



H. Cámara de Diputados de la Nación

"2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria"

H. Cámara de Diputados de la Nación

PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Diputados,

**PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS EN LA CIUDAD DE RIO GRANDE PROVINCIA
DE TIERRA DEL FUEGO, A.e.I.A.S.**

Artículo 1º: Promuévase la construcción, ampliación, puesta en marcha y finalización del Complejo Portuario en la Ciudad de Rio Grande, que procura generar los medios tendientes al desarrollo integral y puesta en marcha del proyecto compuesto por: una terminal de contenedores, puerto pesquero, instalaciones para la Defensa Nacional y las obras conexas necesarias al cumplimiento del objeto de la presente, localizado en la zona de Caleta la Misión, Ciudad de Rio Grande, Provincia de Tierra del Fuego.

Artículo 2º: Declárense de interés nacional los estudios y las obras correspondientes a la construcción del mencionado Complejo Portuario en la Ciudad de Rio Grande.

Artículo 3º: El Ministerio de Transporte a través de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación será el órgano de aplicación de la presente ley.

Artículo 4º: El Complejo Portuario en la Ciudad de Rio Grande está exento de todo impuesto o gravamen nacional, debiendo satisfacer únicamente las tasas retributivas de servicios, además serán aplicables las previsiones contempladas en la ley 19.640.

Artículo 5º: El Estado Nacional a través de la autoridad de aplicación, podrá financiar el Plan referido en el Artículo 1º de la presente ley por algunos de los siguientes mecanismos:

- a) Realizando un contrato de participación público privado en los términos establecidos por la Ley 27.328,
- b) A través de lo establecido en las leyes N° 13.064 de Obras Públicas y N°17.520 de Concesión de Obras Públicas y sus modificaciones; y por el Decreto N° 1023/2001, sus modificatorias y reglamentación,
- c) Los aportes del Tesoro Nacional con arreglo a las partidas anuales que asigne la Ley de Presupuesto General de la Administración Nacional,
- d) Los ingresos por legados o donaciones, y
- e) Los fondos provistos por organismos internacionales u organizaciones no gubernamentales de programas específicos.



H. Cámara de Diputados de la Nación

"2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria"

Artículo 6°: El Poder Ejecutivo Nacional otorgará la garantía de la Nación a las obligaciones contraídas, en virtud del artículo anterior, por los montos y condiciones que hubiere autorizado previamente. Asimismo, asegurará los medios para que la autoridad de aplicación cumpla con los compromisos contraídos y obtenga la financiación de los bienes y servicios provenientes del exterior, la disponibilidad y las respectivas operaciones crediticias necesarias o al efecto, además de la facultad de giro de divisas en que corresponda efectuar los pagos.

Artículo 7°: La autoridad de aplicación queda facultada a independizar administrativamente la ejecución de las tareas relacionadas a la realización de los estudios de pre-factibilidad, factibilidad y construcción de las obras mencionadas en el Artículo 1°. Podrá, en consecuencia, contratar y designar el personal que corresponda o afectar el ya existente; crear sectores administrativos y técnicos, organismos de enlace y control para la realización de los trabajos sean en el país o en el extranjero, enviar y recibir el personal que fuera necesario para el mejor cumplimiento de tales funciones.

Artículo 8°: El Poder Ejecutivo Nacional establecerá un régimen especial de fiscalización aduanera y despacho a plaza, para la introducción por vía marítima, terrestre o aérea de los elementos relacionados con las obras a las que hace mención el artículo 1° de la presente ley.

Artículo 9°: Los procedimientos llevados adelante para el cumplimiento del artículo 1° y del artículo 5° de la presente ley, junto a su funcionamiento, se encontrarán sujetos al control de la Sindicatura General de la Nación en los términos de la Ley 24.156, debiendo el Poder Ejecutivo nacional informar al comienzo de las obras, las pautas y condiciones sobre su avance físico y financiero.

Artículo 10°: Invítese a la Nación, a la Provincia de Tierra del Fuego A.e.I.A.S y al Municipio de la Ciudad de Rio Grande a celebrar convenios de cooperación con el fin de contribuir al desarrollo integral del proyecto.

Artículo 11°: Comuníquese al Poder Ejecutivo.



H. Cámara de Diputados de la Nación

"2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria"

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

Actualmente, el escenario del comercio internacional ha cambiado sustancialmente, por ello en la búsqueda de elevar los índices de competitividad de la economía fueguina, en particular, el presente proyecto procura elevar la calidad del desempeño logístico de la Provincia de Tierra del Fuego, A.e.I.A.S, en general.

Es así que, para alcanzar dicho objetivo es indispensable actuar sobre los múltiples ejes determinantes del desempeño logístico; en primer lugar, la infraestructura, luego, las regulaciones de los servicios de transporte, las políticas de promoción del sector privado (generadores de cargas, intermediarios, operadores, entre otros), los procedimientos y, por último, trámites del comercio exterior y del transporte.

El Complejo Portuario en la Ciudad de Rio Grande aborda una agenda compleja y transversal, en la cual interactúan numerosas áreas de gobierno, sus iniciativas e inversiones, junto a los actores privados quienes, en definitiva, son los responsables por implementar procesos que mejoren su desempeño. Los cambios en los mercados van imponiendo una modificación en el enfoque de las políticas públicas: la agenda del transporte de cargas ha ido migrando para incorporar los procesos propios de las cadenas de abastecimiento y logística. En el ámbito del comercio internacional, la agenda de la facilitación comercial va más allá de los procedimientos y trámites propios de la actividad, y adquiere un enfoque integral, apoyado también en la perspectiva de las cadenas de abastecimiento.

Una cadena de transporte y logística es una secuencia de modos y nodos para que las mercaderías o productos se desplacen de origen a destino. En esa cadena, los modos se entrelazan entre sí a través de los nodos logísticos. A nivel funcional, los nodos contienen servicios, frecuencias, plazos y formas de gestión. A nivel de conocimiento, por los nodos se genera y difunden las informaciones que atraviesan horizontalmente las cadenas logísticas. Y a nivel de espacio físico, los nodos se caracterizan por sus infraestructuras logísticas, cualquiera sea su tipología. En el cuadro siguiente se pueden observar los perfiles logísticos que presentan las ciudades de Rio Grande y de Ushuaia, en términos de consumo y de producción. Además, de la capacidad instalada que presentan las ciudades, tiene la potencialidad del desarrollo de plataformas logísticas, portuarias y aeroportuarias tal como lo evidencia la ciudad de Rio Grande.



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria”

Descriptor		Ciudad	
		Rio Grande	Ushuaia
Infraestructura	Aeropuerto	Si. Pero solo satisface la demanda de pasajes. No contribuye al comercio, dadas las condiciones de su infraestructura limitada.	Si
	Puertos	En desuso, con infraestructura limitada	Actualmente operativo
	Aduanas	Si	Si
	Plataformas logísticas	Si. Con potencial de desarrollo	Si
	Ferrocarriles	No	No
	Rutas Nacionales	Ruta Nacional N° 3 y 40	Ruta Nacional N° 3
Capacidad de Producción y Consumo	Industrias Principales	Principales rubros: industrias autopartistas, electrónicas, extractivo, plástico, ferretería industrial, química y textil	Principales Rubros: Autopartista; Electrónica; Plástico; Pesquero; Textil y confeccionista
	Espacios Industriales	Parque Industrial	Zona industrial
Marco Jurídico		Ley Nacional 19.640 Legislación de promoción industrial provincial y municipal para la radicación de PYMES	Ley 19.640. Sub-Régimen de Promoción Industrial local.

La ciudad de Rio Grande, cuenta con la infraestructura poco adecuada para mejorar las condiciones contribuyentes al crecimiento de las actividades productivas y logísticas. De hecho, en la actualidad se encuentra operativo un puerto seco como zona primaria aduanera. Como contraparte de esta situación, la puesta en marcha del Complejo Portuario en la Ciudad de Rio Grande resolvería el grave problema logístico que tiene la ciudad.

Seguidamente, se muestran en el cuadro los nodos por rubro en cuando a la ubicación de las plantas productoras en las ciudades de Ushuaia y Rio Grande.

Utilización de Nodos por Rubro (*)	Electrónica	Textil y Confección	Plástico	Mecánicas y otras	Petrolero	Pesca altura	Ganadería y Agricultura	Turba
	Cantidad de empresas por rubro que utiliza los nodos							
	24	14	9	4	4operadora	4	S/D	13
Ubicación de Plantas en USHU	5	1	4	0	NA	4 Barcos Factoría	Estancias	Yacimiento interior TOF
Ubicación de Plantas en RG	19	13	5	4	Gasoducto y Oleoducto	NA		
Ingreso Insumos por Puerto USHU	Aprox. 20	Aprox. 10	Aprox. 2	Aprox. 3	Aprox. 4	Aprox. 4	S/D	S/D
Ingreso de Insumos Aeropuerto USHU	No existe servicio de carga aérea							
Transporte Insumos por Ruta 3 a RG	Aprox. 18	Aprox. 10	Aprox. 2	Aprox. 3	Aprox. 4	NA	S/D	Certifican producto originario p/ obtener beneficio ley 19640
Ingreso Insumos por Tierra	Aprox. 10	Aprox. 6	Aprox. 6	Aprox. 1	Aprox. 4	S/D	S/D	NA
Exportación PT por Tierra	Aprox. 20	Aprox. 10	Aprox. 8	Aprox. 4	NA	NA	S/D	Todas
Exportación PT por Puerto USHU	S/D	S/D	S/D	S/D	NA	S/D	NA	S/D
Exportación PT desde Aerop. RG o Aerop. USHU	No existe servicio de carga aérea							
(*) PT= Producto terminado; USHU= Ushuaia, RG= Rio Grande								

La configuración actual del Puerto de Rio Grande no presenta operatividad con respecto al potencial que se puede desarrollar debido a que el muelle solo puede funcionar con marea alta y esta dimensionado para embarcaciones costeras con un calado que no supere los 5 (cinco) metros. La Provincia, en conjunto con el municipio, han establecido acciones



H. Cámara de Diputados de la Nación

"2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria"

tendientes a realizar tareas de dragado en la zona con el fin de aumentar el calado, sin embargo, con estas actividades la profundidad del puerto no cambiaría de manera sustancial.

El Complejo Portuario en la Ciudad de Rio Grande cumpliría de manera eficiente un rol clave en el apoyo y sostenimiento de las plataformas petroleras, además de todas las actividades de abastecimiento y de comercio internacional. Así el puerto de Caleta La Misión, sumado a los beneficios impositivos y al parque industrial son elementos que cobran un dinamismo muy importante en la planificación industrial de la localidad sumado a las importantes ventajas competitivas en términos de comercio internacional.

Las rutas logísticas de la producción, es decir, el conjunto de los nodos compartidos por varios nodos del abastecimiento para productos finales, tienden a generar un propio volumen de actividad que afectan a la provisión de materias primas e insumos para las industrias. Como consecuencia de ello, las rutas logísticas de la producción de hidrocarburos, lana, turba, plásticos y pesca, entre otras, ingresan por el puerto de Ushuaia y vía terrestre llegan a su destino final en Rio Grande. Actualmente, 30% de la carga queda en Ushuaia y 70% se traslada a Rio Grande. Las líneas internacionales no tienen prioridad en el puerto de Ushuaia por decreto 1010 y llegan solo hasta Bs As. Los barcos vuelven a Buenos Aires con un porcentaje alto de contenedores vacíos.

Luego, los productos terminados se dirigen por frontera seca, vía Chile, con el singular costo que eso representa. El camino se encuentra en malas condiciones, es costoso y con alto riesgo de accidentes. El viaje por tierra es a través de rutas de ripio en Chile y los trámites por las sucesivas aduanas de Argentina y Chile en los dos pasos fronterizos que implican considerables aumentos de costos. A ello, se le suma costos de combustible, mano de obra, peajes, roturas de vehículo o carga y seguridad. Todos estos puntos presentan oportunidades de mejora para acortar plazos, reducir costos y hacer mucho más eficiente con la articulación de un puerto en la zona de Rio Grande.

Además, de la reducción de los costos de transporte, se reducirían paulatinamente el gasto de las operaciones de dragado, y consecuentemente a ello aumentar la oferta exportable de la provincia que podría competir de manera ventajosa en el mercado internacional. Uno de los principales impactos indirectos del proyecto es que por medio del aumento del flujo comercial marítimo se podrían definir las características de la Marina Mercante y las potencialidades de la Industria Naval Argentina, en términos de mantenimiento y producción de buques, favoreciendo a los astilleros del país.

Finalmente, el proyecto posee una gran posibilidad de financiamiento para el desarrollo de las obras ya que en términos de la Ley de Contratos de participación público privada o que la autoridad de aplicación lo realice con fondos propios. Cabe destacar en este sentido, que



H. Cámara de Diputados de la Nación

"2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria"

las facilidades impositivas prescriptas por la Ley 19.640 de la provincia generan un marco atractivo para el desarrollo del proyecto.

Por los motivos antes expuestos, solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto.