

SESIONES ORDINARIAS

2006

ORDEN DEL DIA N° 1507

COMISIONES DE INTERESES MARITIMOS, FLUVIALES, PESQUEROS
Y PORTUARIOS Y DE PRESUPUESTO Y HACIENDA

Impreso el día 29 de noviembre de 2006

Término del artículo 113: 11 de diciembre de 2006

SUMARIO: Puerto de Mar del Plata. Reasignación de una partida presupuestaria para el inmediato dragado del mismo.

1. De Bernardi, Kunkel, West, Dovená e Ingram. (4.654-D.-2006.)
2. Baragiola. (5.390-D.-2006.)

Dictamen de las comisiones

Honorable Cámara:

Las comisiones de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios y de Presupuesto y Hacienda han considerado el proyecto de ley de los señores diputados De Bernardi, Kunkel, West, Dovená e Ingram, por el que se declara en estado de emergencia al puerto de Mar del Plata, provincia de Buenos Aires, y se reasigna una partida presupuestaria del ejercicio 2006 del presupuesto de la administración pública nacional a fin del inmediato dragado del mismo; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

REASIGNACION DE UNA PARTIDA
PRESUPUESTARIA PARA EL INMEDIATO
DRAGADO DEL PUERTO DE MAR DEL PLATA

Artículo 1° – Declárase en emergencia el funcionamiento del puerto Mar del Plata, partido de General Pueyrredón, provincia de Buenos Aires, por falta de dragado en las vías navegables de acceso al mismo.

Art. 2° – El señor jefe de Gabinete de Ministros, en uso de las facultades conferidas por el artículo

37 de la ley 24.156, dispondrá la asignación de una partida presupuestaria del ejercicio correspondiente a la entrada en vigencia de la presente ley, con el objeto de ser destinada a las obras de dragado del puerto de Mar del Plata, partido de General Pueyrredón, provincia de Buenos Aires.

Art. 3° – El Poder Ejecutivo nacional, deberá efectuar a través de los organismos correspondientes, los estudios técnicos y los trámites administrativos pertinentes, a los efectos de aperturar las obras de dragado en un plazo no mayor a los treinta (30) días, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Art. 4° – La presente ley entrará en vigencia a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 5° – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 9 de noviembre de 2006.

Eduardo De Bernardi. – Carlos D. Snopek. – Vilma R. Baragiola. – Rosana A. Bertone. – Gustavo A. Marconato. – Juan E. B. Acuña Kunz. – Gustavo E. Ferri. – Claudio J. Poggi. – Gumersindo F. Alonso. – Jorge M. A. Argüello. – Irene M. Bösch de Sartori. – Esteban J. Bullrich. – Fortunato R. Cambareri. – Dante O. Canevarolo. – Alberto Cantero Gutiérrez. – María A. Carmona. – Luis F. J. Cigogna. – Jorge C. Daud. – María G. de la Rosa. – Edgardo F. Depetri. – Miguel D. Dovená. – Patricia S. Fadel. – Nora R. Ginzburg. – Juan C. Gioja. – Francisco V. Gutiérrez. – Emilio Kakubur. – Carlos M. Kunkel. – Silvia B. Lemos. – Claudio R. Lozano. – Heriberto E.

Mediza. – Ana M. C. Monayar. – Cristian R. Oliva. – Blanca I. Osuna. – María F. Ríos. – Beatriz L. Rojkes de Alperovich. – Graciela Z. Rosso. – Gladys B. Soto. – Hugo David Toledo. – Mariano F. West.

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios y de Presupuesto y Hacienda, al considerar el proyecto de ley de los señores diputados De Bernardi, Kunkel, West, Doven e Ingram, lo modifican y cree innecesario abundar en más detalles que los expuestos en los fundamentos que lo acompañan, por lo que los hacen suyos y así lo expresan.

Eduardo De Bernardi.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

El puerto Mar del Plata viene registrando un crecimiento anual, en el movimiento de mercaderías, de un 30 por ciento, convirtiéndose en la estación marítima que más ha crecido en los últimos tres años. Es también el principal puerto pesquero del país, ya que el 47% de la pesca nacional se carga o descarga en Mar del Plata. Sin embargo, todo el esfuerzo que viene realizando la comunidad portuaria podría disiparse como consecuencia de la falta de dragado, una situación que se ha agravado a mediados de este año 2006, poniendo en riesgo la continuidad de la operatoria de esta estación marítima.

Como ejemplo, se puede citar que, durante el paro de actividades que se prolongó por 80 días durante el año 2005, se perdieron en promedio un millón de pesos por día. Sería inimaginable, entonces, las pérdidas que se podrían generar en las exportaciones argentinas si el puerto Mar del Plata dejara de ser operable por esta falta de dragado.

El puerto marplatense está protegido por las escolleras Norte y Sur y cuenta con dos canales de acceso: el canal principal, sobre la enfilación 238°, y el canal secundario, sobre una enfilación 216°. Los dos canales tienen similares características: cien metros de ancho y diez metros de profundidad (treinta y tres pies), en situaciones normales y sin tener en cuenta la posibilidad de aplicar los valores de marea en su punto central.

Con el transcurso del tiempo, se ha dado el crecimiento de un banco de arena sobre el morro de la escollera Sur, con lo cual el canal principal ha quedado inutilizado, provocando la imposibilidad de ingreso para buques de cualquier porte. Por su parte, el canal secundario, que se viene utilizando desde hace varios años, produce sobre el perfil de las dos

escolleras un quiebre en el movimiento de los buques, que obliga a realizar maniobras de seguridad adicionales. No obstante, con ello se lograba que el puerto se mantenga operable para buques de 180 metros de eslora, es decir, de las características actuales de los que operan habitualmente en Mar del Plata. Pero la situación se ha agravado en los últimos meses.

En efecto, el canal secundario (216°), que se encontraba operable, se vio reducido en un 30% como consecuencia del derrumbe de beril (pared lateral) sur del canal ocurrido durante el pasado mes de marzo de 2006, agravado luego, en los últimos días de julio, por la fuerte tormenta que castigó a la costa marplatense. Esto provocó que las autoridades de la provincia de Buenos Aires, junto al ente administrador del puerto, buscaran en lo inmediato una salida a la urgencia, que provocaría un costo de unos 3,5 millones de pesos. Pero esta alternativa no dará por finalizado el problema, pues no existen garantías para que en el corto plazo se pudiesen producir situaciones de similar gravedad. Por otra parte, como es habitual durante los últimos días del mes de agosto o principios de septiembre, se espera la denominada "tormenta de Santa Rosa", una sudestada que podría afectar significativamente el estado actual del canal de acceso.

En la actualidad, por razones de seguridad de navegación, la Prefectura Naval con sede en Mar del Plata ha limitado el acceso de buques de una eslora mayor de 160 metros, restringiendo también la operatoria a las horas diurnas y con vientos no superiores a los 30 kilómetros por hora. Esta medida provoca efectos comerciales negativos, pues pone en serio riesgo la continuidad operativa de las principales empresas navieras que operan en el puerto marplatense y hace casi nula la posibilidad de operar con buques graneleros, que por su calado no podrían realizar maniobras de salida en condiciones mínimas de seguridad, una vez cargados.

Así pues, la verdadera y definitiva solución de este problema es realizar una obra que permita remover más de un millón de metros cúbicos de arena acumulados en el banco del morro de la escollera Sur. Esta obra demandará un monto aproximado de 15 millones de pesos y le permitirá, tanto al Estado nacional como a la provincia de Buenos Aires, desentenderse definitivamente del problema. En efecto, el posterior trabajo de mantenimiento de la vía navegable puede quedar tranquilamente a cargo del ente administrador local, sin recurrir a fondos públicos.

Debe tenerse en cuenta que, antes de llegar a esta situación extrema, y a pesar de las restricciones de canal que existían hasta entonces, la estación marítima marplatense había podido continuar su operatoria durante los 365 días del año, incluso con una mejora en el alumbrado y el balizamiento, que permitieron la autorización, por primera vez en su

historia, de la salida nocturna de los buques. Además, la velocidad de ingreso y egreso, la inexistencia de tiempo de espera de los buques, la mayor agilidad y costos de estiba competitivos, la capacidad de servicios, las medidas de seguridad aprobadas por organismos internacionales, entre otros múltiples factores, han logrado que el puerto Mar del Plata se haya hecho atractivo para los operadores de las líneas de transporte internacional por sus ventajas comparativas con otros puertos.

Estas importantes mejoras que ha tenido el puerto marplatense se deben, en gran parte, a las inversiones que en los últimos tres años ha realizado el ente de administración del puerto, el Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata, que entre otras cosas logró la habilitación internacional en materia de seguridad, la habilitación comercial y la provisión de servicios e infraestructura para los múltiples operadores.

Debe destacarse que el Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata es un ente público no estatal, creado en octubre de 2000 por la provincia de Buenos Aires. Tiene un directorio integrado por once miembros: un presidente designado por la provincia de Buenos Aires, un representante del municipio de General Pueyrredón, un representante de los municipios de la región, dos representantes de los sindicatos de la actividad y seis representantes del sector privado. No obstante, como se ha dicho, los esfuerzos de esta gestión que involucran a toda la comunidad portuaria podrían verse desperdiciados si no se procede al inmediato dragado del mismo, pues la situación se ha tornado lo suficientemente grave como para que el puerto ingrese en estado de emergencia.

En caso de no procederse a brindar esta solución definitiva para el dragado de esta estación marítima, se continuará atendiendo la urgencia del problema, más no el problema en sí, con el consecuente riesgo de dejar al puerto inutilizado y sin posibilidades de recuperar la carga perdida. Así, se caería en un retraso imposible de recuperar, más aún en las actuales circunstancias en que el país ha tomado un perfil fuertemente exportador, pero arriesgándose a no poder utilizar el único puerto limpio, sin factores contaminantes, del litoral marítimo bonaerense. Es por ello que resulta imprescindible la intervención del Estado nacional, que gracias a la reciente sanción de la ley 26.124, puede ahora el Poder Ejecutivo nacional disponer de la posibilidad de

reasignar partidas presupuestarias para casos de emergencia como el descrito. Por ello, solicito a mis pares que me acompañen con la aprobación del presente proyecto de ley.

Eduardo De Bernardi.

ANTECEDENTES

1

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

REASIGNACION DE UNA PARTIDA PRESUPUESTARIA PARA EL INMEDIATO DRAGADO DEL PUERTO MAR DEL PLATA

Artículo 1° – Declárase en emergencia el puerto de Mar del Plata, provincia de Buenos Aires, por falta de dragado en las vías navegables de acceso al mismo.

Art. 2° – Reasígnese una partida presupuestaria del ejercicio 2006 del presupuesto de la administración pública nacional, que será destinada al inmediato dragado del puerto de Mar del Plata, dentro del marco de las facultades conferidas al jefe de Gabinete de Ministros de la Nación, según el artículo 1° de la ley 26.124.

Art. 3° – La presente ley entrará en vigencia a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 4° – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Eduardo De Bernardi. – Miguel D. Dovená. – Roddy E. Ingram. – Carlos M. Kunkel. – Mariano F. West.

2

Buenos Aires, 14 de septiembre de 2006.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, don Alberto E. Balestrini.

Me dirijo a usted a fin de solicitar adherir mi firma al proyecto de ley del diputado nacional Eduardo De Bernardi, expediente 4.654-D.-06, publicado en el BAE N° 25, T.P. N° 112.

Atentamente.

Vilma R. Baragiola.