



CÁMARA DE DIPUTADOS  
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

CÁMARA DE DIPUTADOS  
MESA DE MOVIMIENTO

15 MAY 2020

Recibido.....Hs

Exp. N°.....38555.....C.D

## LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

### SANCIONA CON FUERZA DE

#### LEY:

### CONSEJO ASESOR HIDROVÍA PARAGUAY - PARANÁ

#### CAPÍTULO I

#### CONSEJO ASESOR

**ARTÍCULO 1 - Creación.** Créase el Consejo Asesor del "Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná" de la provincia de Santa Fe, en adelante "El Consejo", que actuará como órgano técnico, colegiado y de integración mixta para la consulta y asesoramiento del Poder Ejecutivo y Legislativo Provincial en las cuestiones vinculadas al desarrollo de las actividades portuarias, de navegación comercial, y de transporte fluvial, respecto del tramo de esta vía navegable que atraviesa el territorio provincial.

**ARTÍCULO 2 - Jerarquía.** El Consejo dependerá directamente del Gobernador de la Provincia, quien proveerá al mismo de la infraestructura necesaria para su funcionamiento. Oficiarán como órgano de enlace según la materia el Ministerio de Producción, Ciencia y Tecnología, el Ministerio de Infraestructura Servicios Públicos y Hábitat, y/o cualquier otro órgano que el Poder Ejecutivo estime pertinente para el abordaje de una temática en particular.

#### CAPÍTULO II

#### OBJETIVOS Y FUNCIONES

**ARTÍCULO 3 - Objetivo.** El Objetivo general del Consejo creado por la presente, es brindar al Poder Ejecutivo y a la Legislatura Provincial un órgano de consulta y asesoramiento permanente respecto del Sistema de Navegación Troncal de la Hidrovía Paraná-Paraguay, los intereses de la



Provincia en los procesos de planificación y ejecución de concesiones, y la gestión futura de todo el Sistema Logístico Comercial de transporte fluvial; con un criterio de desarrollo económico, social y ambiental sustentable que beneficie a nuestra región en general y a nuestra provincia en particular.

**ARTÍCULO 4 - Funciones.** El Consejo cumplirá las funciones de:

- a) Asesorar desde la perspectiva provincial, sobre la formulación del futuro pliego de bases y condiciones de la licitación del Contrato de dragado, balizamiento y obras complementarias de la Hidrovia Paraguay-Paraná;
- b) colaborar en la transformación de la actual hidrovía natural como sistema logístico comercial, a un sistema de integración logística, sustentabilidad ambiental, intermodalidad, ampliación de los beneficios macroeconómicos e integración social;
- c) concientizar, divulgar, e informar tanto entre los organismos públicos, como a las instituciones de la Comunidad, sobre la importancia logística, económica y estratégica de la Hidrovía;
- d) recomendar al Poder Ejecutivo Provincial las acciones estratégicas para complementar, desde la jurisdicción provincial, el desarrollo del transporte fluvial y portuario, facilitando la transformación planteada en el inciso b) de la presente;
- e) proponer a la Legislatura Provincial la sanción de normativa complementaria, con el objeto de propender el desarrollo del transporte fluvial y portuario, conforme los objetivos planteados en el inciso b) de la presente;
- f) Impulsar consensos entre los diversos actores provinciales que participan en el desarrollo de la Hidrovía, respecto de las propuestas que se presenten en las instancias nacionales e internacionales;
- g) participar en los órganos consultivos e instancias de debate nacional y/o internacional existente o a crearse en el futuro;



- h) formular estudios e investigaciones que permitan conocer y prever los impactos económicos, logísticos, sociales, y ambientales, de las obras y desarrollos futuros.
- i) monitorear la efectiva ejecución de las obras, acciones, y desarrollos comprometidos en las licitaciones a realizarse en 2021 y en el futuro, que tengan impacto en nuestra provincia;
- j) brindar respuesta a los requerimientos previstos por el artículo 12 de la presente; y,
- k) Toda otra función que se vincule directa o indirectamente con cumplimiento del objetivo planteado en el artículo 3 de la presente

**ARTÍCULO 5 - Actas de Declaración.** Los documentos mediante los cuales el Consejo exprese sus opiniones, estudios, propuestas y/o recomendaciones, se confeccionarán bajo la modalidad de Actas de Declaración. Las mismas deberán estar suficientemente fundadas, no serán vinculantes, y se elevarán al Poder Ejecutivo y a la Legislatura Provincial.

**ARTÍCULO 6 - Asesoramiento Externo.** En el ejercicio de sus funciones, el Consejo podrá requerir el asesoramiento de Universidades, Organizaciones No Gubernamentales, y toda otra entidad pública o privada, nacional o extranjera, con suficiente conocimiento o experticia en la materia de que trate la consulta.

### **CAPÍTULO III COMPOSICIÓN DEL CONSEJO**

**ARTÍCULO 7 - Integrantes.** El Consejo estará integrado por:  
Dos representantes designados directamente por el Poder Ejecutivo y uno por cada una de las Cámaras Legislativas, todas con sus respectivas suplencias.

- Un representante titular y un representante suplente del Ente Administrador Puerto Rosario;



- un representante titular y un representante suplente del Ente Administrador Puerto Santa Fe;
- un representante titular y un representante suplente del Ente Administrador Puerto Reconquista;
- un representante titular y un representante suplente del Ente Administrador Puerto Villa Constitución;
- un representante titular y un suplente de todas las terminales y/o puertos de gestión privada;
- un representante titular y un representante suplente de todos los Municipios y Comuna en cuya jurisdicción se encuentren emplazados los puertos públicos de los incisos a), b), c), d) y la terminales y/o puertos de gestión privada; y
- un representante titular y un representante suplente de cada una de las actividades vinculadas al quehacer portuario y del transporte fluvial, asegurando la participación de los sectores interesados, comprendiendo a los operadores, prestadores de servicios, productores, usuarios, trabajadores y todos aquellos que determine el gobernador de la Provincia en la convocatoria inicial que promoverá por Decreto.
- Podrán ampliarse a futuro los integrantes del Consejo con otras instituciones que soliciten su participación, motivando de manera fundada su petición, o a solicitud de la Legislatura.

**ARTÍCULO 8 - Renovación.** La composición de Consejo se renovará en su totalidad cada cuatro años de conformidad con lo que establezca el Estatuto que se dicte en consecuencia.

**ARTÍCULO 9 - Carácter honorario.** El desempeño de todos los integrantes del Consejo será ad-honorem.

## CAPÍTULO IV



## **FUNCIONAMIENTO INTERNO**

**ARTÍCULO 10 - Reglamento Interno.** El Consejo una vez conformado ante la primera convocatoria del Gobernador de la Provincia, se abocará a la confección de su propio Reglamento Interno, que propondrá al mismo en el término de 60 días para su aprobación por Decreto del Poder Ejecutivo.

**ARTÍCULO 11 - Presupuestos mínimos.** Independientemente de la facultad otorgada para diseñar su propio reglamento interno, el mismo deberá contener:

- a) Designación de Presidente y Secretario;
- b) modo de Convocatoria para reuniones ordinarias y extraordinarias;
- c) períodos en los cuales deberán celebrarse las reuniones ordinarias, los cuáles en ningún caso podrán ser superiores a cuarenta y cinco (45) días entre una reunión y la siguiente;
- d) quorum necesario para sesionar;
- e) modo de resolución de divergencias internas, y mayorías requeridas para la toma de decisiones;
- f) posibilidad de realizar reuniones remotas mediante algún sistema no presencial; y
- g) disposiciones que permitan un ágil y flexible funcionamiento que, a través del uso de la tecnología, garantice la participación de todos los integrantes.

**ARTÍCULO 12 - Requerimientos específicos.** El Reglamento Interno dispondrá el modo en que se desplegarán los lineamientos de trabajo en el marco del objetivo y las funciones planteadas, no obstante, tanto el Poder Ejecutivo como ambas Cámaras Legislativas podrán solicitar algún requerimiento específico sobre la materia, al que se le otorgara prioridad en su tratamiento.



## CAPÍTULO V DISPOSICIONES TRANSITORIAS

**ARTÍCULO 13 - Normas complementarias y aclaratorias.** El Ministerio de Producción, Ciencia y Tecnología, el Ministerio de Infraestructura Servicios Públicos y Hábitat, y/o cualquier otro órgano del Poder Ejecutivo vinculado con la materia, una vez dictado el Decreto que apruebe el Reglamento Interno, podrán dictar las normas complementarias, específicas y aclaratorias correspondientes.

**ARTÍCULO 14 - Comisión Bicameral.** Créase de común acuerdo entre ambas Cámaras Legislativas una Comisión Bicameral sobre el "Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná" destinada al estudio coordinado y sistemático de la materia, siendo el nexo legislativo natural con el Consejo, conformada por tres (3) Senadores y tres (3) Diputados nominados por simple mayoría de legisladores presentes y sujetos a remoción por idéntico procedimiento, designando sus propias autoridades una vez conformada.

**ARTÍCULO 15 - De forma.**

Maximiliano Pullaro  
Diputado Provincial

Sergio Basile  
Diputado Provincial

Jimena Senn  
Diputada Provincial

Fabián Bastia  
Diputada Provincial

Fabián Palo Oliver  
Diputado Provincial

Silvana Di Stefano  
Diputada Provincial

Marlen Espindola  
Diputada Provincial

Marcelo González  
Diputado Provincial



## FUNDAMENTOS

Señor presidente:

La Hidrovía Paraná-Paraguay es el tramo sucesivo de estos dos grandes ríos de Sudamérica, desde la localidad de Cáceres en la República Federativa de Brasil hasta Nueva Palmira en la República Oriental del Uruguay, vinculando además de los dos países citados a la República de Paraguay, al Estado Plurinacional de Bolivia y nuestra República Argentina.

Nuestro país representa aproximadamente el 80% del área de influencia de la Hidrovía, siendo por su importancia logística, económica y estratégica el Proyecto de Desarrollo de Infraestructura más importante de Argentina.

Si a esto, le sumamos que el 60% del comercio exterior argentino medido en dólares transita por esta vía navegable, sin dudas estamos hablando de un factor clave para nuestra economía, siendo un privilegio y una responsabilidad para nuestra provincia ya que su frente fluvial representa un tercio de la extensión total de aquella.

Para el aprovechamiento coordinado de esta vía fluvial natural por parte de dichos países integrantes del Tratado de la Cuenca del Plata, se suscribe el ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL DE LA HIDROVÍA o "Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra", firmado en Las Leñas, Mendoza, el 26 de junio de 1992, con el fin de sentar las bases de la matriz de transporte y logística regional.

Como consecuencia se crea el órgano político, denominado COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ, que en el Capítulo II artículo 1 de su Estatuto establece entre sus finalidades: *"... coordinar, proponer, promover, evaluar, definir y ejecutar las acciones identificadas por los Estados miembros respecto del Programa Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), así como gestionar y negociar previa anuencia de las autoridades nacionales pertinentes*



*de cada país, acuerdos de cooperación técnica y suscribir aquellos no reembolsables para el desarrollo de un sistema eficiente de transporte fluvial..."*

A partir de principios de los 90 se estructura todo el andamiaje técnico- jurídico para hacer los dragados y balizamientos necesarios para el desarrollo, otorgándose las Concesiones de Obras Públicas para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento, profundización y señalización del Sistema Troncal de Navegación.

De la misma manera, se sanciona la Ley Nacional 24.093 regulando todo lo inherente a la "ACTIVIDAD PORTUARIA" estableciendo en su artículo 1 lo siguiente: *"Todos los aspectos vinculados a la habilitación, administración y operación de los puertos estatales y particulares existentes o a crearse en el territorio de la República, se rigen por la presente ley."*

Esta norma fundamental desde donde se estructura esta actividad en el país, denomina a los puertos como "...los ámbitos acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas aptos para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia en buques o artefactos navales para efectuar operaciones de transferencia de cargas entre los modos de transportes acuático y terrestre o embarque y desembarque de pasajeros, y demás servicios que puedan ser prestados a los buques o artefactos navales, pasajeros y cargas. Quedan comprendidas dentro del régimen de esta ley las plataformas fijas o flotantes para alijo o completamiento de cargas..."; excluyendo expresamente a los puertos de uso militar.

Por Decreto 769/93 se reglamenta aquella, designándose como Autoridad de Aplicación a la SUBSECRETARIA de PUERTOS y VÍAS NAVEGABLES (actual SUBSECRETARÍA de PUERTOS, VÍAS NAVEGABLES Y MARINA MERCANTE), revistiendo la misma el carácter de AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL.

La Ley reserva para el Estado Nacional la habilitación de los puertos comerciales o industriales que involucran al comercio internacional





o interprovincial, clasificando a los mismos según la titularidad del inmueble en Nacionales, Provinciales y Municipales; según su uso en Público o Privado; y según su destino, en Comerciales, Industriales o Recreativos en general.

Su Título III Capítulo I es clave para diagramar la nueva conformación de la actividad portuaria desde aquella época a la actualidad, en donde se establece la transferencia a las provincias con la fórmula establecida en su artículo 11: *“A solicitud de las provincias y/o de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, en cuyos territorios se sitúen puertos de propiedad y/o administrados por el Estado nacional, y mediante el procedimiento que al respecto determine la reglamentación, el Poder Ejecutivo les transferirá a título gratuito, el dominio y la administración portuaria.”*

A su vez, determina en su artículo 12: *“En el caso especial de los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe, la transferencia prevista en el artículo anterior se efectuará a condición de que, previamente, se hayan constituido sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales que tendrán a su cargo la administración de cada uno de esos puertos. Estos entes se organizarán asegurando la participación de los sectores particulares interesados en el quehacer portuario, comprendiendo a los operadores, prestadores de servicios, productores usuarios, trabajadores y demás vinculados a la actividad. Las provincias en cuyo temario se encuentre emplazado el puerto y él o los municipios en cuyo o cuyos ejidos se halle situado el puerto también tendrán participación en los entes, de acuerdo a la modalidad que establezca el estatuto respectivo de cada puerto. Las personas jurídicas que administren y exploten los puertos mencionados tendrán la facultad de determinar el propio tarifario de servicios, debiendo invertir en el mismo puerto el producto de su explotación, conforme lo establezca el estatuto respectivo.”*

Nuestra provincia, en base al marco general nacional que otorgó la normativa descripta, y del juego de los articulados citados,



sanciona en julio de 1993 la Ley Provincial 11.011 creando como persona jurídica no estatal al ENTE ADMINISTRADOR PUERTO SANTA FE y el ENTE ADMINISTRADOR PUERTO ROSARIO; de la misma manera, en diciembre de 1994 se crean los ENTES ADMINISTRADORES DE LOS PUERTOS DE RECONQUISTA y VILLA CONSTITUCIÓN por Ley 11.229.

Siguiendo el mandato de la Ley Nacional que prescribe que los entes se deben organizar asegurando la participación de los sectores particulares interesados en la actividad portuaria, comprendiendo a los operadores, prestadores de servicios, productores usuarios, trabajadores y demás vinculados a la actividad, como así también los gobiernos locales, la Ley provincial establece que los Entes estarán dirigidos por "...un Consejo Directivo de hasta nueve (9) miembros, integrado por un representante de la Provincia, uno de cada respectivo municipio y uno de cada uno de los sectores de actividades vinculadas al quehacer portuario con personería jurídica o gremial"... "... según las características operativas de cada puerto..."

A pesar de ello, en el actual esquema, la participación de las Provincias en general, y de la nuestra en particular -contando con un frente sobre el río de 850 km- es muy limitada; por ende, debemos hacer fuerza para que la futura administración cuente con un órgano en donde las provincias puedan ser parte para plantear una mirada integral del uso del río como corredor logístico y no solo como un corredor comercial, construido con todos los actores públicos y privados.

La posibilidad de un nuevo Acuerdo Federal de la Hidrovía, debe ser la puerta de ingreso para plantear, teniendo en cuenta el equilibrio entre la jurisdicción nacional del río y provincial de los puertos, el diseño de una nueva gobernanza de la misma.

Habiendo hecho necesariamente un poco de historia, nos encontramos en un momento clave ante el vencimiento de las concesiones citadas en abril del año 2021, siendo una oportunidad para transformar el



sistema logístico comercial avanzado hasta aquí, en uno que modernice la integración logística, con una mirada de sustentabilidad ambiental e intermodalidad, ampliando los beneficios macroeconómicos y la integración social.

El actual Gobierno Nacional se encuentra en el proceso de elaboración de las bases y condiciones de la Licitación del Contrato de Dragado y Balizamiento, por lo tanto, también, es el momento de influir en el debate del dónde y hasta donde del dragado, en cómo se financia, en que obras se prioriza, y en definitiva otras definiciones del contenido específico de la obra más importante del país en el próximo año.

El actual sistema tiene directa relación con el desarrollo del complejo oleaginoso, liderado por la especialización del cultivo de la soja y sus derivados ante la fuerte demanda sostenida desde China. De esta manera, su implementación significó una mejora sustancial del transporte de cargas y una fuerte expansión tanto de la superficie sembrada, como de los volúmenes producidos y exportados de la Argentina.

Los números fríos son elocuentes: en nuestro país la expansión salto 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. Aparentemente la tendencia va a seguir en aumento, proyectándose para el 2026/27 un crecimiento de la producción agrícola de 160 millones de toneladas.

La Provincia de Santa Fe es un actor clave en todo este sistema, a modo de ejemplo:

-Los embarques por las terminales portuarias del sur santafesino (Alvear, San Lorenzo, Puerto General San Martín, Timbúes, etc) pasaron de un promedio anual de 16 millones de toneladas en el período 1993/95 a 53 millones de promedio anual en 2006/08 y a 64 millones de



promedio anual en 2015/17. Es decir que medido entre puntas el incremento en los embarques fue del orden del 300%.

- La capacidad teórica de molienda diaria de todas las fábricas radicadas en el Área Metropolitana del Gran Rosario (AMR) se encontraba en 25.000 toneladas por día, con el dragado del río Paraná, aumentó la instalación de nuevos puertos y fábricas aceiteras y se ampliaron los existentes hasta alcanzar -en la actualidad- una capacidad conjunta de alrededor de 160.000 toneladas por día.

Especialistas de la Provincia como Juan Carlos Venesia afirman que *"...La planificación del periodo 2020-2040 y la futura concesión del Sistema de Navegación Troncal en abril del 2021 ofrecen una extraordinaria oportunidad para modernizar la gestión de la navegación en el Sistema de Navegación Troncal con el objetivo de lograr que las profundidades que el mismo ofrece se encuentren disponibles a lo largo de todo el sistema de manera constante y permanente. Donde nuestra provincia no puede estar ausente en la mesa de discusión y decisión de la misma..."* La Política On Line 27/01/2020

Por su parte, Ángel Elías compartiendo la mirada de que Santa Fe debe ser parte de este proceso, manifiesta que: *"... Los puntos centrales de los pliegos deben ser entre otros: 1) La Delimitación geográfica y jurídica, 2) El Sistema de financiamiento, 3) Las Obras de dragado y complementarias, 4) Las Regulaciones para la navegación y 5) proyectos sobre cuestiones ambientales..."*

Santa Fe debe ser protagonista de este proceso y hacer oír su voz sobre las profundidades y su ampliación en la extensión; segregación del tránsito y zonas de cruces; la preservación de los ambientes naturales; compatibilización con otras actividades económicas y recreativas que usan las vías fluviales; los órganos de control; la financiación de las obras y el sistema de peajes; optimización y mejoras de las infraestructuras



portuarias, como tantos otros aspectos que la provincia no puede ser ajeno.

Por lo antedicho, convencidos de que estamos ante uno de los temas más importantes para abordar en esta coyuntura de manera urgente y no abandonar en el futuro, venimos a proponer la creación del Consejo Asesor del "Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná" siendo un "...órgano técnico, colegiado y de integración mixta para la consulta y asesoramiento del Poder Ejecutivo y Legislativo Provincial en las cuestiones vinculadas al desarrollo de las actividades portuarias, de navegación comercial y de transporte fluvial del tramo en nuestra jurisdicción de esta vía navegable en el marco de dicho Acuerdo Internacional..."

El Consejo dependerá jerárquica y funcionalmente del Gobernador, aunque cumpla funciones de asesoramiento tanto para el Poder Ejecutivo del Provincia, como para la Legislatura.

En tal sentido, con el Poder Ejecutivo se podrá vincular tanto con el Ministerio de Producción, Ciencia y Tecnología entendiendo la competencia funcional con la Secretaría de Transporte y la Subsecretaría de Comercio Exterior y Nuevas Tecnologías; como así también, con el Ministerio de Infraestructura, Servicios Públicos y Hábitat, atento a la ubicación en el actual organigrama de los Entes Administradores de los Puertos Públicos. Así mismo, el vínculo con el Poder Legislativo se canalizará a través de la Comisión Bicameral específica a crearse.

Estamos convencidos que este nuevo espacio debe conformarse de la manera más representativa posible, por ello, lo integramos con representantes de los Puertos Públicos (Rosario, Santa Fe, Reconquista y Villa Constitución), los de gestión Privada (en San Lorenzo, Tambúes, Puerto General San Martín, Alvear, etc) , los Municipios y Comunas en donde ellos se encuentren situados y todas las actividades



CÁMARA DE DIPUTADOS  
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

vinculadas al quehacer portuario y del transporte fluvial, que garantice una mirada completa de la actividad.

La sanción de esta Ley y su puesta en funcionamiento no puede esperar, la planificación de las nuevas concesiones para los próximos 20 años ya está en proceso corriendo el riesgo de que se haga desde una mirada exclusivamente centralista desde Buenos Aires o meramente económica-comercial.

Por otro lado, contamos con un Poder Ejecutivo Nacional, el cual su actual titular manifestó expresamente su voluntad de trabajar a favor de un "traspaso" de la gobernanza de la Hidrovía a las Provincias involucradas; por lo tanto, creemos que esta oportunidad histórica de "federalización" debe ser aprovechada.

Para ello, los poderes públicos deben contar con un asesoramiento técnico permanente que defienda adecuadamente los intereses provinciales y se encuentre preparado con solidez para este desafío estratégico que define uno de los aspectos fundamentales del futuro desarrollo provincial.

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto de Ley.

Maximiliano Pullaro  
Diputado Provincial

Sergio Basile  
Diputado Provincial

Jimena Senn  
Diputada Provincial

Fabián Bastia  
Diputada Provincial

Fabián Palo Oliver  
Diputado Provincial



**CÁMARA DE DIPUTADOS  
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE**

**Silvana Di Stefano**  
Diputada Provincial

**Marlen Espindola**  
Diputada Provincial

**Marcelo González**  
Diputado Provincial

*2020 – AÑO DEL BICENTENARIO DEL PASO A LA INMORTALIDAD DEL  
GENERAL MANUEL BELGRANO*

**General López 3055 – (S3000DCO) – Santa Fe – República  
Argentina**