROYECTO DE COMUNICACIÓN

El Senado de la Nación

Vería con agrado que el Poder Ejecutivo Nacional tenga a bien informar:

1. Si se han producido avances para constituir la Administradora Federal Hidrovía Sociedad del Estado integrada por el Estado Nacional y las provincias de Buenos Aires, Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe, la cual, conforme el Acuerdo Federal de la Hidrovía Paraguay- Paraná, es el órgano que debe controlar los procesos de licitación y definir las obras complementarias y accesorias a esa vía navegable.
2. Las causas por las que la Administradora Federal Hidrovía Sociedad del Estado, no participa en el proceso licitatorio de la Hidrovía Paraguay-Paraná, habilitado por Decreto 949/20.
3. Cuáles son las razones por las que el PEN decide concesionar la administración de la Hidrovía a un tercero y no optó por la gestión propia.

Stella M. Olalla.- Alfredo L. De Angeli.- Guadalupe Tagliaferri.- Néstor P. Brillard Pocard.- Víctor Zimmermann.- Esteban J. Bullrich.- Silvia del Rosario Giacoppo.- Pablo D. Blanco.- Claudio J. Poggi.- Humberto L. A. Schiavoni.- Juan C. Romero.- Mario R. Fiad.-

FUNDAMENTOS

Señora Presidente:

El 28 de agosto de 2020, el señor Presidente de la Nación, el Ministro de Transporte y los gobernadores de las provincias de Buenos Aires, Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe firmaron en esta última provincia el Acuerdo Federal de la Hidrovía Paraguay-Paraná, por el cual el Estado Nacional y los referidos gobiernos provinciales comenzarían a administrar esa vía navegable, cuya concesión a empresas privadas desde 1995, finaliza el 20 de abril de 2021.

El Acuerdo prevé la creación de una nueva empresa estatal - Administradora Federal Hidrovía Sociedad del Estado- con una participación del 51% por parte del Estado Nacional y un 49% dividido entre las siete provincias mencionadas, con la función de controlar los procesos de licitación y llevar adelante las obras complementarias y accesorias a la hidrovía.

Desde luego, el esquema responde a la aplicación de criterios federales para la explotación de la vía navegable, por la cual se estima, circula el ochenta (80%) de la exportación nacional y genera una facturación de unos doscientos millones de dólares al año.

El Ministro de Transporte de la Nación sostuvo en esa oportunidad que la creación de la Sociedad del Estado responde a la necesidad de “proponer un organismo de control porque esta hidrovía se explotó por una empresa durante veinticinco (25) años sin que haya un organismo de control y ése es el rol del Estado”.

A su vez, el Acuerdo contempla crear el Consejo Federal, de carácter consultivo, para brindar asesoramiento en todo lo relativo a la concesión y coordinación política estratégica; integrado por representantes de los Ministerios del Interior, de Desarrollo Productivo y de Transporte y de las provincias involucradas. A sus reuniones plenarias podrá convocarse a organizaciones no gubernamentales y sindicales, entidades representativas de usuarios y organismos académicos.

Mediante Decreto 949/2020 de fecha 16/11/2020, el Poder Ejecutivo Nacional delegó en el Ministerio de Transporte la facultad de efectuar el llamado y adjudicación de la Licitación Pública Nacional e Internacional para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento 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, hasta la altura del kilómetro 239,1 del canal Punta Indio, por la vía del Canal Ingeniero Emilio Mitre y el Río Paraná de las Palmas, Río Paraná Bravo, Río Paraná Guazú, Río Talavera, Río Paraná-Océano Atlántico.

Por el mismo Decreto, se delega también en el Ministerio de Transporte el llamado y adjudicación de la licitación para las tareas de dragado y redragado, mantenimiento y señalización, con relación a otros tramos de la vía navegable no comprendidos en la delimitación referida.

Se instruye al Ministerio adoptar las medidas necesarias con el fin de garantizar la continuidad de la navegación de la vía y crear el Consejo Federal Hidrovía, que asesorará en todo lo relativo a la concesión de la obra pública.

Vemos entonces que el Poder Ejecutivo habilita el llamado a licitación para la operación, mantenimiento y obras de dragado y señalización, sin la participación del órgano que debe controlar el proceso, ejecución y administración. Control que el propio Ministro de Transporte destacó

como ausente durante veinticinco años y lo reivindicó como función estatal.

Inclusive el Decreto se ocupa del órgano consultivo (Consejo Federal Hidrovía) pero omite toda referencia a la sociedad estatal Administradora Federal Hidrovía, que forma parte del Acuerdo Federal. Por tal razón es que solicitamos se nos informe -entre otros ítems- si se ha producido algún avance en su integración y las causas por las cuales la sociedad estatal administradora no participa del proceso de licitación.

Entendemos que el Decreto del PEN implica un retroceso en la visión federal del Acuerdo, que lesiona los intereses de las provincias involucradas. No podemos observar el hecho de manera pasiva.

Por la defensa del federalismo económico, solicito a mis Pares me acompañen en la aprobación del presente proyecto.

Stella M. Olalla.- Alfredo L. De Angeli.- Guadalupe Tagliaferri.- Néstor P. Brillard Pocard.- Víctor Zimmermann.- Esteban J. Bullrich.- Silvia del Rosario Giacoppo.- Pablo D. Blanco.- Claudio J. Poggi.- Humberto L. A. Schiavoni.- Juan C. Romero.- Mario R. Fiad.-