

14 OCT 2005
SEC. D. P. SRPS. HORA 10:50



14 OCT 2005
SECRETARÍA DE LEGISLACIÓN
CÁMARA DE DIPUTADOS
BUENOS AIRES

Proyecto de Ley



El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

CREACIÓN ZONA DE OPERACIÓN LOGÍSTICA PUERTO NUEVO

ART. 1º: Dejase sin efecto el llamado a licitación Pública Nacional e internacional para la concesión de la Terminal Portuaria N° 6 de Puerto nuevo - Buenos Aires que dispusiera el Poder Ejecutivo Nacional mediante el Decreto 805 de fecha 11 de julio de 2005.

ART. 2º: Crease la Zona de Operación Logística Puerto Nuevo que dispondrá de las áreas que correspondieran a la ex Terminal N° 6 del Puerto de Buenos Aires, y toda otra superficie ubicada entre calle Jerónimo Salguero, acceso Junín, autopista Illía y aguas del Río de la Plata.

ART. 3º: La administración y explotación de la Zona de Operación Logística Puerto Nuevo la ejercerá la Administración General de Puertos Sociedad del Estado u otro organismo descentralizado o Sociedad del Estado existente, o a crearse y/o de ella dependientes.

ART. 4º: El Poder Ejecutivo Nacional tomara todas las medidas que considere necesarias y otorgara prioridad presupuestaria para preservar y desarrollar los accesos viales y ferroviarios a la Zona Logística Puerto Nuevo sin detrimento de sus superficies operativas.

ART. 5º: A partir de la sanción de la presente Ley, las áreas operativas y los accesos viales y ferroviarios serán protegidos quedando prohibida la cesión de tierras y/o trazas dentro de tales áreas para usos distintos a los fines y actividades del Puerto de Buenos Aires comprendiendo las actividades logísticas relacionadas.

ART. 6º: Comuníquese al Poder Ejecutivo.

MARIA AMERICA GONZALEZ
DIPUTADA DE LA NACION

CLAUDIO LOZANO
DIPUTADO NACIONAL

Silvana Myriam Giudici
Diputada de la Nación

Dra. María E. Barbogelata
Diputada de la Nación

SILVINA LEONELLI
DIPUTADA DE LA NACION

JORGE RIVAS
DIPUTADO DE LA NACION

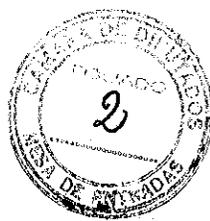
MARTA MAFFEI
DIPUTADA DE LA NACION

MOLTEGANO

Dr. GERARDO AMADEO CONTE GRAND
Diputado de la Nación

ARIEL BASTEIRO
DIPUTADO DE LA NACION

Dr. HECTOR T. POLINO
DIPUTADO DE LA NACION



H. Cámara de Diputados de la Nación Argentina

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El Puerto de Buenos Aires es considerado como el principal puerto del país y, su presencia e importancia resultan insoslayables al momento de recorrer los hitos y las claves de la particular conformación de nuestro país y nuestra nación.

El rol que han cumplido los puertos desde los más remotos tiempos adquiere dimensiones e importancia extraordinarias en la era de la mundialización de las economías y de la gravitacional irrupción de los grandes mercados asiáticos.

El Puerto de Buenos Aires se ubica centralmente en un área conformada por las mejores tierras de cultivo del planeta y hacia él convergen radialmente una amplia red de ferrocarriles y carreteras en dirección de la salida hacia el océano Atlántico.

La Ciudad - Puerto, como se la denominara en el acta de su fundación, llevaba el designio de materializar el punto de articulación entre el espacio oceánico y el sistema fluvial de los grandes ríos de la cuenca del Plata que conectan a la Argentina con Brasil, Paraguay, Bolivia y Uruguay.

Aquella primitiva ciudad - puerto constituye hoy el vértice logístico de esta vasta región del cono sur y ha desarrollado en su entorno una vastísima área metropolitana, una de las grandes megaciudades del mundo, que alberga a más de 12 millones de habitantes provenientes de toda la geografía del país y de países limítrofes y que constituyen un tercio de la población total, con preponderante contribución en el PBI de nuestro país y en su capacidad de consumo.

La megaciudad se ha conformado desde y alrededor de su puerto, que ha quedado enclavado en el límite ribereño del área central metropolitana, generándose una situación crítica para la zona portuaria por la saturación de sus vías de acceso y por el avance y acoso de la inversión inmobiliaria sobre sus áreas operativas.

Como todo puerto, el de Buenos Aires necesita, para su funcionamiento racional y sostenible, de áreas operativas con amplitud suficiente para su presente y para su desarrollo ordenado. Los accesos viales y ferroviarios deben ser capaces de soportar ahora y en el futuro el flujo, fundamentalmente de contenedores, hacia y desde los destinos de producción y consumo del entorno inmediato y de las regiones del centro y norte del país.

Las áreas de reserva para futuros desarrollos vinculados a la mejora o expansión de la actividad portuaria deben tener en cuenta previsibles avances tecnológicos en el desarrollo de los medios de transporte tanto del lado agua como del lado tierra, la ingeniería de accesos y demás componentes de la operación logística.



H. Cámara de Diputados de la Nación Argentina

Atender la problemática de los accesos, otro factor de fortaleza o vulnerabilidad de una instalación portuaria, implica la preservación y planificación del desarrollo de tránsitos actualmente superpuestos con los flujos locales y la consiguiente competencia por el uso de los corredores viales, fundamentalmente los que sirven el eje norte - sur siguiendo los bordes costeros.

En los ámbitos portuarios las inversiones deben ser programadas en función de la obtención de réditos en plazos de, al menos, razonable medianía. La recurrente implantación de proyectos inmobiliarios de corto plazo y consecuencias físicas sin retorno, afecta negativamente a la actividad de base que da sustentabilidad a la propia existencia del puerto y de la región relacionada. Se enajenan, de esta forma, zonas estratégicas para el crecimiento de las operaciones portuarias y para los enlaces necesarios con las redes ferroviarias y viales.

Por el contrario, el completamiento de las parrillas ferroviarias desde las terminales ferroviarias de Retiro a la zona de dársenas portuarias, posibilitaría el acceso de la carga desde diferentes puntos del país sin necesidad de su transbordo por medio de camiones.

La incidencia total del transporte ferroviario en el puerto es de solo el 6%; y se estima que cada punto de incremento de la participación del modo ferroviario sobre el total del transporte, evitaría 190 viajes diarios de camiones transitando sobre la vialidad urbana.

Actualmente se está llegando a los niveles máximos de operación y almacenaje y se requieren obras para el sostenimiento de su competitividad a nivel regional y mundial.

El puerto conserva hoy menos del 20% de su casi 500 hectáreas originales con potencialidad operativa, mientras que paralelamente el congestionamiento de los accesos viales y la falta de desarrollo de los ferroviarios agudiza y torna crítico el conflicto ciudad - puerto.

Reconocemos en el Puerto de Buenos Aires, un recurso no solo perteneciente a la Ciudad autónoma sino al país todo, y en ese sentido resulta aun más amplia la importancia de su preservación como área de producción, servicios y trabajo renovables evitando se transforme en coto reservado para la especulación inmobiliaria.

Las malas decisiones políticas en favor de la especulación inmobiliaria tienen por definición efectos perdurables e hipotecan por décadas y aún mas el futuro de las áreas afectadas.

Fortalecer y racionalizar el nodo logístico de la Ciudad, aumentar la accesibilidad ferroviaria, abaratar fletes y operatoria para favorecer la diversificación de las exportaciones incorporando sectores no tradicionales, significa pensar un futuro sustentable.

En la actualidad nuestro país asiste a un ciclo de crecimiento de las exportaciones no tradicionales, y en este segmento de la producción y el mercado se encuentran insertas pequeñas y medianas industrias, empresas de capital social y cooperativas de producción. En el aumento de la participación de estos sectores en el comercio exterior juega un papel



H. Cámara de Diputados de la Nación Argentina

singular la cuestión de los costos de acceso a los mercados internacionales, y es en esta cuestión que se necesita el apoyo desde el Estado para la incorporación de este segmento a la actividad exportadora.

El fracaso de algún proceso de concesionamiento privado en el pasado y las actuales circunstancias políticas favorables hacen posible hoy tomar la decisión de contar en el Puerto de Buenos Aires con una plataforma logística operativa que facilite a estas industrias el pasaje de sus productos a través del puerto, con todo lo que ello implica en cuanto a asesoramiento, mejorar en los costos, apoyo logístico en la distribución, comunicación y competitividad.

Un emprendimiento de esta naturaleza promovido desde el Estado y gestionado en el ámbito de la Administración General de Puertos podrá contribuir a recuperar un rol protagónico en la promoción y apoyo del acceso de sectores no tradicionales al mercado internacional.

De ese carácter estratégico que reviste la actividad portuaria, resulta indispensable que el Estado Nacional esté en capacidad de obtener información, fijar pautas, condiciones y evaluar comportamientos a seguir sobre el resto de los operadores privados.

Un centro de operaciones logísticas con las mencionadas características de especialización en la promoción de un segmento del mercado, deberá asegurar que los recursos provenientes del intercambio comercial no termine transfiriéndose a los costos portuarios y de fletes; deberá facilitar el traslado desde los centros de producción y el pasaje por los lugares de transferencia; podrá ofrecer servicios para el embalaje adecuado a las normas del transporte internacional; asesorar en los tramites de exportación. La plataforma logística deberá proveer espacios de almacenamiento, embalaje, contenedorización de productos, terminación de mercadería para sus re-exportación o para su adecuación para el ingreso a plaza.

El desarrollo de este proyecto permitirá localizar en el área que ocupara la ex Terminal 6 en el Puerto Nuevo de Buenos Aires y adyacentes, una plazoleta fiscal y empresa logística que por su ubicación, eficiencia y alto grado de seguridad será un emprendimiento nacional altamente competitivo que sumará áreas logísticas a las escasas hoy disponibles, con sus centros de transferencia ferroviaria y los depósitos e instalaciones imprescindibles.

No caben dudas que la Administración General de Puertos, reúne las condiciones necesarias y el personal idóneo para asumir la tarea, y las labores de explotación y operación de un emprendimiento de esta naturaleza.

La Administración General de Puertos en su momento, a través del artículo 9º de la ley 23.696, fue incluida en la nómina de empresas y sociedades sujetas a privatización y posteriormente el Decreto N° 817/92 estableció su disolución.

Posteriormente la ley 24.093 que, en su artículo 11, dispuso la transferencia del dominio, administración o explotación portuaria nacional a los Estados Provinciales y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, fue vetada parcialmente por el Decreto N° 1029/92 respecto de la transferencia del Puerto de Buenos Aires a la jurisdicción local.



H. Cámara de Diputados de la Nación Argentina

El Decreto N° 19 del 2003, vino a eliminar la condición de empresa "en liquidación" para la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, con la aclaración de que dicha sociedad del Estado continuará ejerciendo todos los actos que determinen sus Estatutos y la normativa vigente, contándose entre ellos la dirección, administración y explotación del Puerto de Buenos Aires.

Contamos entonces con una Terminal 6 del Puerto de Buenos Aires que fuera concesionada, y que por el fracaso de la gestión privada fuera rescindida la adjudicación, una Sociedad del Estado en plena capacidad para hacerse cargo de su explotación, y condiciones políticas que posibilitarían la toma de decisiones muy distintas a las llevadas adelante en la nefasta década del 90; todas estas, circunstancias coinciden felizmente para posibilitar el éxito de un emprendimiento correcto y justo en sus principios y reparador en sus efectos.

Por lo expuesto solicito a los señores Diputados acompañen este proyecto.

MARIA AMERICA GONZALEZ
DIPUTADA DE LA NACION

CLAUDIO LOZANO
DIPUTADO NACIONAL

Silvana Myriam Giudici
Diputada de la Nación

SILVINA LEONELLI
DIPUTADA DE LA NACION

JORGE RIVAS
DIPUTADO DE LA NACION

MARTA MAFFEI
DIPUTADA DE LA NACION

Dr. GERARDO AMADEO CONTE GRAND
Diputado de la Nación

AMEL BASTEIRO
DIPUTADO DE LA NACION

AGUIRRE

Dra. María E. Barbagelata
Diputada de la Nación

Dr. HECTOR T. POLINO
DIPUTADO DE LA NACION