



CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

CÁMARA DE DIPUTADOS	
MESA DE MOVIMIENTO	
1 2 FEB 2021	
Recibido.....	11.41 Hs.
Exp. N°.....	41989 C.D.

DE LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE SANTA FE
SANCIONA CON FUERZA DE
LEY:

ARTÍCULO 1.- Ratifícase el Convenio denominado «Acuerdo Federal Hidrovía», celebrado entre la Provincia de Santa Fe, el Gobierno Nacional y las Provincias de Buenos Aires, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa y Misiones en la ciudad de Puerto General San Martín, el día veintinueve del mes de agosto del año dos mil veinte.

ARTÍCULO 2.- Instrúyese al Poder Ejecutivo a gestionar ante el Poder Ejecutivo Nacional la creación e integración de la Sociedad Administradora Hidrovía, en los términos del «Acuerdo Federal Hidrovía».

ARTÍCULO 3.- Declárase de relevancia estratégica comercial y de defensa para la Provincia de Santa Fe al «Canal de Navegación Magdalena», entre la zona denominada «El Codillo» y la zona de profundidades naturales conocida como «Zona Beta» del Río de la Plata.

ARTÍCULO 4.- Instrúyese al Poder Ejecutivo a gestionar ante el Poder Ejecutivo Nacional la obra de canalización, dragado y mantenimiento del «Canal de Navegación Magdalena», conforme los estudios de factibilidad aprobados por la Dirección Nacional de Vías Navegables y el Servicio de Hidrografía Naval.

ARTÍCULO 5.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Natalia Armas Belavi
Diputada Provincial

Nicolás F. Mayoraz
Diputado Provincial
Bloque «Somos Vida y Familia»



Fundamentos

Señor Presidente:

El Acuerdo Federal Hidrovía.

La Argentina, desde hace más de un cuarto de siglo sumó recursos de empresas estatales poniéndolos en manos de empresas privadas -en el marco de la privatización de activos y recursos de la Nación que sustentó el gobierno de Carlos Menem- mediante su venta o concesión, dentro de un marco que se dio en llamar "re estructuración del Estado".

Entre ellas, se incluyó **la casi totalidad del sistema portuario - que pasó a manos de empresas del sector, principalmente transnacionales-, el flete fluvial y marítimo -que si bien estaba en franca decadencia, se abandonó a su suerte y casi definitivamente- y también el dragado y correspondiente balizamiento de los canales de navegación, que -tanto el aluvional Río Paraná, sus afluentes y el Río de la Plata, salida natural de nuestra Hidrovía al mundo- necesitan para convertirse en rutas o autopistas fluviales -en términos utilizados en el Acuerdo-. Estas últimas quedaron en manos de la empresa belga Jan De Nul Group, hoy compartida con EMEPA S.A. y otras compañías de apoyo que conforman "Hidrovía Paraná-Paraguay S.A."**.

Todas estas concesiones -que en principio tenían una duración máxima de 10 años- fueron prorrogadas por los sucesivos gobiernos hasta la fecha. Sin embargo, la inminente finalización de los contratos de dragado y balizamiento -que opera en el mes de abril del corriente año 2021-, tanto del Paraná como del Río de la Plata, llevaron al gobierno Nacional y a los Estados provinciales cuyas costas baña la Hidrovía a reconsiderar la concesión, e incluso a modernizarla, ampliarla y -eventualmente- corregir los defectos y obstáculos que presenta en la actualidad la navegación de



ultramar, a fin de mejorar el acceso a puertos -incluso a extender obras y ampliar el número de puertos existentes-, a la vez que a bajar costos de navegación por el Río de la Plata y la Hidrovía.

Con miras a estos objetivos fue que el gobierno central y los gobiernos de las 7 provincias costeras al llamado "**sistema trocal**" del río Paraná -denominación que la Hidrovía Paraná-Paraguay adquiere en territorio argentino- firmaron en la ciudad de Puerto General San Martín, el pasado día 28 de agosto de 2020, el **ACUERDO FEDERAL HIDROVÍA**.

El acto fue encabezado por el Presidente de la Nación -Alberto Fernández-, el Ministro de Transporte -Mario Meoni-, el Gobernador de Buenos Aires -Axel Kicillof-, el Gobernador de Santa Fe -Omar Perotti-, el Gobernador de Corrientes -Gustavo Valdés-, el Gobernador de Chaco -Jorge Capitanich-, el Gobernador de Entre Ríos -Gustavo Bordet-, el Gobernador de Formosa -Gildo Insfrán- y el Gobernador de Misiones -Oscar Herrera Ahuad-. También estuvieron presentes en el acto la Vice-Gobernadora de la provincia de Santa Fe -Alejandra Rodenas-, el Presidente de la Cámara de Diputados de la Nación -Sergio Massa-, así como el Ministro del Interior -Eduardo De Pedro-, el Ministro de Desarrollo Productivo -Matías Kulfas- y el Ministro de Agricultura, Ganadería y Pesca -Luis Basterra-. El Acuerdo fue debidamente protocolizado al día siguiente, en la ciudad de Rosario.

Resulta evidente que este Acuerdo Federal tiene el valor de un "pacto federal". Forma parte del derecho intrafederal y, por ende, corresponde a esta Legislatura sancionar la ley correspondiente para su ratificación conforme lo establece la cláusula CUARTA del mismo; a la vez que le corresponde darle el impulso correspondiente.

Entre los instrumentos previstos para concretar sus objetivos, el Acuerdo crea un **Consejo Federal de la Hidrovía** (CFH) cuya sede estaría ubicada en la ciudad de Rosario, a fines de descentralizar y federalizar el manejo de la misma.

En ocasión de la celebración del Acuerdo, el Ministerio de Transporte puso en funcionamiento el Consejo Federal de la Hidrovía (CFH), con el que



buscará «[...] brindar asesoramiento permanente en todo lo relativo a la concesión de la Hidrovía Paraguay-Paraná, y constituir un ámbito de coordinación política, estratégica y recepcionar las inquietudes, propuestas y proyectos [...]» de todos quienes tengan interés en la vía navegable.

El Decreto PEN 949/20.

Sin embargo, y sin que medie explicación alguna, el Poder Ejecutivo dictó en fecha 26/11/2020 el Decreto N°949/20, en el que modifica unilateralmente el espíritu y la letra del Acuerdo celebrado meses antes al que nos referíamos anteriormente.

En primer lugar, hace nula referencia a la sociedad estatal prevista como organismo administrador y de control para la Hidrovía. Extraoficialmente, **la AFHSE (Administración Federal Hidrovía Sociedad del Estado) no habría logrado progresar por motivos políticos poco claros, y de momento estaría descartada por el Gobierno Nacional.**

El polémico Decreto 949/20 reduce así la verdadera injerencia que podrían tener los Estados provinciales involucrados, ya que sólo tendrán voz -al igual que varios sectores interesados en materia productiva, portuaria y laboral que se incluirán en el Consejo-, quedando su participación reducida a un rol de meros consejeros, muy lejos de la supuesta intención de federalización de la administración del recurso.

En segundo lugar, consolida definitivamente el actual estado de situación de la Hidrovía y propone «*mejorar y profundizar*» el denominado *Canal de Punta del Indio* que -cruzando el Plata- desemboca *ad portas* de la ciudad de Montevideo y fija la salida actual a mar abierto -siempre supeditada al paso por jurisdicción de otro Estado, en este caso de la República Oriental del Uruguay- con la concordante solicitud de autorización de ese país.



La posibilidad de concreción del Canal Magdalena queda así relegada, y con mucho esfuerzo podría llegar a interpretarse como incluida en el Artículo 2º del mencionado Decreto.¹

El dictado del Decreto N°949/20 importa entonces un grosero apartamiento del Acuerdo Federal alcanzado por el Estado Nacional y las provincias signatarias del mismo.

Es un criterio señero de nuestro más Alto Tribunal que -en el marco del llamado federalismo de concertación- *«Los principios constitucionales de buena fe y lealtad federal -que repelen la idea de una Nación fragmentada y procuran el armónico desarrollo de las necesidades locales junto con las nacionales- impiden que uno de los sujetos del sistema adopte de modo intempestivo medidas que puedan afectar al resto de los miembros de la federación»* (CSJN, Fallos 342:1591).

A la luz de tales principios, la norma en cuestión difícilmente supere el test de constitucionalidad.

La Resolución N°307/2020 del Ministerio de Trabajo.

En relación a la Sociedad del Estado que se contempla crear en el Acuerdo Federal, preocupa también la Resolución N°307/2020 (20/12/20) dictada posteriormente por el Ministerio de Transporte que dirige Mario Meoni. La norma ministerial determina cómo será constituido el organismo interministerial e interprovincial, **pero nada dice respecto de la creación de la Sociedad Estatal.**

El flamante Consejo Federal Hidrovía tendrá carácter consultivo y estará integrado por el Ministerio de Transporte, las provincias, entidades

¹ "ARTICULO 2º. Delégase en el MINISTERIO DE TRANSPORTE la facultad de efectuar 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 el artículo 1º del presente decreto", Decreto N°949/2020, B.O.27/11/2020, disponible en <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/237782/20201127>.



empresarias, gremiales, representativas de usuarios y organismos académicos.

Sin embargo, aclara expresamente que las opiniones del Consejo **no serán vinculantes para el Estado Nacional, reduciendo su papel al de un ente "asesor" sin decisión** (Artículo 6 in fine del Anexo).

Vale decir que, mientras se impulse sólo la creación de un Consejo Consultivo y no la creación de la sociedad estatal, las provincias signatarias del Acuerdo Federal verán reducida su participación al rol de meros asesores, sin la fuerza y gravitación que les otorga la participación en una sociedad estatal que debiera crearse en forma simultánea.

Es que no podemos dejar de destacar que por medio del Acuerdo Federal de la Hidrovía se convino en apurar la creación de la **Administradora Federal Hidrovía Sociedad del Estado**, con el fin específico de ser el organismo «[...] **que establecerá la administración, el control y la realización de obras complementarias y accesorias a la Hidrovía**».

Es decir que debería otorgarse -a través de la *Administración Federal de la Hidrovía S.E.*, creada nominalmente en el mismo Acuerdo- voz y voto a las Provincias, concreto y vinculante en todos los aspectos referentes a la Hidrovía.

La creación de esta Sociedad del Estado, deberá impulsar, transparentar y potenciar el funcionamiento de la Hidrovía Paraná-Paraguay.

La nueva empresa estatal, que tiene prevista una **participación del 51% por parte del Estado Nacional y un 49% dividido en 7 provincias** -Buenos Aires, Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe- es la que tendrá las **facultades de control y decisión en los procesos de licitación y funcionales del sistema**, pudiendo llevar adelante obras complementarias y accesorias a la Hidrovía. Entre ellas, el polémico canal Magdalena dado su necesaria COMPLEMENTARIEDAD Y ACCESORIEDAD como salida e ingreso, de casi el 80% de todo el comercio internacional del país.



Amén de ello, no podemos dejar de advertir que mediante esa misma resolución ministerial se cambió de modo sustancial -y a nuestro entender ilegal- la esencia del Acuerdo.

Entre los datos salientes de la norma figura arbitrariamente que la sede del C.F.H. no será fija. De acuerdo con el artículo 4º de la resolución «[...] el CFH tendrá su sede operativa en el lugar que se indique en las resoluciones de cada convocatoria de cada reunión plenaria». Es decir, **será el Presidente del Consejo –el Ministro de Transporte– quien decida dónde sesionará el Plenario.**

Así, Rosario no será finalmente sede del Consejo Federal de la Hidrovía, aunque su primera reunión sea el próximo 22/02/2021 en dicha ciudad de nuestra provincia.

El Canal Magdalena y los intereses federales.

Llegamos aquí al punto más grave y lesivo de los intereses de nuestra Provincia, del sistema federal y de la Nación toda; y que se configura con el dictado del Decreto N°949/20 del Poder Ejecutivo Nacional, cuando se dispone ya en el art. 1º lo siguiente:

«Delégase 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».



Sin que medie explicación alguna y pese a las ventajas indudables que presenta -tal como se verá- el Canal de Navegación Magdalena, el Gobierno nacional opta por extender -casi perpetuar- las inconcebibles ventajas que el dragado del Canal Punta del Indio otorga al puerto de Montevideo (R.O.U.) en desmedro de los intereses nacionales.

En efecto, la actual estructura -que en cierto modo ratifica el mentado decreto N°949/20 del PEN- es totalmente lesiva a los intereses nacionales en tanto que, con enormes irregularidades y sin control serio de ninguna índole -particularmente en la denominada "zona núcleo" por su inimitable situación geográfica, que posee una distancia a la producción agropecuaria de un promedio de 100 km. a cualquier terminal de cargas- se embarca -como ya dijimos- el 80% de la producción exportadora argentina. Soja, productos derivados de la soja -como aceites y biocombustibles- y otros granos y cereales. Y por ella ingresan principalmente combustibles e insumos industriales, particularmente palanquilla y productos siderúrgicos.

Esta zona núcleo comprende los puertos emplazados en localidades ribereñas del Paraná al Norte de la ciudad de Rosario -la mayoría de explotación privada-, principalmente en San Lorenzo, Puerto Gral. San Martín y Timbúes. Mientras que Rosario ha quedado prácticamente sin movimiento portuario -con el potencial daño a su actividad productiva a futuro, ya que la pérdida del puerto implicaría la pérdida progresiva de su principal motor de crecimiento- quedando una sola terminal portuaria en zona sur (Unidad VI).

Hacia el sur de la provincia de Santa Fe encontramos el puerto privado de la poderosa multinacional *Louis Dreyfus Company* en Arroyo Seco y la operación del puerto de la ciudad de Villa Constitución, también explotada por medio de concesión por varias empresas privadas. Las terminales portuarias siguen en el norte de la provincia de Buenos Aires, desde Baradero hasta San Pedro.

La salida de buques llevando al mundo nuestra producción, así como la entrada de buques de carga para surtirse en las mencionadas terminales



portuarias de mercaderías, tienen actualmente salida hacia ultramar vía los canales Emilio Mitre, Martín García, el codillo y el Canal de Punta del Indio, que desemboca -como se afirmó previamente- exactamente frente a Montevideo, dando un gran impulso a este puerto.

En efecto, todo buque que sale de la Hidrovía o ingresa a ella, o a los puertos de Buenos Aires, Dock Sud o Ensenada (La Plata), debe necesariamente salir por vías de navegación que se encuentran bajo la jurisdicción del Uruguay. Este hecho se agrava si pensamos que muchos buques cargados en la Hidrovía no salen con bodegas llenas -lo cual requeriría un mayor calado que el que hoy puede proveerse vía dragado- y deben completar carga en puertos más profundos, es decir en puertos directamente marítimos. A saber, en Argentina, los de Quequén (Necochea) e Ingeniero White (Bahía Blanca).

Para ir pues, por ejemplo, desde un puerto argentino sobre el Paraná hasta Quequén, un buque carguero debe NECESARIA E INEXORABLEMENTE pasar por aguas jurisdiccionales extranjeras -uruguayas-, pues no existe vía navegable de soberanía argentina exclusiva que corra paralela a la orilla argentina del Plata y permita la salida a mar abierto. Lo mismo ocurre con una nave común o militar que deba realizar el mismo trayecto.

Ante esta situación -y frente a la caducidad de las concesiones de dragado y puertos, que opera en pocos meses- buena parte del espectro político nacional se encontraba expectante para que -al menos- se modifique esta situación de "ahogo" sobre la entrada y salida de buques de ultramar al territorio nacional, e incluso para la navegación desde los ríos nacionales al propio Mar argentino.

La solución es sabida por todos quienes conocen el tema de navegación y ríos:

En este marco, resulta de imperiosa necesidad concretar la obra de dragado y profundización del denominado Canal de Navegación Magdalena, cuya solera (ancho) es de casi el doble del Canal del Indio -que desemboca en la boya km. 239,1; justo frente



al puerto de Montevideo y que siendo más angosto permite la navegación en un solo sentido con las consecuentes demoras en el tráfico fluvio-naval (que incrementan costos).

El Magdalena es un antiguo canal de profundidad natural, conocido desde los tiempos coloniales, pero que no se ha dragado ni trazado nunca, al menos que tengamos conocimiento.

Se trata de realizar dicha obra solamente para que la Argentina mute su insólita situación de dependencia de terceros hacia una libertad soberana para transitar con buques de portes crecientes hacia mar exterior. Y dicha obra a un costo incluso relativamente bajo, no excediendo en ningún caso los U\$450 millones (según datos de la Bolsa de Comercio de Rosario). Las ventajas son insuperables.

El mencionado Canal Magdalena tendría así un costo igual o menor al canal de Punta del Indio. Permitiría dado su ancho (solera) el tráfico simultáneo en ambos sentidos y -lo principal- aseguraría la soberanía absoluta de nuestro país en casos de conflicto, así como permitiría una adecuada comunicación soberana con puertos marítimos nacionales y el propio Mar argentino, aún para buques de guerra con terceros países (descartamos desde ya cualquier hipótesis de conflicto con el hermano país del Uruguay, pero en la consideración de que éste podría declararse neutral e impedir el paso de buques argentinos hacia aguas abiertas, en particular hacia el área del Mar Argentino).

Los intentos de concretar la realización de esta obra -ya sin dudas ventajosas- no son nuevos, pero siempre han sucumbido ante la fuerza de intereses contrarios a los de la Nación, sea por desidia o complicidad de los gobiernos de turno.

La traza del Canal Magdalena fue completada y autorizada en el año 2013, licitada e incluida en el presupuesto de entonces, pero cancelado por razones poco claras en 2015.

El proyecto está basado en la Disposición N°584 del 17 de julio de 2013 de la entonces Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la



Nación, que definió habilitar para la navegación del Río de la Plata una traza alternativa rectilínea al Canal Punta del Indio con arrumbamiento $132^{\circ}/312^{\circ}$ según la carta H-113, 3ª Edición año 2001 del Servicio de Hidrografía Naval de la Argentina con desarrollo desde el par de señales N°22 (km. 143,900) del Canal Punta del Indio, zona denominada "El Codillo", hasta la isobata que define los 12 metros de profundidad en dirección SE, longitud de 61,4 km., solera de 150 m. y profundidad de hasta 47 pies.

El Canal Magdalena tiene una marcada superioridad técnica. Por su menor longitud y por situarse en sentido paralelo a la corriente (orientación NE-SE) y al flujo y reflujo de mareas, lo que implica menores costos de dragado -también mayor facilidad para el mismo- y menores tiempos de operación. Asimismo, la menor longitud del Magdalena frente al Canal Punta del Indio, el cual está trazado en sentido "paralelo" a la desembocadura del río -es decir, "contracorriente"- hace que Punta del Indio acumule, al estar en sentido este a oeste muchos mayores sedimentos. Asimismo, también resulta ventajosa la menor longitud del Canal Magdalena (61,4 km), respecto del Canal Punta del Indio que alcanza los 95,2 km para 34 pies.

El Canal Magdalena, por su "solera" permite -como lo ha ratificado Prefectura Naval Argentina- doble vía de navegación. Es decir, la capacidad de constituirse en una "avenida" de doble sentido evitando demoras en la navegación.

Asimismo cabe mencionar que en tanto el proyectado Canal Magdalena se localiza en aguas de uso común del Río de la Plata, por lo que la Argentina debió cumplir con lo establecido en el Tratado del Río de la Plata y su frente marítimo antes de la aprobación e implementación del proyecto -sometiendo el mismo a la aprobación por parte de la República Oriental del Uruguay, cosa que se logró-.

Con las definiciones del proyecto proporcionadas por la Dirección Nacional de Vías Navegables y la información del Servicio de Hidrografía Naval, la delegación de la Argentina ante la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) realizó, a través del Centro de Investigación y



Entrenamiento Marítimo y Fluvial, el análisis asistido por computadora de las posibles interferencias que pudiera ocasionar el canal proyectado correspondiente a la 1º y 2º etapas sobre el Canal Punta Indio, las Zonas de Alijo y Complemento de Carga "B" y "C" y el tráfico marítimo de la zona.

Se concluyó que el canal admite la navegación en doble vía con adecuada seguridad náutica y que mejora sustancialmente la seguridad a la navegación en el Río de la Plata. Por lo tanto, la Prefectura Naval Argentina dictaminó en el mismo sentido, que el Magdalena en su 1ª y 2ª etapas, no ocasionará interferencia alguna sobre el Canal Punta del Indio.

Toda esta documentación fue comunicada al gobierno uruguayo y mientras las autoridades del país vecino se expedían, la delegación de la Argentina ante la CARP realizó un estudio geofísico con extracción de muestras de suelos para identificar la profundidad de fondos duros para el proyectado Canal Magdalena, y la valuación y análisis de su impacto económico.

El mismo descartó la posibilidad de encontrar materiales como rocas ígneas o cristalinas -gneiss, granitos o basaltos- ni se observó ningún indicio en los registros sísmicos de este tipo de materiales -que no pueden ser dragados o removidos excepto mediante técnicas de voladuras con explosivos-.

Abajo podemos observar, un mapa esquemático de lo que estamos abordando y de los cursos que seguirían los canales.





Sin embargo, a pesar de todas las ventajas que presenta el Canal Magdalena, cuyo llamado a licitación está incluido en el presupuesto nacional de este año –pero dados los antecedentes, es razonable dudar de su efectiva realización- el decreto N°949/20 **ESTABLECE CONDICIONES PARA MANTENER EL SISTEMA ACTUAL DE SALIDA VÍA MONTEVIDEO**. Contradictorio, dizque el Magdalena está en el presupuesto.

Las contradicciones e incoherencias de la norma en cuestión fueron advertidas por especialistas, y en consonancia con ellas se hizo público un denominado “Manifiesto” suscripto por diferentes actores políticos y sociales, encabezados por el ex canciller y actual Senador nacional Jorge Taina, con quien -en este aserto- coincidimos plenamente:

«La Argentina no debe resignar su condición de país marítimo y es imperativo reafirmar la soberanía y nuestros derechos sobre todos los ríos interiores, espejos de agua, Mar Argentino, Islas Malvinas usurpadas y las demás islas del Atlántico Sur reivindicadas por décadas, así como la porción de la Antártida que hemos ocupado y atendido consistentemente desde hace más de un siglo [...]».

La participación federal como forma de reafirmar la soberanía nacional y los intereses de la región.

Quizá haya sido la fuerza de las críticas o el sentido común lo que ha llevado al Ministerio de Transporte a dictar, hace muy pocos días, la Resolución N°33/21 (04/02/2021), mediante la cual se crea la “Unidad Ejecutora Especial Temporaria ‘Canal Magdalena’” en los términos del art. 108 de la Ley N°27.431, cuyo cometido esencial es el de impulsar la concreción del llamado a licitación para la realización del mencionado canal.



Nadie podría aseverar que la intención no sea genuina y tenga por finalidad privilegiar la realización de esta obra.

Pero a la luz de los históricos antecedentes que hemos repasado aquí, y mientras se encuentre vigente el Decreto N°949/20 -que insólita y arbitrariamente contradice el Acuerdo Federal de Hidrovía e impulsa la traza del canal de Punta del Indio, favorable al Puerto de Montevideo (R.O.U.)- no podemos quedarnos de brazos cruzados.

Es por ello que entendemos necesario reencauzar la situación y fortalecer la vigencia de un Acuerdo que no puede ser dejado sin efecto en forma unilateral por el Poder Ejecutivo Nacional.

Que las prerrogativas de la Legislatura para ratificar un Acuerdo celebrado por el Ejecutivo son expresas, al disponer el Art. 55 que «[...] *Corresponde a la Legislatura: 12) Autorizar al Poder Ejecutivo para celebrar contratos y aprobar o desechar los concluidos "ad-referéndum" de la Legislatura. El servicio de la totalidad de las deudas provenientes de empréstitos no puede comprometer más de la cuarta parte de la renta provincial*».

Asimismo, el constituyente provincial quiso dotar al Poder Legislativo de suficiente potestad al concederle que le corresponde «*En general, ejercer la potestad legislativa en cuanto se considere necesario o conveniente para la organización y funcionamiento de los poderes públicos y para la consecución de los fines de esta Constitución, en ejercicio de los poderes no delegados al gobierno federal, sin otras limitaciones que las emergentes de dicha Constitución o de la Nacional*» (Art. 55 inc. 27 C.P.). Ello sustenta la prerrogativa de poder instruir al Ejecutivo en aquellas acciones que propendan a la protección de los intereses de la Provincia de Santa Fe.

Por ello, mediante el presente proyecto de ley **además de ratificar - en los términos del Art. 55 inc. 12 de la Constitución Provincial- el ACUERDO FEDERAL DE LA HIDROVÍA "in totum", se encomienda particularmente al Poder Ejecutivo y se lo instruye -cfr. Art. 55 inc. 27 Constitución Provincial- tanto para la constitución de la**



Administradora Federal de la Hidrovía S.E - que garantiza voz y voto a la Provincia- como para darle impulso y garantizar que el Estado nacional, en el Marco del ACUERDO, concrete el Canal de Navegación Magdalena, que corre enteramente por aguas jurisdiccionales argentinas y es altamente competitivo frente a la actual ruta náutica que siguen los navíos de cualquier índole para ingresar al estuario del Plata y consecuentemente a la Hidrovía.

Por todo lo expuesto, solicitamos a nuestros pares el acompañamiento de la presente iniciativa.

Natalia Armas Belavi
Diputada Provincial

Nicolás F. Mayoraz
Diputado Provincial
Bloque «Somos Vida y Familia»