

Resolución N° 11/21

20 21



# Honorable Cámara de Senadores Provincia de Corrientes

MESA DE ENTRADAS DE ASUNTOS LEGISLATIVOS

EXPEDIENTE N°

7432

Proyecto de Resolución  
Iniciativa Senador Breard y Bloque de la U.C.R

EXTRACTO

Proyecto de Resolución por el que se comunica la preocupación que provoca el decreto Nacional N° 949/20 en virtud de las implicancias negativas respecto de las autonomías Provinciales y el sistema productivo sustentable de las mismas.

Presentado en Sesión *6ta Ordinaria* del *13* de *Mayo* de 20 *21*  
A Comisión de *Legislación y Asuntos Constitucionales y Hacende y Obra Públicas*

APROBADO el *13* de *Mayo* de 20 *21* - *RESOLUCIÓN N° 11/21*  
RECHAZADO / AL ARCHIVO el \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 20 \_\_\_\_\_  
Al Orden del Día *N° 711/21*



Honorable Cámara de Senadores  
Corrientes

HONORABLE CAMARA DE SENADORES	
MESA DE ENTRADA DE ASUNTOS LEGISLATIVOS	
EXPEDIENTE N° 7432	NOTA N° —
FECHA DE INGRESO 26/04/2021	HORA 12:10



*Alejandra Gauna*  
JEFE DEPARTAMENTO  
Mesa de Entradas de  
Asuntos Legislativos  
HONORABLE CAMARA DE SENADORES

**PROYECTO DE RESOLUCION**

**OBJETO:** Proyecto de Resolución con la finalidad de hacer llegar al Honorable Congreso de la Nación, al Poder Ejecutivo de la Nación, y al Poder Ejecutivo de la Provincia de Corrientes, las inquietudes ante la emisión por parte del Poder Ejecutivo de la Nación del Decreto 949/2020 de fecha 26 de noviembre. En que se aprobó diversas medidas vinculadas a la Hidrovía Paraguay-Paraná, entre las que se destaca el llamado a licitación pública para la realización de obras con peaje sobre dicha vía navegable comprendida entre el kilómetro 1.238 del río Paraná y el kilómetro 239 del canal de Punta Indio, en el Río de la Plata. La medida se adoptó de cara al vencimiento de la concesión de explotación de señalización, balizamiento y dragado, que operará el próximo 30 de abril, la cual se encuentra a cargo -hace 25 años- del consorcio HIDROVÍA S.A. integrado por las firmas Jan de Nul de Bélgica y Emepa S.A. de la República Argentina (cada una con el 50%).

**INICIATIVA:** Senador Provincial Dr. Noel Breard y Bloque de senadores de la UCR.

**FUNDAMENTOS**

Señor Presidente:

**Objeto de la Resolución**

A través de la presente iniciativa, se pretende hacer llegar al Honorable Congreso de la Nación, al Poder Ejecutivo de la Nación, y al Poder Ejecutivo de la Provincia de Corrientes, las inquietudes ante la emisión por parte del Poder Ejecutivo de la Nación del Decreto 949/2020 de fecha 26 de noviembre.

Dicho decreto aprobó diversas medidas vinculadas a la Hidrovía Paraguay-Paraná, entre las que se destaca el llamado a licitación pública para la realización de obras con peaje sobre dicha vía navegable comprendida entre el kilómetro 1.238 del río Paraná y el kilómetro 239 del canal de Punta Indio, en el Río de la Plata. La medida se adoptó de cara al vencimiento de la concesión de explotación de señalización,

*Henry Jorge FICK*  
Senador Provincial

*DIÓGENES GONZALEZ*  
SENADOR PROVINCIAL

*SERGIO M. FLINTA*  
Senador Provincial  
Corrientes

*GRACIELA INSAURRALDE*  
Senadora Provincial

*Noel Eugenio Breard*  
SENADOR PROVINCIAL



*Honorable Cámara de Senadores  
Corrientes*



balizamiento y dragado, que operará el próximo 30 de abril, la cual se encuentra a cargo - hace 25 años- del consorcio HIDROVÍA S.A. integrado por las firmas Jan de Nul de Bélgica y Emepa S.A. de la República Argentina (cada una con el 50%).

La cuestión particular que motiva esta declaración, es señalar que el próximo vencimiento de la actual concesión deja abierta la posibilidad de establecer un nuevo régimen que permita, al Estado Nacional y a las provincias ribereñas de la Hidrovía, ejercer el control y la administración de dicha vía troncal fluvial. Consideramos que en vez de someter nuevamente esta explotación al sistema de concesión a favor de particulares, debería establecerse el control y administración a través de una organización estatal federal integrada por el Estado Nacional y las provincias ribereñas (Misiones, Formosa, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Santa Fe y Buenos Aires), lo que recuperaría el control sobre el comercio exterior y fundamentalmente, la soberanía de todos nuestros Puertos y la navegación del río.

Consideramos que el Congreso de la Nación deberá dar un debate con audiencias públicas, con una comisión especial que elabore una nueva estrategia, otorgando voz y voto a las provincias ribereñas para cambiar el paradigma con armonía respecto de la soberanía, el federalismo y el interés general.

### **Introducción**

La Hidrovía Paraguay-Paraná es la designación que recibe el corredor natural de transporte fluvial de más de 3.400 km, que se extiende a través de los ríos Paraná y Paraguay, y permite la navegación continua entre los puertos de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay.

La Hidrovía es parte de un inmenso sistema hídrico denominado "Cuenca del Plata", que comprende a una vasta región de algo más de tres millones de kilómetros cuadrados de superficie, cuyas aguas superficiales descargan en el Río de la Plata.

La cuenca se abre en forma de abanico a partir de la desembocadura del mencionado río, desplegándose dentro de la jurisdicción de cinco países. Abarca gran parte del sur, del sudoeste y del centro-oeste de Brasil, el sudoeste de Bolivia; gran parte de Uruguay; todo el Paraguay y casi todo el norte, la Mesopotamia y la pampa húmeda de la Argentina.

*Dr. Noel Eugenio Arencibia*  
SENADOR PROVINCIAL



*Honorable Cámara de Senadores  
Corrientes*



Constituye una de las reservas hídricas más importantes del plantea, no sólo por el caudal de los ríos que desaguan en él, sino por la diversidad biológica del área y por la riqueza de los territorios que aquellos bañan. Por su extensión, es la segunda después de la amazónica en esta parte del continente, y constituye el área donde se concentra una importante actividad económica y la mayor densidad de población.

La navegación constituye, sin dudas, uno de los más importantes usos de los grandes ríos de la región. Y a tal fin, la "Hidrovia Paraná-Paraguay" es el corredor de mayor desarrollo y trascendencia económica para toda la cuenca, y uno de los más extensos del planeta.

El inicio de la historia de la Hidrovia podría situarse en el año 1940, con las notas entre Bolivia y el Paraguay para suscitar una Conferencia Regional de los Países del Plata, con el objeto de promover la cooperación económica y obtener facilidades de tránsito para estos dos países.

En 1941, se celebra en Montevideo la Conferencia Regional de los Países del Plata con la participación de los 5 países.

En 1967, los planteamientos fundamentales fueron retomados recién en ese año en la "I Reunión de Cancilleres" efectuada en Buenos Aires. En esta oportunidad se crea el Comité Intergubernamental Coordinador (CIC).

En 1968, en la "II Reunión de Cancilleres" en el "Acta de Santa Cruz de la Sierra", se precisaron los propósitos fundamentales que orientarían la acción conjunta de los países del Plata.

En 1969, Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay firmaron en Brasilia el Tratado de la Cuenca del Plata, a través del cual se acordó promover programas, estudios y obras en áreas de interés común y la adopción de medidas para fomentar la navegación fluvial.

Dieciocho años más tarde (1987), en Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), los cancilleres de los países de la Cuenca del Plata aprobaron la Resolución N° 210 y declararon de interés prioritario el desarrollo del sistema Paraguay-Paraná.

Al año siguiente, los Ministros de Transporte y Obras Públicas de los Estados miembros se reunieron en Campo Grande (Brasil), dando lugar al "Primer Encuentro Internacional para el Desarrollo de la Hidrovia Paraná-Paraguay". El objetivo

Sr. Noel Eugenio Alvarez  
SENADOR PROVINCIAL



*Honorable Cámara de Senadores  
Corrientes*



fue identificar las opciones más adecuadas para el desarrollo de la Hidrovía, como corredor de transporte regional y como columna vertebral de una futura integración.

En 1989, durante la XIX Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata, el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná fue incorporado al sistema del Tratado de la Cuenca del Plata. Se creó también el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH), que es el órgano del Sistema del Tratado de la Cuenca del Plata encargado de coordinar, proponer, promover, evaluar, definir y ejecutar las acciones identificadas por los Estados miembros respecto al Programa Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira), así como de gestionar y negociar, previa anuencia de las autoridades nacionales pertinentes de cada país, acuerdos de cooperación técnica y suscribir acuerdos para el desarrollo de un sistema eficiente de transporte fluvial, constituyéndose en el foro de entendimiento para los asuntos relacionados con este tema.

En 1995, el Estado Nación decidió realizar una licitación pública para las tareas de dragado y balizamiento de la Hidrovía. La concesión inicial era desde el Océano hasta el puerto de Santa Fe y por un plazo de diez años, y fue otorgada de manera competitiva a través de una licitación pública nacional e internacional. La licitación preveía que la empresa obtuviese sus ingresos a partir de un peaje cobrado a los barcos que navegasen en la Hidrovía. Este esquema era bastante novedoso, ya que en la mayoría de los países, el dragado y balizamiento de los puertos y las vías navegables era, y es hasta hoy realizado por el Estado en base a la recaudación de los impuestos generales.

Por el Decreto N° 253/95 se aprobó el Contrato 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 km 584 del Río Paraná, Tramo Exterior de Acceso al Puerto de Santa Fé y la Zona de Aguas Profundas Naturales, en el Río de la Plata Exterior, hasta la altura del km 205,3 del canal Punta Indio, utilizando la Ruta por el Canal Ing. Emilio Mitre y sus anexos, suscripto el 20 de febrero de 1995 entre el ex Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos con el consorcio JAN DE NUL N.V. -KOCOUREK S.A. DE CONSTRUCCIONES C.I.F. e I. - HORACIO O. ALBANO INGENIERIA Y CONSTRUCCIONES S.A.C.I.F.I y EMEPA S.A., hoy HIDROVIA S. A., en los términos de la ley 17.520.

  
Sr. Ezequiel Arreola  
SENADOR PROVINCIAL



*Honorable Cámara de Senadores  
Corrientes*



A mediados de la década pasada empezaron las discusiones entre la empresa HIDROVÍA S.A. y el gobierno nacional por la renegociación y ampliación del contrato de concesión. Un reclamo que tenía la empresa durante la renegociación, se refería a una interpretación de la aplicación del IVA por la cual podía convertirse en gran deudora de la AFIP por la liquidación de dicho tributo. Este reclamo fue resuelto por el Congreso al sancionar por unanimidad la ley 26.453 en diciembre de 2008 que se aplicaba específicamente a “las concesiones de obras de dragado, señalización y mantenimiento de vías navegables” y hacía lugar a la interpretación del IVA que pedía la empresa. La ley decía que esta interpretación se aplicaría tanto para el futuro como retroactivamente para el pasado, con lo cual se condonaba cualquier reclamo impositivo contra la empresa en este sentido. Tras la sanción de esa ley, en abril de 2009, la empresa y el gobierno nacional suscribieron una propuesta de Acta Acuerdo que contenía los términos de la renegociación del contrato. Finalmente, en 2010 se firmó la renovación del contrato para el dragado y balizamiento de la Hidrovía, sin mediar licitación. El contrato, que vencía en 2013, fue renovado por ocho años más, hasta el año 2021. Esto se hizo a través de un decreto del Poder Ejecutivo, el 113/2010, que ha sido cuestionado en sede judicial.

#### **El Decreto 949/2020**

Próximo al vencimiento de la concesión antes referida, a través del Decreto 949/2020, se delegó 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 (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 KM 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 KM 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. Incluso, determinó que el Ministerio de Transporte podría sustanciar más de un procedimiento de selección de concesionario, para el caso que resulte técnicamente conveniente la división en tramos (art. 1).

*Dr. Ezequiel Eugenio Álvarez*  
SENADOR PROVINCIAL



Honorable Cámara de Senadores  
Corrientes



El llamado a licitación, no comprendió a los puertos de Itá Ibaté e Ituzaingó, dejando fuera un importante polo de desarrollo agrícola, industrial y forestal.

Asimismo, instruyó al Ministerio de Transporte a adoptar las medidas necesarias con el fin de garantizar la continuidad de la navegación de la vía navegable troncal comprendida en la zona precedentemente mencionada, hasta que los adjudicatarios del procedimiento asuman la operación de tales servicios (art. 4).

Se delegó en el Ministerio de Transporte, por el plazo de dos años desde la publicación del Decreto, la facultad de efectuar el llamado y adjudicación de la licitación para las tareas de dragado y redragado, mantenimiento y señalización, respecto a otros tramos de la vía navegable no mencionados anteriormente (art. 2).

Se autorizó al Ministerio de Transporte a instruir a las empresas y entes del Sector Público Nacional, actuantes en su ámbito jurisdiccional, a la realización de los actos conducentes para sustanciar los procedimientos de contratación precedentemente mencionados en los ítems i) y ii) (art. 3).

Instruyó al Ministerio de Transporte para que, a través de la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de la Secretaría de Gestión del Transporte, realice el inventario detallado de los bienes del Estado Nacional afectados a la concesión y de los bienes que el concesionario debía aportar a esta y la liquidación del Contrato de Concesión adjudicado por el Decreto N° 253/95 – correspondiente a la vía navegable troncal comprendida entre el KM 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 KM 205,3 del Canal Punta Indio, utilizando la ruta por el Canal Ing. Emilio Mitre, adjudicada al Consorcio JAN DE NUL N.V. – KOCOUREK S.A. DE CONSTRUCCIONES C.I.F. e I. – HORACIO O. ALBANO INGENIERIA Y CONSTRUCCIONES S.A.C.I.F.I. Y EMEPA S.A.-

El Ministerio de Transporte fue instruido para que dicte los actos necesarios para la creación del CONSEJO FEDERAL HIDROVÍA (CFH), Organismo que brindará asesoramiento permanente en todo lo relativo a la concesión de la obra pública por peaje de la vía navegable troncal de la Hidrovía Paraguay-Paraná, y asistirá al Ministerio en la coordinación política y estratégica para la administración de esta. El CFH estará integrado, en carácter de miembros permanentes, por los representantes del Ministerio del Interior, del Ministerio de Desarrollo Productivo y del Ministerio de

*Dr. Eugenio Álvarez*  
SENADOR PROVINCIAL



Transporte de la Nación y por los representantes de las Provincias de Buenos Aires, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe.

En este sentido, es de señalarse, que a través de la RESOL-2021-8-APN-MTR, del Ministerio de Transporte de la Nación, se ha desvirtuado la intención del Decreto 949/20, en tanto asigna a las provincias que componen este sistema, una mera participación de asesoramiento transitorio y no vinculante.

### **Fundamentos de esta Resolución. Conclusiones**

La Hidrovía tiene una enorme importancia en el funcionamiento de la economía argentina, al ser desde mediados de la década del 90 una fuerte impulsora de las exportaciones del sector agropecuario. Su acondicionamiento y puesta en marcha provocó grandes ganancias en eficiencia, actuando como un importante catalizador para el sector agroexportador<sup>1</sup>.

En la primera Reunión del Consejo Federal Hidrovía, realizada el 22/02/2021, se destacó que actualmente la Hidrovía constituye la opción de transporte más relevante de nuestra producción agrícola, tanto de graneles sólidos como líquidos, la vía de salida de aproximadamente el 80% de la exportación nacional y es una de las vías navegables naturales de mayor longitud del planeta: 3.442km (desde Puerto Cáceres, en Brasil, hasta Nueva Palmira, Uruguay). Por ella se transportan más de 100 millones de toneladas de carga, mercadería transportada en contenedores (Puerto de 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 del nuestro país.

Más que una “obra de ingeniería” es una realidad natural, que desde el punto de vista del transporte y la comunicación constituye un elemento decisivo para el desarrollo de la región. El área de influencia es de alrededor de 720.000 km<sup>2</sup> y cuenta con una población de aproximadamente 40 millones de habitantes. Posee una importante dotación de recursos naturales renovables y no renovables. Cuenta con extensas áreas de

<sup>1</sup> Salama, Andrés, Estructura de mercado del sector de la navegación fluvial en la cuenca del Paraná, Documento de Trabajo Nro. 30, Edición: Centro de Estudios en Finanzas Públicas Instituto de Investigaciones Económicas Facultad de Ciencias Económicas - UNLP junio 2019, ISSN 2618-4400.



Honorable Cámara de Senadores  
Corrientes



excelente productividad primaria, además de enormes posibilidades para el desarrollo industrial. Todo ello configura un enorme potencial de desarrollo para la región, el cual se verá favorecido con el funcionamiento a pleno de la Hidrovía<sup>2</sup>.

En este sentido, de cara a un mejoramiento del sistema, habrá que analizar la modificación de varios factores para favorecer el desarrollo local. Como un ejemplo de las disfunciones existentes, puede señalarse que los buques extranjeros actualmente solo le es permitido cargar en un solo puerto, no pudiendo completar carga en los demás existentes a lo largo de la Hidrovía, lo cual lesiona gravemente el federalismo portuario.

Para la Argentina la porción de territorio incluida en la Cuenca del Plata representa aproximadamente la tercera parte de su superficie. Sin embargo, considerando que en ella se asienta el 75% de la población nacional y que allí se concentra la mayor parte de la actividad económica y cultural, su situación adquiere gran relevancia. A esto debe sumarse la variedad morfológica y climática, la riqueza en materia de biodiversidad y el potencial de los recursos hídricos, aún no explotados en todas sus posibilidades, factores éstos fundamentales para la promoción de cualquier proyecto de desarrollo a nivel local y regional. Los altos costos del transporte han contribuido a profundizar la crítica situación por la que atraviesan las economías regionales. Se ha verificado, en este sentido, que amplias áreas productivas han sido despobladas debido al bajo rendimiento de los productos, originando una verdadera migración a los centros urbanos más importantes, con el deterioro de la calidad de vida que ello conlleva. La Hidrovía incentivará el desarrollo de actividades productivas que permitan el cierre de las ecuaciones económicas de los proyectos emprendidos<sup>3</sup>.

Las economías regionales en términos actuales, son desiguales en sus oportunidades en relación a una economía nacional favorecedora de la Pampa Húmeda. Son estas economías regionales en un país centralizado de distintas velocidades, desigual e injusto, inserto en un cúmulo de deformaciones donde existen 24 provincias, donde 5 de ellas tienen el 80% del PBI argentino, el 80% de las exportaciones, el 80 % de la

<sup>2</sup> Monserrat Llairo, María Los grandes proyectos de infraestructura del Mercosur. La Hidrovía Paraguay-Paraná: realidades y controversias, en Conferencia sobre Cambio Climático, Facultad de Derecho de la UBA (año 2007) ISSN: 1852-0006.

<sup>3</sup> *Ibid.*

*Dr. Manuel Eugenio Amador*  
SENADOR PROVINCIAL



Honorable Cámara de Senadores  
Corrientes



población, y nos referimos a las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y Mendoza.

A su vez, y como contrapartida, tenemos 19 provincias que representan el 1% del PBI, lo que rápidamente nos arroja que las economías regionales no tienen el tratamiento adecuado ni alcanzan para generar factores que tiendan a la cohesión social integral.

Si este es el punto de partida, el planteo inteligente sería cómo evitamos que se siga reproduciendo el famoso *slogan* de “seguir enriqueciendo a las zonas ricas y empobreciendo a las zonas pobres”.

Para ello, es imprescindible asumir que el poder decisión en estas cuestiones no puede quedar solamente en manos del Estado Nacional, pues se trata de una materia de carácter concurrente.

La Constitución Nacional, desde las llamadas “cláusulas del progreso”, insertas en el artículo 75 incisos 18 y 19, marca una hoja de ruta a transitar<sup>4</sup>: infraestructuras que generen competitividad, productividad y reequilibrio; políticas diferenciales financieras, impositivas, arancelarias; gestión para disminuir brechas de desigual desarrollo; y metas para alcanzar un factor de convergencia en el país para que las economías regionales superen sus limitaciones.

La Corte ha destacado que la Nación es una parte más en concierto federal, señalando que los órganos superiores de nuestra organización, es decir, a la Nación y a las provincias, están llamados a consolidar el proyecto federal de nuestra Constitución primigenia, reivindicado por los convencionales constituyentes del año 1994. El conducto que el Máximo intérprete de la Constitución Nacional señaló para

<sup>4</sup> Art. 75 inciso 18: Proveer lo conducente a la prosperidad del país, al adelanto y bienestar de todas las provincias, y al progreso de la ilustración, dictando planes de instrucción general y universitaria, y promoviendo la industria, la inmigración, la construcción de ferrocarriles y canales navegables, la colonización de tierras de propiedad nacional, la introducción y establecimiento de nuevas industrias, la importación de capitales extranjeros y la exploración de los ríos interiores, por leyes protectoras de estos fines y por concesiones temporales de privilegios y recompensas de estímulo.

Art. 75 inciso 19 (parte pertinente): Proveer lo conducente al desarrollo humano, al progreso económico con justicia social, a la productividad de la economía nacional, a la generación de empleo, a la formación profesional de los trabajadores, a la defensa del valor de la moneda, a la investigación y al desarrollo científico y tecnológico, su difusión y aprovechamiento.

Proveer al crecimiento armónico de la Nación y al poblamiento de su territorio; promover políticas diferenciadas que tiendan a equilibrar el desigual desarrollo relativo de provincias y regiones. Para estas iniciativas, el Senado será Cámara de origen.

  
Sr. Eugenio Amara  
SENADOR PROVINCIAL



andar ese camino es la concertación dentro del Derecho Intrafederal, en el marco de la Constitución Nacional. Este sistema no es novedoso, pues está presente desde el origen de nuestra organización y es el medio relacional inherente a la forma de estado federal<sup>5</sup>.

Se propicia a través de este pedido, un amplio debate con convocatoria a una audiencia pública, cuyo documento base sea un informe por parte de las provincias, del impacto hidráulico, ambiental, social y económico, que tiene la Hidrovía. Asimismo, deberá medirse el impacto minero que depara la explotación de la Hidrovía, toda vez que los trabajos de dragado suponen un manejo de los áridos que componen el lecho del río, lo que supone un aprovechamiento económico derivado o colateral.

Estos fundamentos, que son los esenciales, nos llevan a formular las propuestas que componen la presente resolución, solicitando sean aprobadas.



<sup>5</sup> CSJN, “Santa Fe, Provincia de c/ Estado Nacional s/ acción declarativa de inconstitucionalidad”, causa 538/2009 (45-S)/CS1 y “Santa Fe, Provincia de c/ Estado Nacional s/ acción declarativa de inconstitucionalidad”, causa 539/2009 (45-S)/CS1, 15/11/2015.

*Dr. Noel Eugenio Breaud*  
SENADOR PROVINCIAL





3. Que la materia del del Decreto Nacional N° 949/2020, es susceptible de acuerdo interjurisdiccional, por ser parte del Derecho Intrafederal.
4. Que al no respetarse lo anterior, se desnaturalizaría la relación federal, convirtiendo a las provincias en un pequeño sector productivo.
5. En función de lo anterior, se ratifica la plena vigencia y aplicación del artículo 124 de la Constitución Nacional y demás preceptos concordantes con el sistema federal.
6. Por ello, en punto al contenido específico del futuro acuerdo interjurisdiccional solicitado, deberán ser contemplados los siguientes aspectos:
  - a. Llamar a audiencia pública
  - b. Se concrete la formación de una Comisión Bicameral
  - c. Evaluar la creación de una sociedad anónima estatal, con participación accionaria de las provincias ribereñas de la Hidrovía, para la explotación de la misma.
  - d. Se realicen los estudios de Impacto Hidráulico, Ambiental, Social y Económico, de los trabajos previstos para cumplir con el plan de obras.

**ARTICULO 3° . – TENER PRESENTE** que corresponde a la jurisdicción provincial la elaboración del informe de impacto hidráulico ambiental, social y económico en el marco de la Ley provincial N° 5067, de la Ley provincial de minería N° 3805 y Resolución ICAA N° 366/16, pudiendo facultarse al Instituto Correntino del Agua y del Ambiente (ICAA), en razón de la complejidad de la cuestión, celebrar un convenio de asesoramiento con la Universidad Nacional del Nordeste (UNNE). Se recuerda como precedente de jurisdicción provincial la tercera línea en 500 de Yacyreta Puerto Bastiani con sus correspondientes torres tuvo que solicitar certificado de Impacto ambiental al ICAA, instituto especializado de la Provincia de Corrientes .

**ARTICULO 4° . – REMITIR** la presente Resolución a los destinatarios mencionados en el artículo 1°.

**ARTICULO 5° . – DE FORMA.**

DADA en la Sala de Sesiones de la Honorable Cámara de Senadores de la Provincia de Corrientes, a los            días de    mes de abril del año dos mil veintiuno.

Dr. *Eugenio Arreola*  
SENADOR PROVINCIAL



Mesa de Entradas de Asuntos Legislativos  
Honorable Cámara de Senadores



PROYECTO DE: RESOLUCIÓN

EXPTE: 7432

INIC: Senador Breard y Bloque de la U.C.R

EXTRACTO: Proyecto de Resolución por el que se comunica la preocupación que provoca el decreto Nacional N° 949/20 en virtud de las implicancias negativas respecto de las autonomías Provinciales y el sistema productivo sustentable de las mismas.-

COMISIÓN: LEGISLACIÓN Y ASUNTOS  
CONSTITUCIONALES Y HACIENDA Y OBRAS PÚBLICAS

A la Prosecretaria y Secretaria de Comisiones de la Honorable Cámara de Senadores.

Por recibido con 13 fs .Se remite el mismo a los fines pertinentes.

Atentamente.

Corrientes, 26 de Abril de 2021

  
**Silvana Baez**  
Mesa de Entrada de Asuntos  
Legislativos  
HONORABLE CÁMARA DE SENADORES

**Mesa de Entradas de Asuntos Legislativos.-  
HONORABLE CÁMARA DE SENADORES**

**EL HONORABLE SENADO DE LA PROVINCIA DE CORRIENTES**

**R E S U E L V E**

**ARTICULO 1° .** – REQUERIR la conformación de la Sociedad Administradora Hidrovía con participación del Estado Nacional y las provincias de Buenos Aires, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fé (Acuerdo Federal Hidrovía).

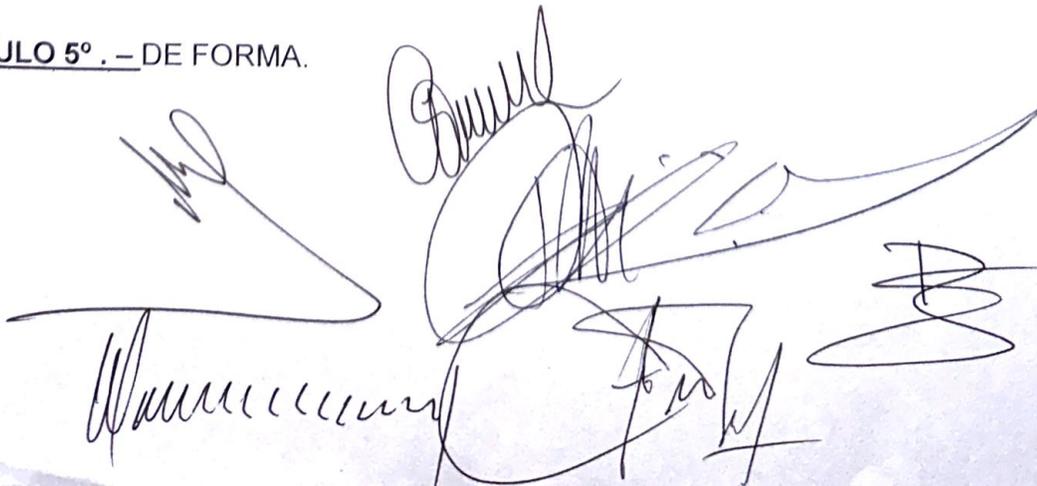
**ARTICULO 2° .** – REQUERIR la ampliación de la red troncal desde la confluencia del kilómetro 1238 hasta el Puerto de Ituzaingó (Corrientes).

**ARTICULO 3° .** – SOLICITAR al Poder Ejecutivo Nacional:

- a) Llamar a audiencia pública
- b) Se concrete la formación de una Comisión Bicameral
- c) Evaluar la creación de una sociedad anónima estatal, con participación accionaria de las provincias ribereñas de la Hidrovía, para la explotación de la misma.
- d) Se realicen los estudios de Impacto Ambiental de los trabajos previstos para cumplir con el plan de obras.

**ARTICULO 4° .** – CORREPONDE a la jurisdicción provincial la elaboración del informe de impacto hidráulico ambiental, social y económico en el marco de la Ley Provincial N° 5067, de la Ley Provincial de Minería N° 3805 y Resolución ICAA N° 366/16, pudiendo facultarse al Instituto Correntino del Agua y del Ambiente (ICAA), en razón de la complejidad de la cuestión, celebrar un convenio de asesoramiento con la Universidad Nacional del Nordeste (UNNE). Se recuerda como precedente de jurisdicción provincial la tercera línea en 500 de Yacyretá - Puerto Bastiani con sus correspondientes torres tuvo que solicitar certificado de impacto ambiental al ICAA, instituto especializado de la Provincia de Corrientes.

**ARTICULO 5° .** – DE FORMA.





Honorable Cámara de Senadores  
Prosecretaria  
Corrientes



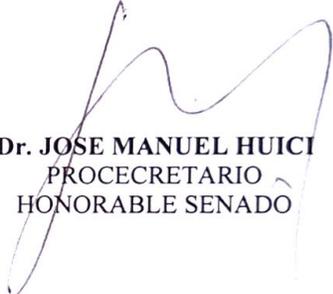
Expte. N°7432/21.-

**A LA SECRETARIA DEL HONORABLE SENADO:**

Habiéndose aprobado la Resolución N°11, el presente Expediente, elevo el mismo a sus efectos.

**PROSECRETARIA DEL HONORABLE SENADO**

Corrientes, 13 de Mayo de 2021.-

  
Dr. JOSE MANUEL HUICI  
PROSECRETARIO  
HONORABLE SENADO

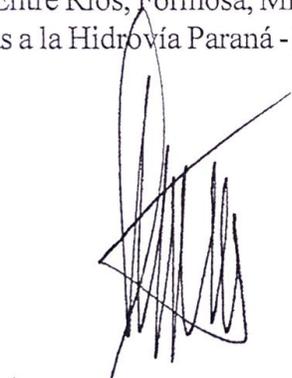
*Honorable Cámara de Senadores*  
*Corrientes*

CORRIENTES, 13 de Mayo de 2.021.-

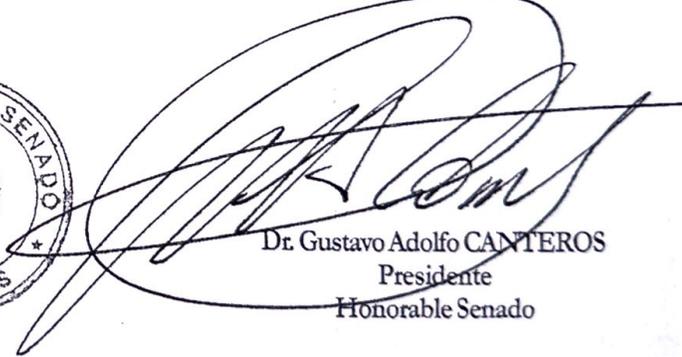
**SEÑOR PRESIDENTE  
DE LA NACION ARGENTINA  
Dr. ALBERTO ANGEL FERNANDEZ  
S U D E S P A C H O . -**

Tengo el agrado de dirigirme a S.E., a efectos de informarle que esta Honorable Cámara, en Sesión Ordinaria celebrada en la fecha, ha aprobado el Proyecto de Resolución por el cual se requiere la conformación de la Sociedad Administradora Hidrovía con participación del Estado Nacional y las provincias de Buenos Aires, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe (Acuerdo Federal Hidrovía) y otras medidas vinculadas a la Hidrovía Paraná - Paraguay, en los términos de la copia que se adjunta a la presente.-

ES RESOLUCION N° 11/21. -  
DIOS GUARDE A SU EXCELENCIA.-

  
Dra. María Araceli CARMONA  
Secretaria  
Honorable Senado



  
Dr. Gustavo Adolfo CANTEROS  
Presidente  
Honorable Senado

*Honorable Cámara de Senadores*  
*Corrientes*

RESOLUCION N° 11 .-

**EL HONORABLE SENADO DE LA PROVINCIA DE CORRIENTES**

**RESUELVE**

**ARTICULO 1°.-** REQUERIR la conformación de la Sociedad Administradora Hidrovía con participación del Estado Nacional y las provincias de Buenos Aires, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe (Acuerdo Federal Hidrovía).

**ARTICULO 2°.-** REQUERIR la ampliación de la red troncal desde la confluencia del kilómetro 1238 hasta el Puerto de Ituzaingó (Corrientes).

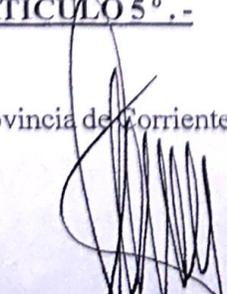
**ARTICULO 3°.-** SOLICITAR al Poder Ejecutivo Nacional:

- a) Llamar a audiencia pública;
- b) Se concrete la formación de una Comisión Bicameral;
- c) Evaluar la creación de una sociedad anónima estatal, con participación accionaria de las provincias ribereñas de la Hidrovía, para la explotación de la misma;
- d) Se realicen los estudios de Impacto Ambiental de los trabajos previstos para cumplir con el plan de obras.

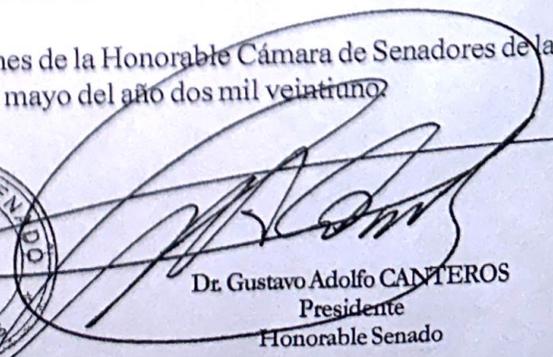
**ARTICULO 4°.-** CORRESPONDE a la jurisdicción provincial la elaboración del informe de impacto hidráulico ambiental, social y económico en el marco de la Ley Provincial N° 5067, de la Ley Provincial de Minería N° 3805 y Resolución ICAA N° 366/16, pudiendo facultarse al Instituto Correntino del Agua y del Ambiente (ICAA), en razón de la complejidad de la cuestión, celebrar un convenio de asesoramiento con la Universidad Nacional del Nordeste (UNNE). Se recuerda como precedente de jurisdicción provincial la tercera línea en 500 de Yacyretá - Puerto Bastiani con sus correspondientes torres tuvo que solicitar certificado de impacto ambiental al ICAA, instituto especializado de la Provincia de Corrientes.

**ARTICULO 5°.-** COMUNICAR, cumplido archivar.

DADA en la Sala de Sesiones de la Honorable Cámara de Senadores de la Provincia de Corrientes, a los trece días del mes de mayo del año dos mil veintiuno.



Dra. María Araceli CARMONA  
Secretaria  
Honorable Senado



Dr. Gustavo Adolfo CANTEROS  
Presidente  
Honorable Senado



Honorable Cámara de Senadores  
Corrientes

CORRIENTES, 17 de Mayo de 2021.-

**SEÑORA JEFA  
DEL DEPARTAMENTO LICITACIONES Y COMPRAS  
DE LA DCCION. GRAL. DE ADMINISTRACION  
DEL PODER LEGISLATIVO  
ADELMI ANDREA KLEIN  
S U D E S P A C H O . -**

Tengo el agrado de dirigirme a Usted, adjuntando a la presente un sobre que contiene copia certificada de la Resolución N° 11, sancionada por el Honorable Senado en Sesión Ordinaria celebrada el 13 de mayo del corriente año, con el objeto de que, a través de esa dependencia, se realice el envío postal de los mismos, de acuerdo al siguiente detalle:

**\* Sobre N° 1:** Señor Presidente de la Nación - Dr. Alberto Fernández - Balcarce N° 50 - C.P. C1064AAB - Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Sin otro particular saludo a Usted atentamente.-



*Raul Lagundez*  
Raul LAGUNDEZ  
Director de Legislación y Despacho  
Honorable Senado

Recibido  
17/05/2021

*Pedro Heredia*  
PEDRO HEREDIA  
Jefe de División Compras  
Poder Legislativo

Enviado a:	ST. ALBERTO FERNANDEZ
Domicilio:	BALCARCE N° 50
Localidad:	CABA
CPA:	C1064AAB

Sello Oficina