



## **PROYECTO DE LEY**

Senado y Cámara de Diputados

### **Empresa Nacional de Dragado Sociedad del Estado**

Por: Mesa de Trabajo por la Recuperación Nacional

#### **CAPÍTULO I**

##### **De Interés Público**

**ARTÍCULO 1** - a) Créase la Empresa Nacional de Dragado como Sociedad del Estado– (ENADRAG S.E.), con sujeción al régimen establecido en la presente ley, la ley 20.705, sus modificatorias, reglamentarias y complementarias, disposiciones de la Ley General de Sociedades, 19.550 (t. o. 1.984), que le fueran aplicables, y a las normas de su estatuto. La empresa estatal estará integrada por todos aquellos bienes del Estado Nacional que fueron o son afectados a obras de dragado y/o balizamiento en aguas fluviales y marítimas Argentinas, incluido artefactos navales, infraestructuras edilicias, galpones y otros mueble e inmuebles, herramientas, insumos, derechos, patentes y todo el personal a disposición de la realización de estas tareas.

b) Apruébase el estatuto social de la Empresa Nacional de Dragado como Sociedad del Estado– (ENADRAG S.E.– que, como anexo I, forma parte integrante de la presente.

**ARTÍCULO 2.** - Declárase de interés público nacional el garantizar la navegabilidad en las aguas territoriales de la República Argentina con equipamiento desarrollado en el país.

##### **Naturaleza y Objeto**

**ARTÍCULO 3.** - La presente ley tiene por objeto:

- a) Garantizar la navegabilidad en las aguas territoriales de la República Argentina con equipamiento desarrollado en el país.
- b) Crear una empresa de dragado y balizamiento sustentable, basada en el concepto de eficiencia y productividad, con una visión global para satisfacer las necesidades de dragado en la República Argentina.
- c) Puesta en valor del equipamiento perteneciente a la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante, así como otros disponibles y en capacidad de reactivación en la órbita del Estado Nacional o las provincias, de manera tal de recuperar obras concesionadas a empresas extranjeras o emprender nuevas obras.
- d) Promover la construcción en el país de dragas nuevas de manera tal de acceder a obras concesionadas a empresas extranjeras por no poseer empresas argentinas el equipamiento adecuado.
- e) Procurar y destinar los recursos necesarios a fin de desarrollar acciones en el marco de la legislación Argentina vigente para prevenir impactos ambientales resultantes del propio proceso e implementar un sistema de fiscalización que impida entre otros la intervención extranjera.
- f) Realizar actividades complementarias que resulten necesarias para el cumplimiento de sus fines y su objeto social, o bien que sean propias, conexas y/o complementarias a las mismas, tales como el estudio, proyecto, construcción, renovación, ampliación y explotación de las obras.

**ARTÍCULO 4.** - ENADRAG S.E. tiene su domicilio y casa central en la Ciudad autónoma de Buenos Aires. Asimismo, ENADRAG S.E. puede establecer o suprimir las sucursales, agencias, delegaciones, oficinas u otras representaciones, transitorias o permanentes, fijas o móviles, en el país y en el exterior, conforme lo que estime conveniente para el logro de sus objetivos.

**ARTÍCULO 5.** - a) Es objeto de ENADRAG S.E., por sí o asociada a terceros, la prestación de los servicios de dragado y balizamiento que le son asignados, en todas sus modalidades b) impulsar la construcción, transformación, reconstrucción y actualización de buques y artefactos navales inscriptos o a ser inscriptos en el Registro Nacional de Buques y demás bienes complementarios producidos en astilleros, dando prioridad a aquellos con proyecto técnico nacional y con mayor participación de mano de obra, equipos y materiales de origen nacional.

**ARTÍCULO 6.** - ENADRAG S.E. puede intervenir en el mercado nacional de dragado y balizamiento a efectos de evitar situaciones de abuso de posición dominante originadas en la conformación de monopolios u oligopolios.

**ARTÍCULO 7.** - ENADRAG S.E. puede intervenir en el mercado de dragado y balizamiento regional siempre y cuando estas operaciones no afecten su prestación de servicios en la República Argentina.

**ARTÍCULO 8.** - a) Transfierase a la empresa ENADRAG S.E., los contrato de construcción, así como los contratos pendientes, los contratos en curso de ejecución asumidos por prestadores privados de los servicios de dragado y balizamiento, existentes a la fecha de entrada en vigencia de la presente.

b) Transfierase a la Empresa Nacional de Dragado Sociedad del Estado– (ENADRAG S.E.) los activos que provienen de la Subsecretaría de Puertos y Vías navegables referidos a dragado y balizamiento; que comprenden la totalidad de los créditos, los bienes muebles, inmuebles, marcas, registros patentes y demás bienes materiales cuya titularidad detenta el actual titular y de todos aquellos que se encontraren afectados al uso en sus unidades productivas a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley, todo lo cual pasará a formar parte del capital de la Sociedad del Estado, en razón de la creación dispuesta en el artículo 2° de la presente. Asimismo, ENADRAG S.E. administra y dispone de los buques y artefactos navales que tenga asignados por la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante para la operación del servicio de dragado y balizamiento.

c)- Toda transferencia de bienes se efectuará sobre la base del valor real de los mismos a la fecha de su traslado. La contabilidad de la dependencia afectada deberá registrar el movimiento pertinente, así como también la situación patrimonial y jurídica.

Para tal propósito, deberá verificar:

- 1) La documentación y todo otro antecedente relativo a los inmuebles y muebles transferidos que sean de utilidad a la receptora;
- 2) Los contratos de locación de cosas, obras y servicios, sin perjuicio de las adecuaciones contractuales necesarias a fin de mantener la continuidad de las prestaciones. Tales transferencias se efectuarán libres de todo gravamen;
- 3) Que no sean transferidos los juicios pendientes ni las deudas que por cualquier causa hubiera contraído la Nación a la fecha de la transferencia. Asimismo, el Poder Ejecutivo podrá exceptuar de la transferencia a los bienes que sean considerados patrimonio cultural o histórico de la Nación;
- 4) Que respecto del dominio o la propiedad de los bienes inmuebles o muebles o derechos que se transfieran cuando provengan de donaciones o de legados con cargo, se garantice su cumplimiento y los derechos de quienes resulten beneficiarios de tales cargos.

d) ENADRAG S.E. puede asociarse con otros armadores siempre y cuando estas operaciones no afecten su prestación de servicios en la República Argentina.

e) ENADRAG S.E. puede realizar acuerdos con puertos provinciales para obras relacionadas con su actividad, incluyendo el desguace y recuperación de embarcaciones.

f) Transfierase como personal permanente de ENADRAG S.E.– la totalidad del personal de planta permanente y transitoria que así lo requiera de las empresas prestadoras del servicio previo, el que a partir del momento de entrada en vigencia de la presente, quedará sujeto a las disposiciones de la ley 20.744 (t. o. 1.976) y sus modificatorias, preservando los derechos adquiridos en materia de antigüedad, remuneración, categoría laboral y demás derechos que se deriven de los convenios colectivos de trabajo, el Régimen de trabajo a Bordo del Personal de la Navegación según Ley 17.371, las disposiciones complementarias de la Ley 17.823 y de la Ley de Contrato de Trabajo. El ámbito de representación sindical para el universo de trabajadores de la empresa ENADRAG S.E.– resultará ser el que fuera definido en ENADRAG S.E.

**ARTÍCULO 9.–** a) Se establece expresamente que no resultan aplicables a ENADRAG S.E.– las disposiciones de la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos, 19.549 y sus modificatorias, del decreto 1.023 de fecha 13 de agosto de 2001 –Régimen de Contrataciones de la Administración Nacional– y sus modificatorios y reglamentarios, de la Ley de Obras Públicas, 13.064 y sus modificatorias, ni, en general, las normas o principios de derecho administrativo.

b) Exceptúase a la empresa ENADRAG S.E.– de lo dispuesto en los decretos 893 de fecha 7 de junio de 2012; 1.023 de fecha 13 de agosto de 2001; 491 del 12 de marzo de 2002; 601 del 11 de abril de 2002 y 577 del 7 de agosto de 2003, facultándola para contratar por sí nuevo personal, así como también efectuar la contratación de bienes y servicios, de tal manera que permita a la nueva empresa la continuidad de sus operaciones, procurando en todo momento una ágil y eficiente gestión empresarial, asegurándole la transparencia, competencia y publicidad de todos los trámites de dicho carácter.

## **CAPÍTULO II**

### **Capital Social y Certificados**

**ARTÍCULO 10.** - El capital inicial de ENADRAG S.E. queda fijado en la suma de pesos NUEVE MIL MILLONES (\$9.000.000.000-), representado por NUEVE MILLONES (9.000.000) de acciones ordinarias, intransferibles, con derecho a voto y propiedad del Estado Nacional.

**ARTÍCULO 11.** - ENADRAG S.E. puede disponer para el cumplimiento de sus fines de los siguientes recursos y cuestiones administrativas:

- a) Su propio capital y reservas.
- b) El producido de la colocación de bonos, obligaciones u otros títulos valores que emita en moneda nacional o extranjera.
- c) Los créditos que obtenga de instituciones bancarias o financieras del país o del exterior y de organismos internacionales.
- d) El producido de sus operaciones.
- e) Los fondos que el Estado le asigne presupuestariamente para programas generales, especiales o con destino al financiamiento de proyectos específicos.
- f) Fondos recibidos en calidad de subsidios, donaciones y legados.
- g) Cualquier otro recurso que pueda corresponderle o le sea atribuido por ley, por convenio u otra forma legal.
- h) La flota de dragado operativa, recuperable y/o en reparación así como el personal afectado bajo jurisdicción de la Subsecretaría de Puertos Vías Navegables y Marina Mercante de la Nación y otras reparticiones del Estado Nacional.
- i) Los derechos exclusivos de exploración, explotación, comercialización y exportación del dragado y sus derivados directos e indirectos. Asimismo, y a partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente ley, la comercialización de todo el dragado residual que se produzca en el país estará a cargo de ENADRAG S.E.—. El Poder Ejecutivo fijará el precio de transferencia del residual del dragado a las empresas productoras privadas o estatales, así como también el de comercialización por parte de ENADRAG S.E.—.
- j) Exímese del pago de todos los tributos, incluido el impuesto al valor agregado (IVA), que gravaren las importaciones definitivas de cosas muebles, maquinarias y equipamientos adquiridos por la empresa ENADRAG S.E.—, que fueren importados por sí o por terceros designados por aquélla y cuyo destino sea el cumplimiento de los objetivos fijados de actividades de diseño,

construcción, importación, licenciamiento, obras y adquisición de bienes y servicios de ENADRAG S.E.– y todos los actos necesarios que permitan concretar el objeto de la misma. El tratamiento fiscal establecido en este artículo mantendrá su vigencia en la medida que se mantenga la titularidad de ENADRAG S.E.– en el Estado nacional u organismos comprendidos en el artículo 8° de la ley 24.156. El Poder Ejecutivo dictará las normas que resulten necesarias para el correcto control del destino de los elementos, materiales, repuestos y servicios de importación vinculados a ENADRAG S.E.–.

- k) – El Poder Ejecutivo determinará la autoridad de aplicación a fin de efectuar el ejercicio de los derechos societarios que le correspondan al Estado nacional por su participación en el capital accionario de ENADRAG S.E.–.
- l) El Poder Ejecutivo deberá contemplar para los sucesivos ejercicios dentro de los gastos del presupuesto general de la administración nacional los fondos necesarios para asegurar la provisión y montajes necesarios que aseguren la explotación de la flota asignada incluidos sus diques flotantes, la contratación de la adecuación e incremento de la capacidad productiva de todos los artefactos flotantes, la contratación de la construcción de una sede central de operaciones para el acceso de personal e ingreso de equipamiento necesario, la construcción o adecuación o asignación de un frente de atraque exclusivo para el amarre de las embarcaciones que no se encuentren operativas, la provisión de todo lo necesario para asegurar la prestación del servicio que permita el funcionamiento a plena capacidad de las vías navegables, así como los recursos correspondientes al pago de los haberes del personal de la empresa creada por el artículo 1° de la presente por un período no menor a cinco (5) años contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley y/o hasta la efectiva puesta en funcionamiento del Complejo Central de Servicios ENADRAG S.E..
- m)– Facúltase al Jefe de Gabinete de Ministros a realizar las modificaciones presupuestarias que fueren necesarias para dar cumplimiento a lo normado en la presente ley.
- n) – Autorízase a la Escribanía General del Gobierno de la Nación a efectuar la escritura traslativa de dominio de los bienes de la Sec de Puertos y Vías Navegables, a favor de la empresa ENADRAG S.E.–. Asimismo, procederá a protocolizar su estatuto social y la Inspección General de Justicia dispondrá la inscripción de la nueva sociedad en el Registro Público de Comercio, asimilándose la publicación de la presente ley en el Boletín Oficial a la dispuesta en el artículo 10 de la ley 19.550.
- o) – Facúltase al Poder Ejecutivo a ejecutar las acciones conducentes a fin de efectivizar la constitución e inscripción de ENADRAG S.E.–.
- p) Las vías navegables de las aguas territoriales argentinas como así también los canales interiores con potencial de navegabilidad serán considerados

como un ámbito de interés público y estratégico constituido por una sola pertenencia; Su dragado y explotación será realizada por el Estado nacional por intermedio de ENADRAG S.E.–. Por tal motivo deberán adecuarse las normativas fijadas por las ley y Códigos de la Nación–

### **CAPÍTULO III**

#### **Autoridades**

**ARTÍCULO 12.** - ENADRAG S.E. es gobernada por un Directorio compuesto por un Presidente, un Vicepresidente y TRECE (13) Directores, los cuales deben ser argentinos nativos, o por naturalización, con no menos de DIEZ (10) años de ejercicio de la ciudadanía.

**ARTÍCULO 13.** - El Presidente, el Vicepresidente y los Directores son designados por el Poder Ejecutivo con acuerdo del Honorable Senado de la Nación; duran CUATRO (4) años en sus funciones, pudiendo ser reelegidos solo una sola vez, siguiendo el mismo procedimiento de designación que para el primer mandato.

ONCE (11) Directores representan a cada una de las siguientes provincias: Río Negro, Chubut, Santa Cruz, Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Misiones, Chaco, Formosa y Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Los directores provinciales deben ser consensuados con los Poderes Ejecutivos provinciales, y contar con el acuerdo de sus respectivas legislaturas.

DOS (2) Directores representan a los trabajadores. Los directores obreros deben ser consensuados con la Federación Marítima Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina (FEMPINRA) en su calidad de organización gremial de segundo grado del sector.

El Poder Ejecutivo puede realizar nombramientos en comisión durante el plazo que insuma el tratamiento del pliego correspondiente en el Honorable Senado de la Nación. Vencido el plazo de SEIS (6) meses y en caso de silencio o rechazo al pedido de acuerdo por parte de la Cámara, el nombramiento de los funcionarios que hubieren sido designados en comisión caducará automáticamente.

El Poder Ejecutivo debe entonces elevar al Honorable Senado de la Nación, una nueva lista con diferentes postulantes para la prosecución de su debido trámite.

**ARTÍCULO 14.** - No podrán desempeñarse como miembros del Directorio:

- a) Los empleados o funcionarios de cualquier repartición del gobierno nacional y los que tuvieren otros cargos o puestos rentados o remunerados en cualquier forma, que dependiesen directa o indirectamente de los gobiernos nacional, provinciales o municipales, incluidos sus poderes legislativos y judiciales. No se encuentran comprendidos en las disposiciones de este inciso quienes ejercen la docencia.
- b) Las personas que son o hayan sido accionistas en los últimos CINCO (5) años, o los que formen, o hayan formado en los últimos CINCO (5) años, parte de la dirección, administración, sindicatura o presten, o hayan prestado en los últimos CINCO (5) años, servicios a empresas de dragado y balizamiento y/o transporte marítimo o fluvial al momento de su designación.
- c) Los sumariados por la Unidad de Información Financiera (UIF).

d) Las personas que son o hayan sido accionistas, o los que formen, o hayan formado parte de la dirección, administración o sindicatura de empresas radicadas en paraísos fiscales.

**ARTÍCULO 15.** — Los integrantes del Directorio podrán ser removidos de sus cargos por el Poder Ejecutivo, cuando mediare incumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente Ley, incumplimiento de los deberes de funcionario público u otro delito, o por incurrir en alguna de las inhabilidades previstas en el artículo precedente.

**ARTÍCULO 16.** - Para el caso en que se produjeran vacantes, cada reemplazante será designado siguiendo el mismo procedimiento por el que fue electo el miembro a sustituir, hasta completar el mandato de éste.

**ARTÍCULO 17-** El Vicepresidente ejerce las funciones del Presidente en los casos de ausencia o impedimento de éste o vacancia del cargo.

Debe colaborar con el Presidente en la supervisión de la administración de ENADRAG S.E., desempeña funciones que éste dentro de las propias le asigne y coordina las tareas del Directorio.

**ARTÍCULO 18.-** Las retribuciones del Presidente, del Vicepresidente y los Directores serán las que fije el presupuesto de ENADRAG S.E..

**ARTÍCULO 19.** - El Presidente del Directorio de ENADRAG S.E. tiene a su cargo hacer cumplir las disposiciones de esta ley, demás normas legales y las normas internas que la empresa establezca.

**ARTÍCULO 20.** - Corresponde al Presidente del Directorio:



- a) Ejercer la representación legal de ENADRAG S.E..
- b) Dirigir la administración de la empresa.
- c) Actuar en representación del Directorio, convocar y presidir sus reuniones.
- d) Proponer al Directorio la designación del Gerente General y Subgerente/s General/es.
- e) Nombrar, trasladar, promover, sancionar, y remover a los funcionarios y empleados de la empresa, de acuerdo con las normas que dicte el Directorio, dando posterior cuenta de las resoluciones adoptadas.
- f) Contratar personal por tiempo determinado para tareas de asesoramiento o para la prestación o ejecución de servicios u obras específicos. En ningún caso podrá asignarse a este personal funciones de orden jerárquico.
- g) Disponer la sustanciación de sumarios al personal cualquiera sea su jerarquía, a través de la dependencia competente.
- h) Presentar un informe anual sobre el cumplimiento de las funciones establecidas por la presente Ley y detalle de las operaciones de la empresa, al Honorable Congreso de la Nación. A su vez debe comparecer ante las Comisiones de Presupuesto y Hacienda de ambas Cámaras, de Economía

Nacional e Inversión del Senado de la Nación y de Finanzas de la Cámara de Diputados, en sesiones públicas y al menos una vez durante el período ordinario, o cuando estas Comisiones lo convoquen individualmente o conjuntamente, a los efectos de informar sobre los alcances de la correspondiente gestión.

**ARTÍCULO 21.-** Corresponde al Directorio:

- a) Aprobar las políticas y programas de la empresa y orientar su labor de acuerdo con las políticas económica, financiera y de promoción que dicte el Poder Ejecutivo nacional y los Poderes Ejecutivos provinciales de Río Negro, Chubut, Santa Cruz, Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Santa Fe, Misiones, Formosa y Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

- b) Establecer las normas para la gestión económica y financiera de la empresa.
- c) Establecer el régimen de compraventa, obras, locación y servicios y demás contrataciones a que se ajustará la empresa.
- d) Diseñar la organización funcional de la empresa y dictar el reglamento interno, así como también las normas administrativas y contables.
- e) Dictar el estatuto del personal de la empresa, reglamentando todo lo atinente a las condiciones de su ingreso, estabilidad, retribución, promoción, prestación social y asistencial, capacitación, régimen disciplinario, licencias, incompatibilidades y separación.
- f) Determinar la creación de Comisiones del Directorio, fijar su competencia y reglamentar su funcionamiento.
- g) Disponer la apertura y cierre de sucursales, agencias, delegaciones, oficinas, y otras representaciones en el país y en el exterior con ajuste a lo establecido en el articulado de la presente Ley.
- h) Dictar los estatutos, normas y condiciones de funcionamiento y operatividad de las filiales en el exterior y el régimen de remuneraciones del personal que actúe en ellas.
- i) Establecer el plan de adquisición y venta bajo cualquier régimen de propiedad, de los inmuebles necesarios para la gestión de la empresa, como también para su construcción, afectandolos total o parcialmente a su uso y enajenando la parte no utilizada.
- j) Aprobar anualmente el balance general de la empresa y la memoria, todo lo cual será elevado al Poder Ejecutivo para su conocimiento y publicidad.
- k) Establecer las amortizaciones, castigos, provisiones y previsiones de cada ejercicio y fijar las sumas que se destinan a aumentar el capital.

- l) Nombrar al Gerente General y Subgerentes Generales, a propuesta del Presidente de la empresa, conforme lo dispuesto en la presente Ley.
- m) Aprobar acuerdos para la formación de consorcios, la complementación financiera, asistencia técnica o de servicios con entidades públicas o privadas, locales o del exterior de cualquier índole, así como la participación en las entidades autorizadas en la presente Ley.
- n) Las funciones mencionadas son meramente enunciativas y no impiden la ejecución de cualquier otro acto relacionado con los fines de la institución, siendo intérprete de la presente Ley para el mejor cumplimiento de su mandato y de los objetivos de la empresa.

**ARTÍCULO 22.** - Anualmente, el Directorio de la empresa debe aprobar el plan de acción a corto y mediano plazo a desarrollar a partir del primero de enero del año siguiente. Este plan debe ser remitido al Poder Ejecutivo Nacional, a los Poderes Ejecutivos de las provincias de Entre Ríos, Santa Fe, Corrientes, Formosa, Misiones, Chaco, Río Negro, Chubut, Santa Cruz, Buenos Aires y Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur así como al Honorable Congreso de la Nación.

**ARTÍCULO 23.** - El Presidente o quién lo reemplaza, convoca a las reuniones del Directorio al menos una vez cada QUINCE (15) días, o cuando lo solicitan TRES (3) de sus miembros o UNO (1) de sus síndicos. Tres de sus miembros y el Presidente o quién lo reemplaza, forman quórum para sesionar y las resoluciones de cualquier índole pueden ser adoptadas por mayoría absoluta, es decir más de la mitad de votos de los presentes, a excepción de aquellos asuntos que no cuenten con la aprobación previa de las instancias administrativas correspondientes, en cuyo caso se requerirán las dos terceras partes de los votos de los presentes. En caso de empate, quien ejerza la presidencia tendrá doble voto.

#### **CAPÍTULO IV**

##### **Administración, Evaluación, Inspección y Control.**

**ARTÍCULO 24°** - La administración de la empresa es ejercida por el Gerente General y los Subgerentes Generales, sin perjuicio de las facultades asignadas al Presidente del Directorio en el artículo 20, inciso b), de esta Ley, quienes deberán reunir iguales requisitos que los exigidos para los Directores.

**ARTÍCULO 25.** - El Gerente General y los Subgerentes Generales se desempeñan asimismo como asesores del Directorio. En ese carácter, el Gerente General asiste a las reuniones del Directorio con voz pero sin voto. La Gerencia General es la

responsable del cumplimiento de las normas, reglamentos y resoluciones del Directorio, para cuyo funcionamiento puede dictar las disposiciones que fueren necesarias. El Gerente General y los Subgerentes Generales, en su caso, deben informar al Directorio sobre la marcha de la empresa. Sólo pueden ser separados de sus cargos por haber incurrido en alguna de las inhabilidades estipuladas en la presente Ley, mediante el procedimiento previsto en el artículo 20, inciso g.

**ARTÍCULO 26.** - La empresa debe publicar trimestralmente, previo examen de la Comisión Fiscalizadora, el estado de sus activos y pasivos exhibiendo las principales cuentas de su balance.

**ARTÍCULO 27.** - El cumplimiento por parte de la empresa de las disposiciones de la presente Ley y de las demás leyes, decretos, resoluciones y comunicaciones que le sean aplicables, debe ser comprobado por una Comisión Fiscalizadora compuesta por TRES (3) síndicos titulares y UN (1) suplente, a designar por el Presidente de la Nación con acuerdo del Honorable Senado de la Nación. Para el ejercicio de la sindicatura, los síndicos deben poseer el título de Abogado o Contador Público y reunir las demás condiciones exigidas para los Directores. Los Síndicos durarán DOS (2) años en sus funciones, y no podrán cumplir más de dos mandatos de manera consecutiva. En caso de fallecimiento, renuncia o impedimento de algún Síndico o vacancia del cargo, se nombrará a su reemplazante para completar el período que corresponda. Los Síndicos percibirán por sus tareas la remuneración que fije el presupuesto de la empresa.

**ARTÍCULO 28.** - Las tareas de la Comisión Fiscalizadora, deben ser realizadas sin perjuicio de la auditoría interna y externa que corresponde a otros organismos públicos (Sindicatura General de la Nación y Auditoría General de la Nación, respectivamente).

**ARTÍCULO 29.** - Los Síndicos tendrán acceso a todos los documentos, libros y demás documentación respaldatoria de las operaciones de la empresa, debiendo sus autoridades facilitar sus tareas posibilitando el acceso a la información y proporcionando los medios pertinentes.

**ARTÍCULO 30.** - Serán funciones de la Comisión Fiscalizadora:

- a) Efectuar los arqueos, controles, revisiones y verificaciones que estime necesarios sobre los aspectos operativos, contables, presupuestarios y administrativos con vista a comprobar que los actos y disposiciones de la empresa se ajusten a las normas legales y reglamentarias pertinentes. Esta comisión debe acompañar con su firma los balances de cierre y estados contables.
  
- b) Concurrir a las reuniones del Directorio de la empresa en las que participará con voz pero sin voto.

- c) Informar al Directorio y al Poder Ejecutivo Nacional al menos una vez al año o cuando le sea requerido sobre la gestión operativa de ENADRAG S.E..

**ARTÍCULO 31.** - La Comisión Fiscalizadora puede ser convocada por cualquiera de los Síndicos, debiendo sesionar con la presencia de por lo menos DOS (2) de sus miembros, adoptando sus resoluciones por mayoría cuando la concurrencia sea plena, o unánime cuando sean DOS (2). El Síndico suplente reemplazará a cualquiera de los titulares en caso de ausencia transitoria, o completa el mandato si ella es permanente.

**ARTÍCULO 32.** - La Comisión Fiscalizadora deberá llevar un libro de actas a los efectos de registrar sus resoluciones y deliberaciones.

**ARTÍCULO 33.** - Los estados contables de la empresa deben contar con la opinión de auditores externos, independientes, de reconocida solvencia moral y profesional, los cuales serán seleccionados por medio de concurso o Licitación Pública, debiendo tener experiencia en auditorías anuales de Estados Contables de empresas de servicios de características y envergadura similares a los prestados por ENADRAG S.E., no pudiendo prestar el servicio de auditoría externa los privados, por más de DOS (2) períodos consecutivos y no pudiendo reanudar la prestación del mismo hasta que no hubieren transcurrido por lo menos otros DOS (2) períodos más. El informe de los auditores externos debe ser elevado por el Directorio al Poder Ejecutivo, los Poderes Ejecutivos de las provincias de Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Misiones, Chaco, Formosa, Río Negro, Chubut, Santa Cruz, Buenos Aires y Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur así como a ambas cámaras del Honorable Congreso de la Nación.

## **CAPÍTULO V**

### **Arrendamiento, construcción e incorporación de buques , artefactos navales e infraestructura.**

**ARTÍCULO 34.** -. ENADRAG S.E. podrá arrendar buques y artefactos navales e infraestructuras de acuerdo a la demanda de dragado y balizamiento y hasta tanto incorpore buques con características similares construidos en astilleros nacionales.

Por cada buque que arriende, ENADRAG S.E. deberá simultáneamente contratar en astilleros nacionales la construcción de un buque de similares características al arrendado.

**ARTÍCULO 35.** -. Los buques arrendados por ENADRAG S.E. deberán estar previamente incorporados a la Bandera Nacional o, en su defecto, incorporarse a la Bandera Argentina a partir del inicio de su arrendamiento.

## **CAPÍTULO VI**

### **Tripulaciones**

**ARTÍCULO 36.** - Los buques y artefactos navales de ENADRAG S.E. estarán sujetos a lo establecido por el Decreto-Ley N° 19.492 del 25 de julio de 1944, ratificado por Ley N° 12.980 y modificado por Ley No 26.778, como así también por los respectivos Convenios Colectivos de Trabajo vigentes.

**ARTÍCULO 37.** - Los buques de ENADRAG S.E. deberán ser tripulados exclusivamente por personal argentino nativo, por opción o naturalizado, de acuerdo a lo establecido en los artículos 112, 142 y 143 de la Ley No 20.094 y sus modificaciones.

**ARTÍCULO 38.** - Dada la singularidad del régimen de francos compensatorios del personal embarcado en buques, así como el concepto de liquidación de divisas en viajes internacionales -según el convenio colectivo-, estos conceptos no quedarán gravados por el Impuesto a las Ganancias.

## **CAPÍTULO VII**

### **Disposiciones Finales**

**ARTÍCULO 39.** - Las disposiciones de la presente ley entrarán en vigencia a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial.

**ARTÍCULO 40.-** El Poder Ejecutivo debe reglamentar el régimen previsto en la presente ley, dentro de los SESENTA (60) días corridos contados a partir de la entrada en vigencia de la misma y dictará las normas complementarias que resulten necesarias a los efectos de su aplicación, sin perjuicio de lo cual, las normas establecidas en esta Ley tienen carácter operativo.

**Artículo 41.** – Invítese a la a las provincia de Río Negro, Chubut, Santa Cruz, Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Misiones, Chaco, Formosa y Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur a adherir a la presente ley.

**ARTÍCULO 42.** - Comuníquese al PODER EJECUTIVO NACIONAL, publíquese, regístrese y archívese.

## **ANEXO I**

## **ESTATUTO de la Empresa Nacional de Dragado S.E. (ENADRAG S.E.)**

**Artículo 1.**– Denominación. Bajo la denominación de empresa “Empresa Nacional de Dragado Sociedad del Estado – ENADRAG S.E.– se constituye una sociedad con sujeción al régimen de la ley 20.705, la que se registrará por las disposiciones de dicha ley, de la ley 19.550 (t. o. 1984) y sus modificatorias, por las de la ley 24.156, sus normas complementarias y reglamentarias, por su ley de creación y por las normas del presente estatuto. En el cumplimiento de las actividades propias de su objeto social y en todos los actos jurídicos que formalice, podrá usar indistintamente su nombre completo, o bien la sigla “ENADRAG S.E.”.

**Artículo 2.** – Domicilio. El domicilio legal de la sociedad se fija en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, República Argentina, pudiendo establecer administraciones regionales, delegaciones, sucursales, agencias o cualquier otra especie de representación en cualquier parte del país o en el extranjero.

**Artículo 3.** – Vigencia. La vigencia de la sociedad se establece en noventa y nueve (99) años contados desde su inscripción en la Inspección General de Justicia.

**Artículo 4.** – Objeto social. El objeto social será Garantizar la navegabilidad en las aguas territoriales de la República Argentina con equipamiento desarrollado en el país el, estudio, exploración y explotación de los servicios de dragado y balizamiento, su residual y el transporte, el almacenaje, la distribución, la comercialización e industrialización de estos productos y sus derivados directos e indirectos, a cuyo efecto podrá elaborarlos, procesarlos, refinarlos, comprarlos, venderlos, permutarlos, importarlos o exportarlos y realizar cualquier otra operación complementaria de su actividad de servicios, industrial y comercial o que resulte necesaria para facilitar la consecución de su objeto. Asimismo, ENADRAG S.E.– puede por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros, generar, transportar, distribuir y comercializar el producido del dragado y balizamiento, así como la operación y mantenimiento de las vías navegables de la República Argentina. También podrá: Tomar a su cargo la exploración y explotación de otras cuencas, cuando, a su juicio, ello resulte económicamente factible o sea conveniente a los altos intereses de la nación. Realizar por sí o por terceros la industrialización, el transporte y la comercialización de toda clase de producidos, minerales, naturales o procedentes de elaboración, así como de sus derivados, productos, y subproductos que provengan del dragado. Comprar, vender, permutar, importar y exportar por sí o por terceros. Realizar cualquier otra operación complementaria de sus actividades industrial y comercial.

**Artículo 5.** – Capacidad. Para el cumplimiento de su objeto, la sociedad tiene plena capacidad jurídica para adquirir derechos, contraer obligaciones y celebrar todos los actos admisibles por las leyes. Podrá constituir, asociarse o participar en personas jurídicas de carácter público o privado domiciliadas en el país o en el exterior dentro de los límites establecidos en este estatuto social y realizar cualquier operación

financiera, con exclusión de las reservadas por la ley 21.526 a las entidades especialmente autorizadas al efecto. Rige para la sociedad lo dispuesto en el artículo 21 de la ley 24.624. De igual modo y al mismo fin, podrá ejercer mandatos, comisiones, consignaciones y representaciones.

**Artículo 6.** – Capital accionario. El capital social se establece en la suma de pesos nueve mil millones (\$ 9.000.000.000), representado por: nueve millones (\$ 9.000.000) de acciones. Todas las acciones serán de pesos un mil valor nominal (VN \$1.000) cada una, divididas en tres (3) clases de acciones ordinarias de acuerdo con el siguiente detalle:

I) Acciones clase “A”: serán de titularidad del Estado nacional representativas a la fecha de este estatuto del cincuenta y uno por ciento (51 %) del capital social, nominativas, ordinarias e intransferibles de un (1) voto por acción.

II) Acciones clase “B”: corresponderá su titularidad a las provincias de Río Negro, Chubut, Santa Cruz, Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Misiones, Chaco, Formosa y Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, representativas a la fecha de este estatuto del cuarenta por ciento (39 %) del capital social. Serán nominativas, ordinarias e intransferibles de un (1) voto por acción. Para el caso de que la votación resulte en empate las acciones clase B tendrán un voto adicional. El voto de las acciones clase “B” será indispensable cualquiera sea el porcentaje de capital social que dichas acciones representen para que la sociedad resuelva válidamente: (I) cualquier acto societario que afecte el patrimonio social y/o prosecución del objeto principal de esta sociedad. (II) cambio de domicilio y/o jurisdicción. (III) cualquier decisión que afecte los derechos de los accionistas de la clase B. Se requerirá una ley sancionada por el Honorable Congreso de la Nación para aprobar cualquier decisión que restrinja o elimine los derechos especiales de voto otorgados a las acciones clase “B” por el presente artículo. Todo acto que se realice en violación a lo establecido en este acápite carecerá de toda validez y oponibilidad a terceros.

III) Acciones clase “C”: representativas a la fecha de este Estatuto, del diez por ciento (10 %) del capital social que el Estado nacional destina a los empleados de la sociedad bajo el régimen del Programa de Propiedad Participada de la Ley 23.696. Serán nominativas y ordinarias. Las acciones clase “C” serán intransferibles fuera del Programa de Propiedad Participada. Las proporciones de las acciones ordinarias clase “A” y “B” no podrán ser disminuidas como consecuencia de aumento, reintegración, reducción, reagrupamiento, división, conversión, canje o cualquier otra operación social que implique un cambio en la representación del capital o valor nominal de las acciones en desmedro de la participación porcentual de dicha clase. Tampoco podrá el Estado nacional constituir gravamen sobre dichas acciones. Por resolución de la asamblea el capital social podrá elevarse hasta el quíntuplo del monto fijado precedentemente. Toda resolución de aumento de capital social deberá instrumentarse en escritura pública, ser publicada en el boletín oficial e inscripta en la Inspección General de Justicia. Los certificados representativos del capital social serán firmados por el presidente o un director y uno de los síndicos, y en ellos se



consignarán las menciones que dispone el artículo 211 de la ley 19.550 (t. o. 1984) y sus modificatorias.

**Artículo 7.** – Dirección y administración. La dirección y administración de la sociedad estará a cargo de un directorio compuesto por un presidente, vicepresidente, en representación del Estado nacional y trece (13) miembros. Once (11) directores ejecutivos en representación de los Estados Provinciales. Dos (2) directores en representación de los trabajadores, los cuales deben ser argentinos nativos, o por naturalización, con no menos de DIEZ (10) años de ejercicio de la ciudadanía.

**Artículo 8.** – Las funciones del presidente, vicepresidente y de los directores serán remuneradas.

**Artículo 9.** – El presidente y el directorio tendrán las más amplias facultades para organizar, dirigir y administrar la sociedad, sin otras limitaciones que las que resulten de las leyes que le fueran aplicables, del presente Estatuto y de las resoluciones de las asambleas, correspondiéndole:

a) Ejercer la representación legal de la sociedad por intermedio del presidente, o en su caso, del vicepresidente, sin perjuicio de los mandatos generales y especiales que se otorguen, en cuya virtud tal representación podrá ser ejercida por terceras personas en casos particulares y si así lo resolviera el directorio.

b) Tramitar ante las autoridades nacionales, provinciales, municipales y extranjeras todo cuanto sea necesario para el cumplimiento del objeto social.

c) Conferir poderes especiales –inclusive los enumerados en el artículo 375 del Código Civil y Comercial de la Nación– o generales y revocarlos cuando lo estime necesario.

d) Iniciar cualquier clase de acción judicial ante toda clase de tribunales nacionales, provinciales y extranjeros, pudiendo incluso querellar criminalmente.

e) Operar de cualquier forma con los bancos y demás instituciones de crédito y financieras, oficiales, mixtas o privadas, nacionales o extranjeras.

f) Realizar cualquier clase de acto jurídico de administración, y de disposición sobre los bienes que integren el patrimonio de la sociedad, sea dentro del país o en el extranjero, en cuanto sean atinentes al cumplimiento del objeto social. 7. Aprobar la dotación de personal, efectuar los nombramientos permanentes o transitorios y fijar sus retribuciones, disponer promociones, pases, traslados y remociones y aplicar las sanciones disciplinarias que pudieran corresponder, pudiendo delegar tales funciones en el funcionario ejecutivo de la sociedad designado al efecto.

g) Previa resolución de la asamblea, emitir debentures u otros títulos de la deuda, en moneda nacional o extranjera, con garantía real, especial o flotante, conforme las disposiciones legales aplicables.

h) Transar judicial o extrajudicialmente en toda clase de cuestiones y controversias, comprometer en árbitros o amigables componedores; otorgar toda clase de fianzas ante los tribunales del país; prorrogar jurisdicción dentro o fuera del país; renunciar al derecho de apelar o a prescripciones adquiridas; absolver y poner posiciones en juicios; hacer novaciones, otorgar quitas o esperas y, en general, efectuar todos los actos que por ley requieren poder especial.

i) Mantener, suprimir o trasladar las dependencias de la sociedad y crear administraciones regionales, delegaciones, agencias, sucursales, establecimientos, constituir y aceptar representaciones, todo ello dentro o fuera del país.

j) Aprobar y someter a la consideración de la asamblea de la sociedad, la memoria, inventario, balance general y estado de resultados de esta.

k) Proponer a la asamblea el tratamiento de creación y/o modificación de cánones, tarifas o demás emolumentos, con las limitaciones que al respecto establezca la reglamentación aplicable.

l) Resolver cualquier duda o cuestión que pudiera suscitarse en la aplicación del presente estatuto; sin perjuicio de dar cuenta de sus decisiones interpretativas al respecto a la asamblea societaria para que resuelva, en definitiva.

La enumeración que antecede es meramente enunciativa y en consecuencia el presidente y el directorio tienen también todas aquellas facultades no enunciadas o limitadas expresamente en cuanto tiendan al cumplimiento del objeto social.

**Artículo 10 – Asamblea.** La sociedad celebrará anualmente no menos de una (1) asamblea ordinaria a los fines determinados por el artículo 234 de la ley 19.550 y las extraordinarias que correspondan en razón de las materias incluidas en el artículo 235 del citado cuerpo legal. Las asambleas serán convocadas por el presidente o el directorio, el síndico titular o a pedido de cualquiera de los socios conforme a las disposiciones estatutarias y legales vigentes.

**Artículo 11. – Fiscalización.** La fiscalización de la sociedad será ejercida por tres (3) síndicos titulares que durarán tres (3) años en sus funciones y que serán elegidos por la asamblea de accionistas a propuesta de la Sindicatura General de la Nación, la que también propondrá igual número de síndicos suplentes. Los síndicos tendrán las obligaciones, responsabilidades, inhabilidades e incompatibilidades que resultan de la ley 19.550 y sus modificatorias. Los síndicos actuarán como cuerpo colegiado bajo la denominación de comisión fiscalizadora, reuniéndose por lo menos una vez por mes y tomando sus decisiones por mayoría de votos, sin perjuicio de las facultades que legalmente corresponden al Síndico disidente, debiendo labrarse actas de sus reuniones. También se reunirá a pedido de cualquiera de los síndicos dentro de los cinco (5) días de formulado el pedido. La comisión fiscalizadora en su primera reunión designará su presidente. El síndico que actúe como presidente de tal comisión la representará ante el directorio y la asamblea, sin perjuicio de la presencia de cualquiera de los otros síndicos que así lo deseen. La comisión fiscalizadora dictará su reglamento de funcionamiento, así como realizará los

controles y verificaciones adecuados, de los que se dejará constancia en el libro de actas o en uno de controles habilitado a tal fin.

**Artículo 12.** – Las remuneraciones de los miembros de la comisión fiscalizadora serán fijadas por la asamblea, debiendo ajustarse a lo dispuesto por el artículo 261 de la ley 19.550 (t. o. 1984) y sus modificatorias.

**Artículo 13.** – El ejercicio social cerrará el 31 de diciembre de cada año, a cuya fecha deben confeccionarse el inventario, el balance general, el estado de resultados, el estado de evolución del patrimonio neto y la memoria del directorio, todos ellos de acuerdo con las prescripciones legales, estatutarias y normas técnicas vigentes en la materia.

**Artículo 14.** – Previa aprobación del Poder Ejecutivo nacional y a propuesta de la empresa, las utilidades líquidas y realizadas de la sociedad, una vez constituidas las amortizaciones, reservas, provisiones y provisiones se distribuirán de la siguiente forma:

a) Al cumplimiento del objeto de la empresa, según sus previsiones presupuestarias;  
b) Con destino a Rentas Generales del Estado nacional y de las provincias miembros del directorio, en iguales proporciones; c) Hasta un diez por ciento (10%) como máximo entre el personal de la empresa, sin perjuicio de la bonificación anual por eficiencia que corresponda.

**Artículo 15.** – La liquidación de la sociedad sólo podrá ser resuelta por el Poder Ejecutivo nacional, previa autorización legislativa, conforme a lo dispuesto en el artículo 5° de la ley 20.705. Será efectuada por el directorio con intervención del síndico titular o por las personas que al efecto designe la asamblea. Una vez cancelado el pasivo y los gastos de liquidación, el remanente se destinará al reembolso del valor nominal integrado de los certificados representativos del capital social; si todavía existiere remanente será absorbido por el Estado nacional.

## FUNDAMENTOS

Señor Presidente,

Las cuencas hidrográficas y marítimas son recursos de gran jerarquía para el crecimiento de las naciones en el desarrollo político, económico y social, que promueven la complementariedad e integración de sus áreas de influencia y la retención y producción de divisas.

Para ser una hidrovía, deben cumplirse determinados requisitos de infraestructura y de seguridad de la navegación. El desarrollo de hidrovías eficientes contribuye a la reducción de costos logísticos y consecuentemente a una mejor inserción en el

comercio internacional, mejorando la competitividad, la generación de economías de escala y el desarrollo de nuevos polos de actividad.

La Hidrovía comprende al río Paraná con sus diferentes brazos de desembocadura y al Paraguay con su afluente el Canal Tamengo - compartido por la República de Bolivia y la República Federativa del Brasil. Su zona de influencia es, por sus potencialidades productiva y económica, una herramienta de altísimo valor estratégico y geopolítico ya que es además un corredor bioceánico y un eje de integración. Asimismo, se hallan en curso proyectos en el Alto Paraná para conectarla con la Hidrovía Tieté-Paraná, pudiendo llegar a ser el primer corredor Norte-Sur de la región.

La Hidrovía Paraguay- Paraná se extiende por 3442 km., y constituye la ruta principal de salida de las exportaciones del complejo agroindustrial argentino y de los países vecinos del Mercosur. El 80% de nuestras exportaciones salen por esta vía, circulan unos 70.000 millones de dólares y 100 millones de toneladas (principalmente granos, aceites y subproductos, seguidos por hierro y combustibles). Lo que baja es 4 veces más que lo que sube (que consiste en un 80 % de combustibles).

Aporta al país 1.000 puestos de trabajo entre empleos directos e indirectos.

Mejorar esta arteria productiva esencial de desarrollo, no sólo implica un abaratamiento de los costos de flete de mercaderías, sino también una alternativa sustentable desde el punto de vista ambiental por el menor consumo de combustible que requiere el transporte fluvial.

Para darse una idea de la importancia logística que caracteriza a una hidrovía, podemos comparar los diversos modos de transporte en cuanto a su eficiencia económica, velocidad e impacto ambiental:

- Una barcaza puede transportar 1.600 tn. de carga, mientras que se requerirían 40 vagones de ferrocarril u 80 camiones para la misma carga;
- Transportando 1 tonelada de carga, por cada litro de diesel se recorren 251 km en barcaza, 101 km en ferrocarril, o 29 km en camión;
- Con 1 caballo de fuerza (HP), se transportan 22,2 tn. de carga por hidrovía, 7,4 por ferrocarril o solo 1 por carretera;
- Una barcaza consume 3,74 litros de diésel para trasladar 1 tn. de carga por 1.000 km, ante 8,26 litros del ferrocarril y 32,25 litros del camión;
- Respecto del flete, tomando como índice la unidad, el modo hidroviario paga 1, el ferroviario, 1,4, y el carretero, 3,2.

La región empezó a ponerla en valor desde la Declaración Conjunta de Buenos Aires de 1967, llegando al Tratado de la Cuenca del Plata de 1969 entre Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, conviniendo promover programas, estudios y obras en

áreas de interés común y la adopción de medidas de fomento a la navegación fluvial, llegando luego a la Resolución 210 de 1987, el 1er. Encuentro Internacional para el Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná de 1988, hasta la XIX Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata de 1989 en Santiago de Chile, donde se incorporó el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná al sistema del Tratado de la Cuenca del Plata por Resolución No 238 y se creó el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH) por Resolución No 239. A través de la Declaración de La Paz de octubre de 1989, se promovió el proyecto, alcanzando la reunión Cumbre de los Jefes de Estado en 1990.

El 5 de mayo de 1993, el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la República Argentina a cargo de Domingo Cavallo durante la Presidencia del Dr. Carlos Menem, llamó a licitación pública nacional e internacional para la reconversión y realización de diversas obras en las vías fluviales con el carácter de no reintegrable al Estado Nacional, invocando la Ley 23.696 de Reforma del Estado prorrogada hasta agosto de 1993 y declarando de interés público el objeto de las obras. Por lo expuesto, instruyó a la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables a otorgar en concesión por peaje las tareas de redragado, mantenimiento y señalización de las vías navegables bajo su jurisdicción, desde 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, en una primera etapa; y que las concesiones dependería de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables asistida.

En ese orden se estableció en el artículo 5 que para cada concesión se contempla en forma preferencial la transferencia total o parcial del personal que revista en relación de dependencia en la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables a la fecha de la adjudicación de cada licitación, en el ámbito sujeto a concesión, aplicando las normas de protección de empleo, situación laboral, encuadramiento sindical y seguridad social contenidas en el Cap. VI de la Ley 23.696, sin perjuicio del pabellón del buque y/o artefacto naval de que se trate, siendo obligatorio para el concesionario implementar el contrato múltiple en el supuesto de contar con personal de distinta nacionalidad. Además, para el mantenimiento de los canales navegables se otorgó la opción de usar las dragas, equipos e instalaciones a los concesionarios en poder de la Dirección, se aseguró que las tarifas de los peajes fueran rentables en una relación razonable entre las inversiones efectivamente realizadas por el concesionario y la utilidad neta obtenida. Debía procurarse neutralizar efectos nocivos al ambiente.

En el artículo 12 se creaba, el órgano de Control en el ámbito del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, que supervisará e inspeccionará los aspectos técnicos y ambientales y auditoría las obras a nivel económico-administrativo, contable y legal, que debía empezar a funcionar a los 90 días. Como nunca se conformó, quedó este contralor a cargo del Organismo que estaba designado como transitorio hasta que se constituye: la Secretaría de Transporte, asistida por la

Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables y la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables.

El 7/7/1992 se concretó el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Brasil y el de Nueva Palmira - Uruguay), poniéndose en vigor el 13/2/1995.

En noviembre de 1994, se promulgó en nuestro país la Ley No 24.385 – ratificando el llamado Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra, en el que Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay se comprometieron a desarrollar la arteria fluvial y crear las condiciones necesarias para lograr la más amplia libertad de tránsito, transporte de personas y bienes y la libre navegación de día y de noche, los 365 días del año.

En tal sentido, los países signatarios se reconocieron recíprocamente la —libertad de tránsito|| de las embarcaciones de sus respectivas banderas, así como la navegación de embarcaciones de terceros países, no pudiendo establecerse ningún impuesto, gravamen, tributo o derecho sobre el transporte, las embarcaciones o sus cargamentos, basado únicamente en la navegación sin previo acuerdo.

Para lograr tal cometido, se comprometieron a armonizar sus legislaciones para crear condiciones de igualdad con el objetivo de abaratar costos y generar competitividad. Paraguay ejerció plenamente esa opción, otorgando facilidades e importantes exenciones a quienes construyeran embarcaciones en su país. Sin embargo, en esta Ley queda expresamente claro que esos beneficios debían hacerse extensivos a los demás países.

Así, el ejercicio de la reserva de la carga regional se haría efectivo multilateral y recíprocamente, sin limitaciones para las embarcaciones de bandera de los países miembros. A tal punto que, los armadores de estos países serían reconocidos como —de la hidrovía|| así como sus embarcaciones. Estos armadores están autorizados también a usar buques propios o bajo contrato de fletamento o arrendamiento a casco desnudo.

Para facilitar la circulación, se comprometieron a incrementar la eficiencia de los servicios portuarios para las embarcaciones y las cargas así como a cooperar en materia portuaria y de coordinación de transporte intermodal, optimizar los servicios de practicaje y pilotaje, readecuar la estructura de costos de los servicios, armonizar las condiciones y garantizar una equitativa e igualitaria aplicación para todos los armadores de la Hidrovía.

En orden a hacer posible la implementación del Acuerdo, se crearon el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (C.I.H.), como órgano político del Tratado de la Cuenca del Plata y la Comisión del Acuerdo, como órgano técnico, debiendo cada país designar los organismos nacionales competentes que participarían.

El 21 de febrero de 1995 el Ministro Cavallo, a través del decreto 253/95, le adjudicó por peaje a las empresas integrantes del consorcio oferente: Jan De Nul N.V., Kocourek S.A. de Construcciones C.I.F.e.I., Horacio O. Albano Ingeniería y

Construcciones S.A.C.I.F.I., EMEPA S.A. e Hidrovía S.A. (en formación), el proyecto y ejecución, modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y mantenimiento de la vía navegable troncal por diez años.

Los ríos a dragar por el Concesionario son: Río Paraná Medio; Paraná Inferior; Paraná de las Palmas; los Canales Ingeniero Emilio Mitre; Canal de Acceso al Puerto de Buenos Aires; Rada Exterior; Paso Banco Chico; Canal Intermedio y Canal Punta Indio, describiendo las características de cada uno de esos ríos y cómo hacerlo.

Se les entregaron los siguientes equipamientos, tal como detallado en el Anexo 1 de la Sección IX de los pliegos de licitación:

- - Draga 256-C Capitán Núñez
- - Balizadores 573-B, 574-B y 562-B
- - Embarcación de apoyo de Dragado 294-B  
El 3 de octubre de 1997 se amplió el objeto de la concesión para el dragado, señalización e instalación de mareógrafos del Canal Punta Indio entre el km 205,3 y el km 239,1 con una duración de 5 meses desde la firma del acta.

La Auditoría General de la Nación realizó una Auditoría desde el 1° de junio de 2001 al 30 de junio de 2002, que ya indicaba algunos incumplimientos graves como los siguientes:

- No se encontraba constituido el Órgano de Control conforme lo establecido por Decreto 863/93, situación que perdura hasta la fecha.
- La Autoridad que ejerce el control hace propios los relevamientos realizados por Hidrovía S.A. sin la supervisión de inspectores de dicho órgano o de la Consultora.
- La Autoridad que ejerce el control ha utilizado para el ajuste de la determinante relevamientos efectuados solamente por agentes del Concesionario.
- Diversos incumplimientos de las tareas de dragado cuya penalización era que dejara de cobrarse el peaje en la sección correspondiente o penalidades, lo que nunca sucedió.
- El control utilizado para el ajuste de la determinante relevamientos efectuados solamente por agentes del Concesionario sin la presencia de inspectores
- No existía un procedimiento a aplicarse en caso de accidentes navales en que el Concesionario estuviera involucrado, lo que debió haber sido dictado dentro de los 60 días de la puesta en vigencia del Contrato de Concesión.

- Las reparaciones menores realizadas en buques en operaciones fuera del Puerto Base no fueron inspeccionadas por la Autoridad controlante.
- El 100% de las Actas labradas por la Comisión de Coordinación a la cual concurren representantes de Prefectura, del Servicio de Hidrografía Naval, todas las asociaciones de prácticos, la Empresa Concesionada y la Consultora Deloitte de la Autoridad que ejerce el control: Comisión de Seguimiento, no se encuentran firmadas por la totalidad de sus participantes como establecido en la Disposición N° 18/96.
- Diferencias entre el importe depositado por HIDROVÍA S.A. en concepto del 0,5% de los ingresos percibidos por peaje y el calculado por la Autoridad que ejerce el control.
- El Reglamento de Atención a Usuarios presentado por el Concesionario no cumple con los requerimientos y/o necesidades de los mismos.
- El sistema de radarización dispuesto en el Acta Acuerdo del 3/12/1997 y la consola repetidora que lo remplazaría conforme el Convenio firmado con la Prefectura Naval Argentina no se encontraba operativo
- Los mecanismos de comunicación entre las áreas intervinientes existentes no funcionaban adecuadamente. Por ejemplo, se detectaron diferencias entre la información de tráfico pasante proporcionada por la Prefectura y la suministrada por el concesionario.

En el marco de renegociación de contratos con las empresas de servicios públicos, la UNIREN propuso una carta de entendimiento a Hidrovía S.A. que fue sometida a Audiencia Pública, formándose el Decreto 2687/2002 que omite la intervención de la Comisión Bicameral de Seguimiento del Congreso, se transfirió la deuda en dólares estadounidenses contraída por el Estado con la concesionaria en concepto de pago atrasado de subsidios a los usuarios mediante un incremento del 45% infringiendo además la ley al introducir cláusulas de ajuste en divisas extranjeras y se eximió al concesionario del pago del IVA sobre el subsidio del Estado a pesar de violarse la ley impositiva.

En abril de 2009 se firmó un nuevo contrato, que fue ratificado mediante el Decreto 113 de enero de 2010, (pese a que el pliego original indicaba que la concesión sólo podía renovarse recién a su término) ampliando el área de concesión en 654 km. más para que las obras de señalización y dragado llegaran hasta Confluencia (km. 1238 del Paraná superior), lo que permitiría su mejor aprovechamiento por los productores del Norte. En estas renegociaciones se aprovechó para modificar ciertas cláusulas del pliego y el contrato original, como la no tributación del IVA sobre el subsidio, el mantenimiento del subsidio en la ampliación de la Concesión no obstante menor volumen de trabajo y sustancial incremento del beneficio, y aumentos de tarifa de peaje –de un modo que el Pliego expresamente prohibía– y se otorga la posibilidad de realizar ajustes cada cierto tiempo. Asimismo, en el informe realizado por la AGN en 2012, los auditores observaron que al renegociar el contrato por el



dragado del río Paraná se acordó un subsidio del Estado de U\$S 3.125.000 por mes durante tres años sin fundamentar cómo determinaron ese valor y que los monitoreos de la construcción del canal navegable fueron prácticamente nulos y que nunca se creó el órgano de control previsto normativamente. Además, indicaron que la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables ni siquiera tiene una estructura de funcionamiento para fiscalizar ni un soporte de comunicación adecuado para la difusión masiva de información.

En el transcurso de esta concesión, se violaron la Ley 17520 de Obras Públicas (con las modificaciones introducidas por la Ley 23696), por la cual las tarifas no podrán ser mayores al valor del servicio ofrecido y la rentabilidad no deberá exceder una relación razonable entre las inversiones efectivamente realizadas por el concesionario y la utilidad neta obtenida por la concesión, así como la Ley 25561 de Emergencia Económica, al dolarizar las tarifas de peajes (las cuales entre los años 1995 y 2014 se incrementaron 212% en esa moneda). Asimismo, la exención del IVA en peajes y subsidios dispensado a Hidrovía S.A. contraviene la legislación impositiva vigente y, por otro lado, nunca han sido apropiadamente justificados los aumentos tarifarios que llevaron el peaje de US\$0,98 a US\$3,06 por tonelada, la entrega de subsidios millonarios en dólares entregados por el Estado, ni las sucesivas prórrogas en la concesión.

A mediados del año pasado, el Poder Ejecutivo firmó con los Gobernadores de las provincias de Corrientes, Buenos Aires, Chaco, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe, el Acuerdo Federal de la Hidrovía Paraguay-Paraná. En ese acto, se anunció la creación de la Administradora Federal Hidrovía Sociedad del Estado, integrada por el Estado nacional con una participación del 51% del capital social y las siete provincias con el restante 49 %.

El 26/11/2020, el Ministerio de Transporte emitió el Decreto 949, por el que llamó a licitación 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. A esos efectos, el Ministro de Transporte dispuso en la resolución 307/2020, la creación del Consejo Federal Hidrovía (CFH), que él mismo presidirá y estará integrado por representantes de los Ministerios del Interior, Desarrollo Productivo y de las 7 provincias con el propósito de coordinar la planificación estratégica de un transporte fluvial integrado y federal. Ante los reclamos de los referentes de las diversas actividades involucradas, se amplió a 7 universidades nacionales, cámaras de productores, fuerzas de seguridad, gremios y asociaciones civiles.

Entre los nuevos oferentes que se mencionan para quedarse con la concesión de la Hidrovía, figuran grandes empresas internacionales como la belga Dredging International, las holandesas Boskalis, Van Oord y Ballast Nedam Dredging, y la china Shanghai Dredging Company, y no se descarta que se sume la estadounidense Great Lakes, Dredge & Dock. Así, la Hidrovía Paraguay-Paraná seguiría estando concesionada en manos extranjeras, perpetuando el drenaje sistemático de divisas al exterior.

La concesión debería apuntar a la profundización y mantenimiento de 820 kilómetros de vías navegables y de 803 señales. Es un contrato de dragado a 10 años, de 33 millones de m<sup>3</sup>, uno de los sistemas fluviales más grandes del mundo. Las obras de ensanche y la profundización del dragado de los actuales 33 pies a 38, permitirían ganar tiempo, recaudación en divisas por peaje y fluidez en el sistema que en la actualidad tiene hasta 9 horas de demora cada 12 de viaje, alcanzando el 43% del tiempo total de navegación.

Esta es una oportunidad única para el Estado argentino para establecer mejores condiciones en pos de impulsar mejoras no solo en materia de infraestructura que beneficie la navegación y optimice tiempos de transporte, sino también para reducir los impactos socio-ambientales vinculados.

Asimismo, mediante la Resolución 33/2021, el Ministerio de Transporte creó la Unidad Ejecutora Especial Temporaria —Canal Magdalena||, para asistir y asesorar en todo lo vinculado al llamado, adjudicación y firma de contrato de la Licitación Pública Nacional e Internacional para la ejecución de las tareas de dragado de apertura, señalización y mantenimiento del sistema del canal. El Canal Magdalena es crucial para la conexión marítima entre los puertos de la Hidrovía, el Río de la Plata y los del litoral marítimo. Es la salida original del río más directa y rápida para Argentina.

La Unidad Ejecutora será conformada por representantes de las Secretarías de Gestión de Transporte, de Planificación de Transporte, de Articulación Interjurisdiccional, de las Subsecretarías de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante, de Gestión Administrativa del Ministerio de Transporte y de la Administración General de Puertos S.E., quedando como Coordinador el interventor de esta última.

Si con esta nueva licitación se profundiza a 36 pies (dragar inicialmente 39 millones de m<sup>3</sup> y luego anualmente 11 millones de m<sup>3</sup> adicionales a los que se extraen actualmente), se incrementará en un 46% la carga transportada como se proyecta para el año 2030. Esto implica que el concesionario tendría una ganancia bruta equivalente a la que tuvo Hidrovía S.A. en el año 2017 pero con una tarifa de peaje de US\$2,20 por tonelada de registro neto (la tarifa actual es de US\$3,06 por TRN). Cabe recordar que de las 4 dragas que Jan De Nul mantiene en la Hidrovía, la Capitán Núñez 256-C, construida en los Astilleros Alianza y entregada junto con el balizador 574-B para abaratar los costos del concesionario. Para ello, paradójicamente el

Estado Nacional tuvo que abonar además US\$26 millones a Hidrovía S.A. en concepto de demora en la entrega y reparación de la misma.

A través de los puertos fluviales y marítimos sale el 80% de las exportaciones de nuestro país. Canalizar, dragar y señalizar para hacerlos eficaces es esencial para permitir el calado cada vez mayor de buques como los Panamax, Postpanamax y Kamsarmax cuya carga oscila entre 60 mil tn. y 90 mil tn. por cada pie de profundidad, estos buques ganan entre 2.000 y 2.500 toneladas de carga.

Desde mediados de los 60 se inició el desmantelamiento de la flota y los talleres de dragado y balizamiento. En los últimos 20 años, la actividad fue transferida paulatinamente a manos de empresas extranjeras. Para 2012, solamente el 12 % de las obras fueron realizadas por empresas nacionales.

En efecto, el abandono de la actividad por parte de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables y la necesidad de funcionar de los puertos, llevaron a licitaciones (mayormente irregulares) que dejaron el manejo de las arterias navegables de la Nación en manos de privados extranjeros.

En el informe Hidroelectricidad y navegación en la Cuenca del Plata de Diciembre de 2016 elaborado por el Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata (CIC) reconoce en su Pag.142 que “no es sencillo disponer de información completa y detallada” en materia de volúmenes de transporte pero según datos de Hidrovía SA , en el año 2011 habrían circulado a lo largo del tramo Santa Fe-Océano Atlántico casi 129 millones de toneladas de carga, distribuidos según se indica a continuación:

- Graneles secos agrícolas: 58,1 millones
- Combustibles y productos químicos: 25,1 millones
- Carga en contenedores: 16,5 millones
- Minerales: 11,0 millones
- Carga general: 7,3 millones
- Aceites vegetales: 5,6 millones
- Fertilizantes: 2,3 millones
- Vehículos: 2,1 millones
- Gas natural licuado: 0,6 millones
- Otros: 0,3 millones

Toda esa mercadería transportada pagó peaje a un privado por carecer el estado nacional de su propia infraestructura de dragado y balizamiento. Por otra parte el estado nacional al perder la potestad de verificar los peajes se encuentra a merced de los concesionarios para elaborar estadísticas y controles del tráfico en sus aguas.

ENADRAG S.E. permitiera controlar todas las labores de dragado y balizamiento en el territorio nacional y que el Estado Nacional regule tarifas justas por los servicios que incluyan márgenes de rentabilidad y no impacte negativamente en el costo argentino. Los puertos argentinos deben reconfigurarse en procesos de nacionalización que interpreten las necesidades del desarrollo del país, disponiendo

de una traza logística integral que cambie el paradigma de ser caros y que además demoran el flujo de mercancías lo que implica una inestimable pérdida de recursos en el puerto, la ciudad y el hinterland.

El dragado no solamente se usa para garantizar la operatividad de los accesos a los puertos y la profundización de los canales, también se recuperan playas o desobstruye tomas de agua para las ciudades, siendo el primer paso para la construcción de nuevos puertos. ENADRAG S.E. es una herramienta fundamental para la ampliación de la red logística actual.

La tarea debe ser encarada no solamente por profesionales y técnicos sino también por los diversos actores sociales involucrados, capaces de realizar las evaluaciones necesarias para que el sistema sea óptimo y su mantenimiento sostenible, evaluando el impacto de las obras en el trazado costero y los desafíos logísticos. Nuestro país posee tales recursos humanos.

El río Paraná es el segundo en caudal de América del Sur. Pero desde 2019, se registra una bajante histórica en todos sus cursos por la falta de lluvias a causa del cambio climático. Se estiman sequías en los próximos años cada vez más prolongadas con pocas precipitaciones que no alcanzarían a penetrar el suelo. Fue así como el agua como cortafuegos natural se transformó en tierra firme y los incendios avanzaron sin control a mediados del año pasado. Se tornó acuciante dragar ríos secundarios y arroyos para acceder a pueblos cercados por el fuego.

El puerto de Rosario llegó a estar 0,50 metros por debajo del plano de referencia, lo que causó un impacto sobre el volumen de mercadería que se podía cargar en los buques, elevando sustancialmente los costos logísticos de todo el sistema, que se trasladan a las industrias y productores y finalmente, a los precios finales. Por ejemplo, un granelero al no contar con los 34 pies necesarios, pierde de cargar entre 3.200 y 4.300 tn, generando un falso flete a pagar por el sistema o debiendo completar carga en lugares donde a veces no hay mercadería o donde es más cara que en el Gran Rosario.

El río Paraná abastece a las centrales hidroeléctricas de Itaipú y Yaciretá, habiéndose registrado en esta última entre 8000 y 9000 metros cúbicos por segundo de caudal en agosto de 2020 (época natural de bajante), cuando lo usual es de 13.000 a 14.000. En el Delta del Paraná hay 700 especies vegetales y 543 especies de animales vertebrados entre aves, zorros, carpinchos, gatos monteses y peces. Por lo expuesto, quedó demostrado que preservar los humedales y el sistema ecológico de la región es prioritario y debe ser parte inseparable de las políticas de navegabilidad de los ríos.

Evaluar las condiciones de la disgregada flota de dragado y balizamiento para iniciar las tareas de recuperación en los astilleros nacionales, activaría la industria naval y facilitaría el aprovechamiento de tales recursos. En tal sentido se orienta la actual gestión de la Dirección de Puertos y Vías Navegables. Sin embargo, la lentitud de los

procesos administrativos implica, en algunos casos, la pérdida definitiva de la maquinaria con los impactos ambientales que eso también significa.

En ese sentido, el rescate de materiales resultante del desguace de cientos de embarcaciones que obstruyen canales de acceso a los puertos, sería una valiosa fuente de recursos para una empresa nacional que lograría recuperar acero, otros metales e instrumental para reutilizar o vender. Más allá de la obstaculización de los puertos, el daño ambiental que producen las embarcaciones en absoluto estado de abandono, hasta casi naufragios, son altas fuentes de contaminación derivada de metales pesados, derivados del combustible y otros tantos tóxicos. Esta es una labor que Argentina debe iniciar de una vez por todas.

El puerto de Mar del Plata y su cementerio de barcos es un caso emblemático. Para septiembre de 2019 había 53 barcos convertidos en basureros flotantes y con derrames frecuentes (algunos abandonados desde hace 10 años), ocupando áreas operativas en los muelles 2 y 3 donde opera la flota de altura, fresquera y congeladora. El espacio de amarra que ocupan equivale al de 3 portacontenedores. A mediados de 2020, iniciaron las tareas para despejar los muelles, pero es un proceso lento luego de años de desidia. En enero de este año se abrió la licitación para el dragado de más de medio millón de m<sup>3</sup>.

Esta es la situación de las dragas del Estado, que es de dominio público:

- Draga 259 C Mendoza que llegó a operar en el puerto de Mar del Plata en 2009, hoy en espera el desguace en la Escollera Norte
- Draga 402 C averiada y amarrada desde 2013 en Puerto Paraná Medio
- Draga 258 C Santa Fe, en Concepción del Uruguay en proceso de licitación para su reparación
- Draga 403 y Draga 332 C amarrada en Puerto Paraná Superior, Corrientes
- Dragas 36 C, Draga 37 C y Draga 261 C en el Puerto de Buenos Aires
  
- Draga 260 C Santa Cruz, hundida en enero de 2015 en la Dársena Este de la D.N.V.N. del Puerto de Buenos Aires - Río de la Plata- - -
- Draga 150 C Tierra del Fuego, hundida en 2013, abandonada en la Delegación la Plata;
- Draga 31 C Pampa, hundida en el Puerto de Bahía Blanca;
- Dique flotante 3 D, hundido en 2013 en Puerto Distrito Paraná Inferior
- Draga 34 C abandonada desde 2000 en Puerto de Bahía Blanca Draga 257 C abandonada desde 2004 en Astillero SPI

Como se puede apreciar, los recursos de dragado y balizamiento de la Dirección de Puertos y Vías Navegables no pueden satisfacer las necesidades de las redes troncales, pero podrían realizar tareas en canales secundarios de la Hidrovía o en los canales de acceso del litoral marítimo y fluvial haciendo la puesta en valor de todo ese capital en estado de abandono. Por otra parte, una draga como las que se usan hoy en el mantenimiento del Paraná cuesta alrededor de 15 millones de dólares, apenas una parte de la recaudación anual por peajes en la actualidad. Tareas que el

Estado argentino debe emprender de manera inmediata para poder cubrir toda la necesidad de dragado en aguas Argentinas.

El contexto de endeudamiento externo y fragilidad de la economía mundial por efecto de la pandemia hace poner especial atención al equilibrio fiscal y toda importación de servicios que pueda ser sustituida con mano de obra nacional. La falta de una empresa nacional de dragado que atienda las obras públicas, tal como se venía haciendo desde principios del s. XIX impulsa al Estado Nacional a ceder esos servicios a cuenta de peajes. Esos peajes son ingresos fiscales ligados directamente a nuestro comercio exterior que deben quedar bajo la administración pública para el cumplimiento de las necesidades básicas y estratégicas de la nación.

En este contexto resulta imprescindible la creación de una Empresa Nacional de Dragado (ENADRAG S.E.) con participación de los trabajadores, ya que los ingresos de Hidrovía S.A. promedian actualmente los US\$200 millones anuales por lo que en menos de un año se recuperaría la inversión inicial.

El Estado Argentino debe tener a su cargo el dragado y balizamiento de todos los espejos de agua, canales de acceso a los puertos, y la mitigación de los efectos del cambio climático y las defensas costeras.

La creación de una empresa nacional de Dragado y Balizamiento sociedad del estado, que renueve la flota, aproveche a los técnicos capaces de educar a las próximas generaciones, recupere los recursos existentes, construya en astilleros nacionales las embarcaciones, utilice efectivamente los talleres de mantenimiento y que active las filiales requeridas en las provincias, denotará una visión estratégica de recuperación de los recursos estratégicos nacionales que, sin dudas, son la clave de un rápido resurgimiento de la economía del país y la calidad de vida de los argentinos.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Documentación Complementaria**

**Número:**

**Referencia:** Otra Documentación

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 30 pagina/s.