CONGRESO NACIONAL

CÁMARA DE SENADORES

SESIONES ORDINARIAS DE 2021

ORDEN DEL DIA Nº 42

16 de Abril de 2021

SUMARIO

COMISION DE ASUNTOS CONSTITUCIONALES Y DE PRESUPUESTO Y HACIENDA

Dictamen en el proyecto de ley de la señora senadora Sacnun, por el que se crea la "COMISIÓN BICAMERAL DE SEGUIMIENTO, CONTROL DE LA LICITACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ Y DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN TRONCAL CON JURISDICCIÓN EN LA REPÚBLICA ARGENTINA”. **SE ACONSEJA APROBAR OTRO PROYECTO DE LEY.** (S-3133/20).

DICTAMEN DE COMISIÓN

Honorable Senado:

Vuestras Comisiones de Asuntos Constitucionales y de Presupuesto y Hacienda han considerado el proyecto de ley de la señora senadora María de los Ángeles Sacnun, registrado bajo expediente S-3133/20 que crea la "COMISIÓN BICAMERAL DE SEGUIMIENTO, CONTROL DE LA LICITACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ Y DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN TRONCAL CON JURISDICCIÓN EN LA REPÚBLICA ARGENTINA”; y por las razones que dará el miembro informante, aconsejan la aprobación del siguiente:

PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Diputados, etc...

ARTÍCULO 1°- CREACIÓN. Créase en el ámbito del Congreso de la Nación la Comisión Bicameral de Seguimiento, Control de la Licitación y Funcionamiento de la Hidrovía Paraguay-Paraná y del Sistema de Navegación Troncal con jurisdicción en la República Argentina.

ARTICULO 2°- OBJETO. La Comisión tendrá por objeto el estudio, conocimiento, seguimiento, monitoreo, auditoría y contralor del proceso licitatorio de la Hidrovía Paraguay-Paraná, del Sistema de Navegación Troncal, de las inversiones necesarias para el desarrollo integral de las regiones y toda aquella cuestión conexa vinculada al transporte, la integración, el crecimiento económico y el desarrollo productivo.

ARTÍCULO 3º- INTEGRACIÓN. La Comisión estará integrada por SEIS (6) senadores y SEIS (6) diputados, los que serán designados de acuerdo al Reglamento de cada Cámara e iniciará sus funciones a partir de la vigencia de la presente ley.

ARTÍCULO 4º- AUTORIDADES. Los miembros de la Comisión elegirán UN (1) Presidente, UN (1) Vicepresidente y UN (1) Secretario. Asimismo, deberán designar UN (1) Secretario Administrativo y convocarán la dotación de personal necesaria de cada Cámara para funcionar.

ARTÍCULO 5º- REUNIONES. Las reuniones de la Comisión se realizarán de acuerdo a los parámetros establecidos en el Reglamento de la Cámara que integre su Presidente.

ARTÍCULO 6º- FACULTADES y ATRIBUCIONES. Las facultades y atribuciones de la Comisión serán las siguientes:

1. Solicitar todo tipo de documentación e información relacionada con la Hidrovía y el Sistema de Navegación Troncal, tanto del sector privado como del sector público, y de organismos locales como internacionales.

2. Citar a funcionarios nacionales, provinciales, municipales y comunales a prestar informes y a representantes de los organismos que manejan, controlan, ejecutan y desarrollan la licitación de la Hidrovía.

3. Requerir informes a las Universidades, entidades empresariales, industriales, del comercio, de la producción agropecuaria y de los trabajadores.

4. Elaborar informes brindando propuestas concretas y asesorando en el avance de las acciones propuestas, haciendo especial énfasis en el desarrollo armónico de la nación, el respeto al federalismo, el desarrollo de las economías regionales y el cuidado del medio ambiente.

5. Auditar las inversiones, costos y gastos que se desprendan de la licitación de la Hidrovía.

6. Ejercer el contralor del proceso licitatorio.

ARTÍCULO 7º- PRESUPUESTO. La Comisión requerirá a las Presidencias de ambas Cámaras la asignación presupuestaria que sea necesaria para el logro del objeto establecido.

ARTÍCULO 8º- INFORMES. La Comisión elaborará un informe anual con sus consideraciones que será remitido a las Cámaras para su publicación en los sitios de Internet oficiales. Una copia será remitida al Poder Ejecutivo Nacional. También se encuentra facultada para elaborar informes individuales o específicos sobre las temáticas bajo estudio.

ARTÍCULO 9º- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

De acuerdo a lo establecido por el artículo 110 del Reglamento del Honorable Senado, este dictamen pasa directamente al orden del día.

Sala de las comisiones, 15 de abril de 2021.

María de los Ángeles Sacnun – Carlos A. Caserio -Alberto E. Weretilneck – Jorge E. Taiana - Néstor P. Braillard Poccard –Beatriz G. Mirkin – Claudio M. Doñate – Antonio J. Rodas – Carlos M. Espínola – María T. M. González – Nancy S. González – Ana M. Ianni – Sergio N. Leavy – José R. Uñac – Daniel A. Lovera – Víctor Zimmermann – Dalmacio E. Mera – Silvia B. Elías de Perez – Gerardo A. Montenegro – Julio C. Martínez – José E. Neder – Claudio J. Poggi – Silvia Sapag - Maurice F. Closs – Edgardo D. Kueider – Adolfo Rodríguez Saa – Guadalupe Tagliaferri – Pablo D. Blanco – Laura E. Rodríguez Machado -

ANTECEDENTE

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,…

ARTÍCULO 1°.- CREACION. Créase en el ámbito del Congreso de la Nación la Comisión Bicameral de Seguimiento, Control de la Licitación y Funcionamiento de la Hidrovía y del Sistema de Navegación Troncal con jurisdicción en la República Argentina.

ARTICULO 2°.- OBJETO. La Comisión tendrá por objeto el estudio, conocimiento, seguimiento monitoreo, auditoria y contralor del proceso licitatorio de la Hidrovía Paraná-Paraguay, del Sistema de Navegación Troncal, y toda aquella cuestión conexa vinculada al transporte.

ARTÍCULO 3º: INTEGRACIÓN. La Comisión estará integrada por SEIS (6) senadores y SEIS (6) diputados, los que serán designados de acuerdo al Reglamento de cada Cámara.

ARTÍCULO 4º: AUTORIDADES. Los miembros de la Comisión elegirán UN (1) Presidente, UN (1) Vicepresidente y UN (1) Secretario. Asimismo, deberá designar UN (1) Secretario Administrativo y convocarán la dotación de personal necesaria de cada Cámara para funcionar.

ARTÍCULO 5º: REUNIONES. Las reuniones de la Comisión se realizarán de acuerdo a los parámetros establecidos en el Reglamento de la Cámara que integre su Presidente.

ARTÍCULO 6º: FACULTADES y ATRIBUCIONES. Las facultades y atribuciones de la Comisión serán las siguientes:

1. Solicitar todo tipo de documentación e información relacionada con la Hidrovía y el Sistema de Navegación Troncal, tanto del sector privado como del sector público, y de organismos locales como internacionales.

2. Citar a funcionarios nacionales, provinciales, municipales y comunales a prestar informes y a representantes de los organismos que manejan, controlan, ejecutan y desarrollan la licitación de la Hidrovía.

3. Requerir informes a las Universidades, entidades empresariales, industriales, del comercio, de la producción agropecuaria y de los trabajadores.

4. Elaborar informes brindando propuestas concretas y asesorando en el avance de las acciones propuestas, haciendo especial énfasis en el desarrollo armónico de la nación, el respeto al federalismo, el desarrollo de las economías regionales y el cuidado del medio ambiente.

5. Auditar las inversiones, costos y gastos que se desprendan de la licitación de la Hidrovía.

6. Ejercer el contralor del proceso licitatorio.

ARTÍCULO 7º: PRESUPUESTO. La Comisión requerirá a las Presidencias de ambas Cámaras la asignación presupuestaria que sea necesaria para el logro del objeto establecido.

ARTÍCULO 8º: INFORMES. La Comisión elaborará un Informe anual con las consideraciones tomadas que será remitido a las Cámaras para su publicación en los sitios de Internet oficiales. Una copia será remitida al Poder Ejecutivo Nacional. También se encuentra facultada, a simple mayoría a elaborar informes individuales o específicos sobre las temáticas bajo estudio.

ARTICULO 9º- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

María de los Ángeles Sacnun

FUNDAMENTOS

Señora Presidenta:

Pongo a consideración del Cuerpo un Proyecto de Ley que prevé la creación de la Comisión Bicameral de Seguimiento, Control de la Licitación y Funcionamiento de la Hidrovía y del Sistema de Navegación Troncal con jurisdicción en la República Argentina.

Como es de público conocimiento, se aprobó por unanimidad una petición de mi autoría el 25 de noviembre del año pasado, previendo la celebración de una Audiencia Pública en el marco de la Comisión de Infraestructura, Vivienda y Transporte de este cuerpo. La audiencia versa sobre diversos aspectos de la licitación del SNT –Sistema de Navegación Troncal de la Argentina previéndose escuchar las voces de todos los sectores y niveles gubernamentales, así como representantes del Movimiento Obrero Organizado y de la Sociedad Civil. En dicha oportunidad fundamenté mi iniciativa y destaqué la importancia fundamental que tiene la Hidrovía, considerando importante que el Senado de la Nación pueda generar una plataforma de debate, de diálogo respetuoso en torno a una de las grandes políticas de Estado que tenemos que poner en la agenda de la República Argentina, aportando una mirada federal y con perspectivas de arraigo y desarrollo.

Es por todos conocido que la Ley N° 24.385 aprobó el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) suscripto entre la República Argentina, el Estado Plurinacional de Bolivia, la República Federativa de Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay, en fecha 26 de junio de 1992.

Posteriormente la Ley N° 27.419 estableció el régimen de desarrollo de la marina mercante nacional y la integración fluvial regional; tiene por objeto fomentar la integración regional en las áreas de influencia de los ríos Paraguay y Paraná, conforme lo establecido en el referido Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), así como del río Uruguay y los espacios marítimos; desarrollar y hacer crecer sustentablemente la flota mercante de bandera nacional, mediante el mejoramiento de su competitividad y el aumento de la demanda de fletes más económicos; y consolidar e incrementar la participación de la flota mercante argentina en los fletes generados: 1) por el cabotaje nacional; 2) por los tráficos bilaterales y multilaterales comprendidos en acuerdos suscriptos por la República Argentina; y 3) por los tráficos internacionales, en particular, el aumento de su participación en el tráfico de la Hidrovía Paraguay-Paraná y el río Uruguay.

El Poder Ejecutivo dictó el Decreto N° 949/20 delegando 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 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, a riesgo empresario y sin aval del Estado.

Además se lo autorizó al MINISTERIO DE TRANSPORTE a sustanciar más de un procedimiento de selección de concesionario en el caso de que resulte técnicamente conveniente la división en tanto tramos como sea necesario, según el objeto determinado en el párrafo anterior.

El decreto mencionado fue sucedido de la Resolución N° 307/2020 del MINISTERIO TRANSPORTE que creó el CONSEJO FEDERAL DE LA HIDROVÍA (CFH), integrado por representantes del MINISTERIO DEL INTERIOR, del MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO y del MINISTERIO DE TRANSPORTE y por representantes de las Provincias de BUENOS AIRES, CORRIENTES, CHACO, ENTRE RÍOS, FORMOSA, MISIONES y SANTA FE, con carácter de miembros permanentes.

Posteriormente, mediante Resoluciones 23/20201, 37/2021 y 41/2021 el Ministerio de Transporte de la Nación dispuso la primera reunión del Consejo, la cual tuvo lugar en la ciudad de Rosario el día de la fecha (22/2/21).

Este Parlamento aprobó la Ley de Presupuesto General de la Administración Nacional para el Ejercicio 2021 (ley 27.591), a través de los artículos 11 y 12, y sus correspondientes Anexos se dispuso el financiamiento de la construcción de un canal de navegación cuyo objetivo sea la Salida de Hidrovía al Atlántico por Aguas Argentinas y Vinculación Puertos Atlánticos con Fluviales. En lo que respecta al Canal de Navegación Magdalena su traza beneficia sustancialmente a la conexión marítima entre los puertos del Río de la Plata y los puertos del Litoral Marítimo de las provincias argentinas, determinando un corredor logístico nacional en beneficio de las actividades productivas regionales y su inserción competitiva en los mercados internacionales.
Siguiendo esta manda, fue creada la UNIDAD EJECUTORA ESPECIAL TEMPORARIA “CANAL MAGDALENA” en el ámbito del Ministerio de Transporte de la Nación con el cometido de asistir y asesorar en todo lo vinculado al llamado y tramitación hasta la adjudicación y firma de contrato de la Licitación Pública Nacional e Internacional para la ejecución de las tareas de dragado de apertura, señalización y mantenimiento del sistema en el denominado Canal.

Digno de destacar la importancia de la Constitución del Consejo Federal de la Hidrovía no solo para el sistema federal de gobierno, sino para el arraigo de las poblaciones y el desarrollo armónico de la Nación, como prevé el art. 75 inc. 19 de nuestra Constitución Nacional. El Consejo Federal cuenta con una amplia participación de los Estados nacional, provinciales, municipales y comunales. A estos actores se suman Universidades, entidades empresariales y de la producción agropecuaria y los trabajadores, lo que redunda en una democracia participativa y donde todas las voces sean escuchadas, garantizando una transparencia en las deliberaciones y decisiones. Esto se debe a que dentro de los objetivos planteados para el CONSEJO FEDERAL HIDROVÍA (CFH), y en particular el establecido en el REGLAMENTO DE FUNCIONAMIENTO CONSEJO FEDERAL

HIDROVÍA (CFH) está el de recepcionar las inquietudes, propuestas y proyectos de las Provincias, entidades oficiales y no gubernamentales, intermedias y representativas de los usuarios, organizaciones gremiales de la actividad, entidades productoras, exportadoras y de las vinculadas al medio ambiente, instituciones académicas y de quienes tengan interés en el fortalecimiento e integración de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

En la primera reunión que se transmitió por el canal de Youtube del Ministerio, dándole la publicidad que todo acto de gobierno de semejante trascendencia amerita, todos los expositores hicieron hincapié en la transparencia que debe regir el proceso licitatorio, tal como lo ha señalado el Señor Presidente de la Nación en reiteradas oportunidades.

De lo expuesto, y por mandato constitucional surge la competencia de este Congreso para ejercer sus atribuciones de control en temáticas de trascendencia nacional, como la presente. Así pues, entiendo que la creación de una Comisión Bicameral es el espacio donde a través de los representantes del pueblo se expresen los intereses de nuestras comunidades y se constituya una comisión específica de seguimiento y control. Han existido antecedentes tales como la Comisión de Seguimiento de la Hidrovia Paraguay Paraná, constituida por el Senado de la Nación en marzo del 2000 (S-53/2000). A lo que cabe subrayar la expresa mención que hizo el Señor Ministro de Transporte de la Nación, Lic. Meoni sobre la necesidad de contar con una Comisión Bicameral en el Parlamento de la Nación, que va en línea con el presente proyecto.

Siendo esta política de Estado una extraordinaria oportunidad para modernizar la gestión de la navegación en el Sistema de Navegación Troncal con el objetivo de lograr mejoras significativas el Poder Legislativo no puede estar ausente. Por lo expuesto, proponemos la creación de una Comisión Bicameral de Seguimiento, cuyo objeto será el estudio, conocimiento, y seguimiento y monitoreo de la Licitación y el funcionamiento de la Hidrovía Paraná-Paraguay y todo el Sistema de Navegación Troncal, y toda aquella cuestión conexa vinculada al transporte

En nuestro país -que representa el 40% del área de influencia de la Hidrovía Paraguay - Paraná- se produjo una expansión de un total de 16,8 millones de hectáreas, con una producción de 35,5 millones de toneladas en 1990, a 38,9 millones de hectáreas con 130 millones de toneladas producidas en el año 2017. Este crecimiento posibilitó extender la frontera productiva del NEA y NOA argentino, junto a Bolivia, Paraguay y parte de Brasil, permitiendo la especialización y desarrollo del principal complejo de transformación y exportación de soja del mundo en la interfaz fluvio- marítima del sur de la Provincia de Santa Fe, núcleo de la Región Centro de Argentina. Dichas mejoras le permitieron a la República Argentina convertirse, dentro del Mercosur ampliado, en el país de mayor crecimiento en la industria oleaginosa en los últimos 20 años, erigiéndonos, en este aspecto, en líder indiscutido de la región.

Es necesaria la constitución de esta comisión de seguimiento del Sistema de Navegación Troncal de la Argentina, y por su naturaleza debe estar en el Congreso de la Nación, sin perjuicio de las facultades de la autoridad de aplicación con respecto a la licitación.

Hoy, a más de veinticinco años de iniciado el proceso, se abre una etapa tan importante como la inicial, en la cual es necesario impulsar una serie de metas y objetivos que nos permita desarrollar el Plan del Sistema de Navegación Troncal Argentino a largo plazo, ampliado a toda la vía navegable, fundamentalmente en lo concerniente a las riberas de las distintas provincias litoraleñas y la navegación de la vía fluvial del Paraná superior, del Paraguay y del Uruguay.

Como bien dije, mi provincia de Santa Fe tiene una posición estratégica, no sólo porque representa la cuarta parte de las exportaciones de la República Argentina, sino porque muchos de estos productos, salen por los puertos santafesinos. En la comisión bicameral se va a debatir en torno a la Infraestructura y al Transporte, que es un algo mucho más amplio que la Hidrovía ya que tiene que ver con el desarrollo ferroviario y con las rutas que deben llevar esos productos con valor agregado, ya que no creo que el modelo agroexportador incluya a los 45 millones de argentinos, sino que tenemos que ir hacia un sistema industrial, de crecimiento sostenido, con producción local de agregado de valor, donde el arraigo y el desarrollo de los pueblos garantice una ventaja competitiva en términos de la balanza comercial de nuestro país, con mayores puestos de trabajo genuino y redistribución equitativa de los ingresos.

Es por las razones expuestas que solicito a mis pares el acompañamiento en el presente proyecto de ley.

María de los Ángeles Sacnun

*VERSION PRELIMINAR SUSCEPTIBLE DE CORRECCIÓN UNA VEZ CONFRONTADO CON EL EXPEDIENTE ORIGINAL