



## ACUERDO FEDERAL HIDROVÍA

En la Ciudad de Rosario, Provincia de Santa Fe, a los 29 días del mes de agosto del año dos mil veinte, entre el GOBIERNO NACIONAL, representado en este acto por el Señor Ministro de Transporte, D. Mario Andrés Meoni, por el Señor Ministro del Interior, Dr. Eduardo De Pedro, por el Señor Ministro de Desarrollo Productivo, Dr. Matías Sebastián Kulfas, y los representantes de las provincias de BUENOS AIRES, Gobernador Lic. Axel Kicillof, CORRIENTES, Gobernador Dr. Gustavo Valdés, CHACO, Gobernador Cdor. Jorge Milton Capitanich, ENTRE RÍOS, Gobernador Cdor. Gustavo Eduardo Bordet, FORMOSA, Gobernador Gildo Insfran, MISIONES, Gobernador Dr. Oscar Herrera Ahuad, SANTA FE, Gobernador Cdor. Omar Perotti, en adelante “LAS PROVINCIAS”, todos en adelante denominados conjuntamente “LAS PARTES”, y

### **Considerando:**

**Que** la vía navegable denominada Hidrovía Paraguay-Paraná, y en particular el sector argentino, denominado Sistema Navegable Troncal, en su extensión desde la zona de Confluencia hasta el Océano al Atlántico, reviste una importancia fundamental para el desarrollo del transporte regional.

**Que** la misma, no solo resulta un elemento clave de logística para nuestras exportaciones, sino que reviste un altísimo valor geopolítico y estratégico de integración regional, para el comercio y el desarrollo económico y productivo de la República Argentina, y del resto de los países integrantes de la denominada cuenca del Plata.

**Que** debe atenderse en tal sentido, a la interrelación del sistema Hidrovía Paraguay-Paraná con los corredores bioceánicos existentes y los proyectos para futuros emprendimientos en el área denominada Alto Paraná que implicaran la constitución de un corredor Norte-Sur de desarrollo a través de dicha autopista fluvial para el transporte, comercio e integración regional.

**Que** la integración regional a través de dicha Hidrovía comprende los Ríos Paraguay y Paraná, incluyendo los diferentes brazos de la desembocadura de este último, desde Cáceres en la República Federativa del Brasil hasta Nueva Palmira en la República Oriental del Uruguay y el Canal Tamengo, afluente del Río Paraguay, compartido por el Estado Plurinacional de Bolivia y la República Federativa del Brasil.

**Que** en 1969 en Brasilia, se suscribió el Tratado de la Cuenca del Plata, entre Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay .

**Que** en el año 1987, en Santa Cruz de la Sierra, los Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata por Resolución N°210 declararon de interés prioritario el desarrollo del sistema fluvial formado por los ríos Paraguay-Paraná.

**Que** en el año 1988, los Ministros de Transporte y Obras Públicas de los países miembros, en el "Primer Encuentro Internacional para el Desarrollo de la

Hidrovia Paraguay-Paraná” definieron a la Hidrovia, como corredor de transporte regional y como columna vertebral de una futura integración.

**Que** en el año 1989, en la XIX Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata, por Resolución N° 238, el Programa Hidrovia Paraguay-Paraná es incorporado al sistema del Tratado de la Cuenca del Plata; y el 26 de junio de 1992, en Mendoza, los cinco países suscribieron el Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovia (Puerto de Caceres – Puerto de Nueva Palmira) también denominado “Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra”.

**Que** en esta concepción la Hidrovia no es solamente un corredor logístico comercial, sino también un potente instrumento para el desarrollo sustentable, la integración regional y una oportunidad para contribuir a la mejora de la competitividad de nuestras economías regionales.

**Que** para la República Argentina el sistema denominado Hidrovia Paraguay-Paraná, y en particular el Sistema de Navegación Troncal, en su extensión desde la zona de Confluencia hasta el Océano al Atlántico, ha resultado un elemento clave para el desarrollo exportador.

**Que,** en efecto, actualmente la Hidrovia constituye la opción de transporte mas relevante de nuestra producción agrícola, tanto de graneles sólidos como líquidos; por ella circula más del noventa por ciento de la mercadería transportada en contenedores (Puerto Buenos Aires y Terminal Dock Sud); la carga de nuestra industria automotriz (Puerto de Zárate); de la industria metalúrgica, en particular su producción siderúrgica; la gran mayoría del transporte de pasajeros en la modalidad de cruceros; un gran porcentaje de las operaciones de cabotaje y transbordo de cargas; así como también constituye una de las vías centrales de transporte de gas natural, petróleo

crudo y productos refinados, revistiendo una importancia vital para el abastecimiento energético de nuestro país.

**Que** corresponde destacar que dicho desarrollo a través de las mejoras en la profundización, dragado y balizamiento se instrumentó en un amplio sector de la denominada vía navegable troncal a través de un contrato de concesión en la modalidad de obra pública por peaje.

**Que** por Decreto N° 863 de fecha 29 de abril de 1993, se facultó al entonces Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos a llamar a Licitación Pública Nacional e Internacional por el régimen de Concesión de Obra Pública por Peaje, para la Modernización, Ampliación, Operación y Mantenimiento del Sistema de Señalización y Tareas de Redragado y Mantenimiento de la Vía Navegable Troncal, comprendida entre el Kilómetro 584 del río Paraná, tramo exterior de acceso al Puerto de Santa Fe y la zona de aguas profundas naturales en el Río de la Plata exterior, hasta la altura del Kilómetro 205,3 del Canal Punta Indio, por el Canal Ingeniero Emilio Mitre; cuyo llamado se instrumentó a través de la Resolución N° 507 del 20 de mayo de 1993 de dicho Ministerio.

**Que** por Decreto N° 253 del 21 de febrero de 1995 se adjudicó y se aprobó el contrato de concesión; y mediante el artículo 1° del Decreto N° 918 de fecha 11 de septiembre de 1997 se instruyó al entonces Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos para que, en los términos del artículo 5° del Decreto N° 253 de fecha 21 de febrero de 1995, renegocie con la empresa concesionaria dicho Contrato.

**Que** en dicho marco, mediante Acta Acuerdo, con fecha 3 de octubre de 1997 se extendieron las obras de dragado y señalización desde el Kilómetro 205,3 hasta la altura del Kilómetro 239,1 del Canal Punta Indio.

**Que** con fecha 20 de octubre de 2009 la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos y la empresa Concesionaria Hidrovía Sociedad Anónima suscribieron un Acta Acuerdo, ratificada por el Decreto N° 113 de fecha 21 de enero de 2010, con los términos de la renegociación integral llevada a cabo y estableciendo las condiciones de adecuación de dicho Contrato aprobado por el Decreto N° 253 del 21 de febrero de 1995.

**Que** el contrato de concesión se encuentra próximo a su vencimiento, por lo que resulta esencial buscar mecanismos de participación y trabajo conjunto con las distintas jurisdicciones, así como con los usuarios públicos y privados, que permitan no sólo capitalizar la experiencia anterior sino planificar las mejoras para un desarrollo integral y sustentable de dicha vía navegable, el abaratamiento de los costos, la modernización del sistema portuario y la integración con las demás modalidades de transporte.

**Que,** en tal sentido, no debe perderse de vista que la Hidrovía, comprende y beneficia de manera directa e indirecta a gran parte de las Provincias Argentinas, por lo que deviene necesario la búsqueda de instrumentos y arreglos institucionales que aseguren una real y creciente participación de las mismas como actores fundamentales para su desarrollo dentro del diseño de un plan de transporte integral y profundamente federal.

**Que** por su naturaleza e importancia, el modo fluvial, además de su sustentabilidad ambiental, deberá constituir un elemento central para la

optimización de nuestra matriz de transporte, integrándose en forma armónica dentro de una visión multimodal con los sistemas portuarios, ferroviarios y de transporte automotor de cargas.

**Que** nuestro sistema político federal, implica una distribución ordenada de competencias entre Nación y provincias, según los principios de nuestra Constitución Nacional, constituciones provinciales y leyes nacionales y provinciales, que hacen imprescindible la búsqueda de herramientas institucionales adecuadas para una mejor coordinación conjunta, pero a su vez, que resguarden las plenas competencias exclusivas de cada jurisdicción (artículos 26, 75 incisos 10 y 18, 121 y 124 de la Constitución Nacional).

**Que** sin perjuicio de lo expuesto, corresponde también atender a la pronta finalización de la concesión de la obra pública por peaje en el sector de la vía navegable troncal.

**Que** en ese orden de ideas, resulta conveniente integrar a las provincias firmantes a participar en dicho proceso a través de nuevos mecanismos institucionales en un marco de respeto de las competencias exclusivas y concurrentes de todas las partes.

**Que** en tal sentido, la constitución de una Sociedad del Estado para la administración del Sistema Nacional de la Hidrovía en toda su extensión, donde las partes firmantes participen en la composición de su capital y en los órganos de gobierno de la misma, resulta una respuesta adecuada con los objetivos buscados.

**Que** dicha Sociedad como administradora del sistema, podrá por si o por terceros ejecutar todas las obras y proyectos necesarios para el desarrollo de la Hidrovía en el sector troncal, dando cumplimiento a los procesos de

contratación pública que pudieren corresponder, estableciendo los mecanismos de control y regulación del o los contratos a suscribirse; así como ser el instrumento adecuado para el desarrollo de nuevos sectores u otras vías navegables de interés de la Nación o de las provincias suscriptoras del presente.

**Que** si bien el Decreto N° 863 de fecha 29 de abril de 1993, en su artículo 12, dispuso la creación de un Órgano de Control a cargo de la supervisión e inspección técnica y ambiental, así como la auditoría económica, administrativa, contable y legal de la Concesión, dicho órgano no fue constituido, y sus funciones estuvieron a cargo de la entonces Secretaría de Transporte asistida por las entonces Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables y la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables; con las modificaciones introducidas a través de la Disposición N° 80/00 de la ex Subsecretaría de Transporte por Agua y Puertos, modificada por sus similares N° 177/00-SSTAyP y N° 37/02-SSPyVN, que reestructuraron la conformación de la Comisión de Seguimiento creada por Resolución N° 1/95-SSPyVN.

**Que** en tal sentido, la sociedad cuya creación impulsará el Poder Ejecutivo Nacional, contemplando la participación de las provincias firmantes, tanto en su capital como en sus órganos de gobierno, será también el marco adecuado para establecer un sistema de control para las nuevas modalidades contractuales que se proyecten, definiendo a través del presente convenio las bases de constitución de la misma, así como aquellos aspectos centrales que posibiliten su mejor desenvolvimiento futuro.

**Que** la planificación, el desarrollo y la implementación de una política de transporte de naturaleza Federal, requiere que desde el Gobierno Nacional sean tanto el Ministerio del Interior, el Ministerio de Desarrollo Productivo, como el Ministerio de Transporte de la Nación, las reparticiones indicadas para el cumplimiento de dicho fin, sin perjuicio de la posible incorporación posterior de otras reparticiones del Poder Ejecutivo Nacional con competencias en la materia.

**Que** en tal sentido, las partes reconocen al extenso tramo argentino de la Hidrovía Paraguay-Paraná como un activo estratégico fundamental para la formulación de una política de Estado de largo plazo y profundamente Federal, entendiendo la necesidad de instrumentar todas las medidas conducentes al logro de los objetivos de dicha política de transporte mediante el presente Acuerdo.

Por lo expuesto, LAS PARTES acuerdan:

**PRIMERA. Principios:**

- 1.1. Declarar el firme compromiso de realizar los mayores esfuerzos para la coordinación de las políticas, estrategias y acciones, en materia de transporte hidroviario, en el marco de las competencias exclusivas y concurrentes de cada jurisdicción, en un todo de acuerdo a lo establecido por la Constitución Nacional, las Constituciones Provinciales y las leyes nacionales y locales vigentes.
- 1.2. Propender y establecer los mecanismos de coordinación necesarios para la armonización de criterios técnicos,

ambientales, económicos y normativos; facilitando el intercambio de información entre las partes.

- 1.3. Coadyuvar a la definición, implementación y ejecución de políticas comunes de coordinación y planificación, a los fines de que la Hidrovía sea el elemento clave para la integración logística, fomentar la multi e intermodalidad del transporte, en un marco de desarrollo económico y social regional, ambientalmente sustentable y profundamente federal.

**SEGUNDA. Consejo Federal:**

- 2.1. El Ministerio de Transporte de la Nación creará, en el ámbito de su competencia, el "Consejo Federal Hidrovía" como espacio de coordinación política y estratégica. Dicho Consejo será presidido por el señor Ministro de Transporte de la Nación e integrado por representantes designados por el Ministerio del Interior, el Ministerio de Desarrollo Productivo y por cada una de las provincias suscriptoras del presente.
- 2.2. El Ministerio de Transporte de la Nación podrá también invitar a participar en el Consejo Federal, en carácter consultivo, a representantes de los puertos públicos y privados, entidades empresarias, entidades representativas de usuarios, organizaciones no gubernamentales, organizaciones sindicales con representación profesional y territorial específica en la actividad; así como a otros entes u organismos públicos o académicos con interés en en la materia. El Subsecretario de

Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de la Nación ejercerá la Secretaría Ejecutiva del Consejo.

- 2.3.** El Consejo Federal Hidrovía tendrá como objeto:
- a.** Planificar el desarrollo del sector a mediano y largo plazo; promoviendo la elaboración de políticas públicas en forma integrada con la política de transporte en general.
  - b.** Fomentar el desarrollo de políticas que contribuyan a la modernización, integración y competitividad de la Hidrovía.
  - c.** Aconsejar sobre modificaciones normativas requeridas a tal fin.
  - d.** Impulsar acciones tendientes a lograr la adecuada armonización de intereses de todas las jurisdicciones.
  - e.** Asesorar al Poder Ejecutivo Nacional y los Poderes Ejecutivos de las provincias en todo lo concerniente al sistema de Hidrovía.
  - f.** Proponer todas las acciones necesarias para el mejoramiento de las condiciones de navegabilidad.
  - g.** Realizar propuestas sobre cambios en las trazas del sistema de navegación y sugerir la incorporación de nuevos tramos, la ejecución de obras de ensanche y dragado, o mejoras en los sistemas de balizamiento y señalización incorporando nuevas tecnologías.
  - h.** Opinar en relación al impacto ambiental de las obras proyectadas en la red fluvial, con el objeto de preservar y conservar el medio ambiente, sin perjuicio de las

competencias específicas en la materia y las facultades concurrentes del artículo 41 de la Constitución Nacional y específicamente lo dispuesto por la Ley N° 25.688.

- i. Proponer las acciones necesarias para coadyuvar a la integración de las distintas modalidades de transporte a la red de la hidrovía.
- j. Cualquier otra acción necesaria para el cumplimiento de los objetivos del presente acuerdo.

**2.4.** Las opiniones y recomendaciones del Consejo Federal Hidrovía serán de carácter consultivo y no vinculante para las partes.

**2.5.** El Consejo Federal Hidrovía dictará su propio reglamento de funcionamiento interno. Las funciones de sus representantes se ejercerán ad honorem.

**2.6.** El Consejo Federal Hidrovía podrá constituir en su ámbito las comisiones técnicas en las materias que estime corresponder para el mejor cumplimiento de sus fines.

**2.7.** Las partes asumen el compromiso de designar a sus representantes dentro de los treinta (30) días corridos a partir de la suscripción del presente acuerdo.

**TERCERA. Sociedad Administradora Hidrovía:**

**3.1.** El Ministerio de Transporte impulsará, la creación de una Sociedad del Estado (Ley N° 20.705) para la administración de la Hidrovía, que funcionará en el ámbito de dicho Ministerio y cuya norma de creación contemplará la integración y

participación del Estado Nacional y las provincias de Buenos Aires, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe.

**3.2.** La Sociedad Administradora deberá contemplar en el acto de creación y su estatuto, la participación en el directorio de al menos un miembro designado a propuesta de cada una de las provincias firmantes, y que la Presidencia de la sociedad sea ejercida por el Estado Nacional a través del Ministerio de Transporte de la Nación, así como la participación en el directorio de los Ministerios del Interior y de Desarrollo Productivo de la Nación.

**3.3.** En el acto de creación se determinará su estructura y fuentes de financiamiento, priorizando los principios de eficiencia, economía y profesionalidad para el cumplimiento de sus funciones.

**3.4.** La Sociedad Administradora a constituir tendrá entre sus objetivos:

**a.** La administración integral del sector Nacional de la Hidrovía Paraguay-Paraná en toda su extensión, con los alcances que se establezcan en el acto de creación y en su objeto social.

**b.** Realizar por si o por terceros la obras y proyectos necesarios para el desarrollo de la Hidrovía en toda la extensión del sector argentino; así como cualquier nuevo desarrollo en otras vías

navegables de interés de la Nación o de las provincias que la integren.

c. Cualquier otra actividad que coadyuve al cumplimiento de su objeto social.

**CUARTA.** Dentro de sus respectivas Jurisdicciones, las partes implementarán los mecanismos de aprobación o ratificación que correspondieren, sin perjuicio de comprometerse a realizar todas las medidas administrativas necesarias para su mas urgente implementación.

De conformidad, se firman .... () ejemplares del mismo tenor a efecto, en la Ciudad de Rosario, Provincia de Santa Fe, a los 29 días del mes de agosto del 2020.