



H. Cámara de Diputados de la Nación

El Senado y Cámara de Diputados,...

PROYECTO DE LEY

ARTÍCULO 1°.- Créase el Puerto de Aguas Profundas, Multimodal y Terminal de Contenedores, en Punta Piedras ubicada en el ámbito del Municipio de Punta Indio, provincia de Buenos Aires.

ARTICULO 2°.- A los efectos de dar cumplimiento a lo estipulado en el artículo 1°, el Poder Ejecutivo Nacional y el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires suscribirán los convenios pertinentes.

ARTICULO 3°.- El Poder Ejecutivo Nacional arbitrará las medidas presupuestarias necesarias para la aplicación de la presente Ley

ARTÍCULO 4°.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.



H. Cámara de Diputados de la Nación

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El desarrollo del proyecto resulta de carácter estratégico en el liderazgo regional de la República Argentina respecto de los puertos de países vecinos (Brasil y Uruguay), además por la creación genuina de puestos de trabajo que generaría su operatoria y el consecuente desarrollo de la economía nacional y el consecuente ahorro que su decisión traerá aparejada.

El gran problema que Argentina tiene en su puerto principal es que los costos portuarios y el dragado siguen siendo puntos muy críticos, desde tiempo atrás a la hora de evaluar la competitividad del puerto de Buenos Aires o de la Plata. Los rápidos cambios que se vienen dando en el comercio internacional, como el crecimiento del tamaño de los buques y su consecuente necesidad de mayor profundidad y ancho de solera promueven la instalación de puertos de mayor calado.

Los buques portacontenedores son de aproximadamente 100.000 toneladas, calan más de 42 pies y con sistemas modernos se cargan y descargan en 24 horas en lugar de los 15 días que antes tardaban. Los puertos tienen que tener profundidad adecuada y estar preparados técnicamente, sino no sirven. Frente a esta situación se propone la construcción de un Puerto de Aguas profundas, siendo una alternativa ubicarla en la localidad de Punta Indio.

Instalando un puerto de aguas profundas en la localidad de Punta Indio se reducen los km de dragado que se realizan actualmente, y para la conexión con el resto de los puertos sólo se necesitaría la profundidad de calado de los barcos que circulan desde y hacia el interior del país a través entrando por el Río de la Plata.

El acceso de la producción de granos de la zona mesopotámica se realizaría mediante el uso de buques de menor calado que, cargarían en el Puerto de Barranqueras la producción de su amplia zona de influencia, es decir, el NOA, el NEA, el Paraguay, el Oriente Boliviano y el este de la zona brasileña sobre el río Paraguay y el resto de la producción en los puertos intermedios



H. Cámara de Diputados de la Nación



Beneficios:

Entre los beneficios de crear una puerto de aguas profundas en Punta Indio se encuentran:

- a) Disminuir el gasto en dragado.
- b) Reducir el costo de los fletes y así poder competir en el mercado internacional.
- c) Recibir buques Panamax y superiores con un calado inicial de 50 pies y superior en el futuro.
- d) Los grandes buques no tendrían que completar sus cargas en puertos marítimos argentinos o brasileños, reduciendo los costos.
- e) Recibir la producción de granos de la zona mesopotámica por vía fluvial y recibir producción industrial y de granos por vía férrea (Puerto La Plata –Punta Indio, Buenos Aires- Punta Indio) y unificar en un solo buque el envío disminuyendo los costos.
- f) Recibir por carretera producción agrícola e industrial. (Ruta 36, Ruta 11, Ruta 20)

Existen por otra parte inmuebles disponibles para la instalación de una zona de distribución almacenaje y logística y posible zona franca con accesos por vías de transporte terrestre, fluvial y férrea.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Punta Indio constituye una buena alternativa por encontrarse a distancia conveniente de los orígenes y destinos de carga, además de contar con dos rutas, 11 y 36, de poco tránsito en las inmediaciones, mientras que la costa se encuentra a corta distancia de aguas con suficiente profundidad.

Asimismo se encuentran entre sus ventajas que las cargas que podrían operarse son contenedores, cargas de proyecto, granos, es decir, sería un puerto multipropósito con profundidad suficiente para cargar los buques de mayor tamaño existente a la fecha y lejanía de centros poblados, lo que permite un proyecto integral, espacioso, moderno y no contaminante.

A mayor abundamiento, debemos manifestar que el área de Punta Indio en la salida del Río de La Plata, más o menos ubicada a la misma altura que Montevideo, donde el Estado Nacional tiene un predio con un frente de costa de unos 4.000 metros, con más de 700 hectáreas de superficie, y recibe ahí a las Ruta 36 y 11, y tiene la estación de Verónica y Pipinas muy cerca, tiene una serie de condiciones además de no tener problemas de competencia.

Es decir, no está rodeada por la presión urbana. La capacidad de reemplazar las operaciones que se hacen entre buques hoy, dado que la falta de profundidad suficiente en los canales genera operaciones de transferencia de cargas a flote entre barcos.

Allí en Punta Piedras, existe un corredor de flujos, es un sistema que sube por Samborombón al doble de velocidad de los flujos que recorren la costa bonaerense a 1,4 nudos/h. Y no solo se lleva todos los sistemas de corredores del estuario puestos en su mochila en un viaje que termina a 4000 Kms de distancia y a 5.700 m de profundidad. La energía de ese sistema se lleva territorio bonaerense a mordiscones. Es un sistema con energía de características excepcionales, único en todo el estuario.

Lo expuesto, surge de imagen satelitales y referencias que nos acerca el propio perfil de fondo de la Barra del Indio, el previo codillo y la fortísima convección externa que luce a pleno en Punta Piedras.

Esta convección ya reconoce antecedentes de entre 30.000 y 100.000 años. Y fruto de ello un cordón que en lugar de operar como cordón litoral lo hacía ya entonces como cordón de cruce.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Se trata de una formación tan antigua como muy calificada por sus fondos de conchillas, que la convierta en un lugar propicio para la creación de un puerto de estas características.

Surgen antecedentes y estudios de factibilidad en la Administración General de Puertos SE (AGP) que lo ubican como un lugar privilegiado.

Los puertos, para ser competitivos, básicamente tienen que disponer de infraestructuras adecuadas, tienen que contar con calidad y eficiencia en los servicios, regímenes facilitadores y conectividad. Para que el puerto sea eficaz, se debe incorporar el ferrocarril y las barcazas y tener autopistas. Si no se cuenta con eso, ni existe un fuerte compromiso, será muy comprometido el futuro de la Argentina en materia de navegabilidad.

En cuanto a la justificación del derecho para la sanción de una ley de estas características, se encuentra nuestra Carta Magna, que ha atribuido al Congreso Nacional la habilitación de puertos en todo el territorio de la Nación. Por el art. 75, inc. 1º, 10º y 12º, las provincias delegaron en el Congreso Nacional las facultades para legislar en materia aduanera, habilitación de puertos, regulación del comercio internacional e interjurisdiccional y la libre navegación de los ríos.

Es por estas razones y las que expondremos en oportunidad de ingresar en tratamiento, que solicito a nuestros pares acompañen con su firma al presente proyecto de ley.