

SESIONES ORDINARIAS

2005

ORDEN DEL DIA N° 2728

COMISION DE INTERESES MARITIMOS,
FLUVIALES, PESQUEROS Y PORTUARIOS

Impreso el día 18 de julio de 2005

Término del artículo 113: 27 de julio de 2005

SUMARIO: **Puerto** de Buenos Aires. Adopción de medidas para su dragado. **Basualdo** y **Baigorri**. (3.309-D.-2005.)

Dictamen de comisión*Honorable Cámara:*

La Comisión de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios ha considerado el proyecto de declaración de los señores diputados Basualdo y Baigorri por el que se solicita al Poder Ejecutivo que realice el dragado del puerto de Buenos Aires, así como también de los canales de acceso al mismo por el río de la Plata, a fin de no entorpecer la dinámica exportadora actual; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconseja su aprobación.

Sala de la comisión, 28 de junio de 2005.

Eduardo De Bernardi. – Gustavo D. Di Benedetto. – Miguel A. Baigorria. – Nélide B. Morales. – Eduardo A. Arnold. – Sergio A. Basteiro. – Fortunato R. Cambareri. – Fernando G. Chironi. – Gustavo E. Ferri. – Jorge R. Giorgetti. – Ricardo J. Jano. – Daniel A. Varizat.

Proyecto de declaración*La Cámara de Diputados de la Nación*

DECLARA:

Que vería con agrado que el Poder Ejecutivo de la Nación, a través del organismo que corresponda, realice el dragado del puerto de Buenos Aires, así como también de los canales de acceso al mismo por el río de la Plata, a fin de no entorpecer la dinámica exportadora actual.

Roberto G. Basualdo. – Guillermo F. Baigorri.

INFORME

Honorable Cámara:

La Comisión de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios al considerar el proyecto de declaración de los señores diputados Basualdo y Baigorri, cree innecesario abundar en más detalles que los expuestos en los fundamentos que lo acompañan, por lo que los hace suyos y así lo expresa.

Eduardo De Bernardi.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

El puerto de Buenos Aires es el principal puerto de cargas de nuestro país. De él sale la mayoría de las exportaciones de manufacturas de nuestro país. Es además la principal vía de entrada de nuestras importaciones.

Su acceso se realiza a través de canales dragados que se extienden algo más de 200 km, comenzando por el km 0 en Dársena Norte. Se conocen bajo las siguientes denominaciones: canal norte: km 0,900 al km 7.300; canal de acceso: km 7.300 a km 37; rada exterior, km 37 a km 57; paso Banco Chico, km 57 a km 81; canal intermedio, km 81 a km 121 y canal Punta Indio, km 121 a km 201,600.

La vía navegable artificial finaliza en el km 205,300, donde se halla el pontón prácticos recalada, lugar donde los buques toman el práctico del río de la Plata hasta el km 37 (zona común, altura puerto La Plata), en donde se hace cargo el práctico de puerto.

Profundidad canales de acceso

– Canal Punta Indio: 29 pies de profundidad media.

- Acceso norte: 30/32 pies.
- Acceso sur: 30 pies.

Líneas marítimas

Los tráficos y las frecuencias de los servicios están en consonancia con los niveles de intercambio y estructurados en cuatro rutas tradicionales:

- Costa este y sud norteamericana, incluyendo el Caribe y Golfo.
- Europa por el Mediterráneo.
- Europa por el Atlántico norte.
- Sudáfrica, Medio y Lejano Oriente.

La frecuencia de los servicios varía según las rutas, pero en promedio pueden contabilizarse entre 25 y 30 buques con escalas semanales en Buenos Aires.

Estadísticas

En el puerto de Buenos Aires, los primeros seis meses del año 2000 se manipularon 3.723.935 toneladas, contra 3.820.961 toneladas del mismo período del año anterior, lo que arroja una baja del 2,5 %.

Dentro de dicho volumen, correspondió para la carga general 3.000.906 toneladas contra 2.836.373 toneladas, lo que significa una suba del 5,8 % resultante de una disminución de la carga en bultos que alcanzó 39,7 % y una suba de la carga de contenedores del 12 %.

La importación fue de 1.790.627 toneladas contra 1.903.571 toneladas, significando una baja del 5,9 %, y la exportación experimentó una baja del 0,4 % resultante de 1.837.205 toneladas contra 1.844.816 toneladas.

En lo que respecta a contenedores, siempre hablando para los seis primeros meses del año, se alcanzó un total de 244.286 unidades contra 228.053, lo que representa una suba de 7,1 %. El movimiento expresado en teus fue de 362.260 contra 325.405, con una suba del 11,3 %.

El movimiento de buques totalizó 873 contra 879, lo que representa una merma de arribos del orden del 0,7 %.

Descripción general

El puerto de Buenos Aires es el principal puerto del país, participando en el 40 % del comercio exterior argentino, estando en condiciones de aumentar esa participación. A través de sus muelles y terminales privadas circula un volumen superior a los 800.000 teus al año. El puerto de Buenos Aires se dividió en tres administraciones portuarias autónomas:

- Puerto Dock Sud (pasó a manos de la provincia de Buenos Aires).
- Puerto Dársena Sur (al sur de Puerto Madero, hasta el Riachuelo).
- Puerto Nuevo (al norte de Puerto Madero).

El puerto de Buenos Aires se encuentra dividido en cinco terminales de carga general: Terminal 1/2, Terminal 3, Terminal 4, Terminal 5 y Terminal 6, operadas por diferentes concesionarios que tienen a su cargo la operación de todos los servicios a prestar a las cargas y los buques. Cuenta con una terminal de cereales con una capacidad de 170.000 toneladas métricas, también privatizada. Esta terminal ocupa una superficie aproximada de 8 hectáreas, con 1.040 metros de muelle y cuatro sitios de amarre.

El antepuerto norte mide 735 metros de sur a norte y 938 de este a oeste. Tiene una entrada de 200 metros de ancho entre ambas escolleras y una salida de 285 metros. A las postas de atraque están amarrados los diques flotantes 1, 2 y 3 de Tandanor.

Hoy en día está sufriendo el desgaste del tiempo, así como también está quedando chico para el volumen de comercio exterior actual y proyectado. No se puede pensar en una política exportadora sin un puerto adecuado al movimiento proyectado.

En pro de una política de Estado como se la ha tomado a la actual política exportadora, es que solicito a los señores legisladores acompañar el presente proyecto.

Roberto G. Basualdo. – Guillermo F. Baigorri.