

DIPUTADOS ARGENTINA

“2021-Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

Proyecto de Resolución

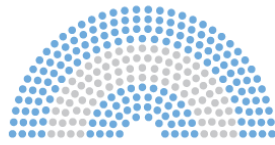
La Cámara de Diputados de la Nación...

RESUELVE

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional que, conforme el artículo 71 de la Constitución Nacional y del 204 del reglamento de esta Honorable Cámara de Diputados de la Nación, informe, a través, de la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante, dependiente del Ministerio de Transporte, del Ministerio de Seguridad y demás autoridades competentes, el proyecto divulgado públicamente por el Dr. Favio Rafael Cambareri, administrador y presidente del Consejo Asesor de la ADMINISTRACIÓN PORTUARIA DEL PUERTO DE COMODORO RIVADAVIA, por cuanto se pretende licitar el astillero del “Puerto de Comodoro” con el objeto que funcione como un centro de logística y, que de concretarse, podría abastecer a buques extranjeros que extraen los recursos naturales del mar argentino.

El mencionado informe deberá además pronunciarse sobre:

1. ¿Cuál es la situación judicial de Astilleros Comodoro S.A. y cómo se pretende accionar en el proceso de quiebra de la misma?
2. Considerando que buques de bandera española y china poseen gran presencia en la ZEE y en los límites de las 200 millas ¿Por qué motivos se incorporaron a la licitación del astillero empresas de dichos países?
3. Entendiendo que los recursos naturales del mar argentino son dinámicos y que el límite entre la ZEE y aguas internacionales en cuanto a la preservación y aprovechamiento sostenible de la pesca es difuso. ¿Cuáles son los motivos para brindar servicios a buques que pescan en las 201 millas?



DIPUTADOS ARGENTINA

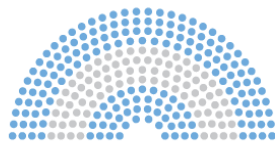
“2021-Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

4. ¿La Prefectura Naval Argentina y la Armada Argentina fueron consultadas sobre la posibilidad de llevar a cabo el “paso de inocente” (derecho de navegación) evitando una violación a la soberanía nacional?
5. Ante numerosos argumentos en contra de este proyecto por parte de las empresas pesqueras argentinas ¿Por qué se insiste con tanta polémica?
6. ¿Por qué motivos el gobernador de Chubut aún no se expidió al respecto?
7. Ante la necesidad de cuidar y aprovechar los recursos naturales que se encuentran en la ZEE ¿Qué medidas adopta la ADMINISTRACIÓN PORTUARIA DEL PUERTO DE COMODORO RIVADAVIA?

Alberto Asseff

Diputado Nacional

Cofirmantes. Diputados: Juan Aicega, Hernán Berisso, Lidia Inés Ascarate, Héctor Stefani, Jorge Vara y Virginia Cornejo.



DIPUTADOS ARGENTINA

“2021-Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

FUNDAMENTOS

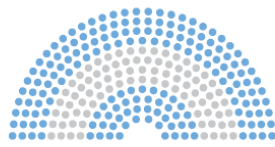
Sr. Presidente,

El Puerto Comodoro Rivadavia constituye un importante centro logístico para el desarrollo de la actividad industrial de la cuenca del Golfo San Jorge y a sólo 570 km del Puerto Chacabuco en la República de Chile. Compete a la jurisdicción de la Administración Portuaria del Puerto Comodoro Rivadavia, la Terminal Marítima de esa ciudad, el Muelle General Mosconi destinado a descarga de combustibles de la empresa YPF S.A., la monoboya ubicada en Caleta Olivares para la carga de petróleo crudo operada por la empresa TERMAP S.A. y el puerto pesquero de Caleta Córdova.

A principios del siglo XX, dentro del marco de los territorios nacionales y la expansión del estado argentino, surge como una necesidad para la región patagónica el crear ciudades estratégicas. Comodoro Rivadavia, ubicada en la costa del Golfo San Jorge y fundada en el año 1901 con el objetivo de tener una salida al mar para los productos agro-ganaderos de Colonia Sarmiento y las localidades cercanas, fue el centro en el que se agrupó la producción lanera y que, luego, con el descubrimiento del petróleo en 1907, determina su vital importancia.

Con el auge del descubrimiento del petróleo en 1907, en nuestra ciudad surge la necesidad de contar con un Puerto que permitiría el movimiento de las cargas para las tareas de explotación petrolera, por tal motivo desde la Dirección Nacional de Puertos se designa al Ingeniero Enrique Ducós, como encargado de las obras. En 1920 comenzaron los estudios del terreno que posteriormente permitieron el inicio las primeras obras de infraestructura.

Ante la magnitud de las mismas, en el año 1923 se constituye la primera Dirección General de Navegación y Puertos (D.G.N.P.) en Comodoro Rivadavia, que llevó adelante la ejecución del proyecto para la construcción del puerto. Así, en el año 1923, en el Golfo San Jorge, sobre las denominadas Restinga Punta Borja y Restinga Sud, se iniciaron las mismas.



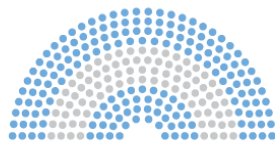
DIPUTADOS ARGENTINA

“2021-Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

El proyecto original planteaba la construcción de una escollera de defensa de piedra que debían traerse por ferrocarril desde la zona de Pampa del Castillo, pero los altos costos del transporte ferroviario manejados por Empresas Inglesas, llevaron a pensar en otras alternativas, de lo que surgió la construcción de un muro de paramento vertical de hormigón, cuya base se niveló con bolsones de arpillera, que fueron confeccionados por mujeres de Comodoro Rivadavia en los galpones que se construyeron en el ingreso al Puerto, estos bolsones se rellenaban de hormigón, y ante la cantidad de material necesario se construyó una molinera de piedras para partir las mismas. Esto creó la necesidad de construir una usina donde el técnico encargado del armado de las mismas fue Fernando J. Cartens, que junto al Ingeniero Enrique S. Ducós proyectaron este edificio.

Asimismo se debió importar desde Alemania el cemento que llegaba en barriles de madera. Estos bolsones se transportaban en vagonetas, sobre las vías que en el futuro fueron la prolongación del ferrocarril hasta al muelle, esto permitió un transporte ágil y rápido desde el barco hasta los Depósitos de Y.P.F. Una vez realizada esta base se construyeron grandes bloques de hormigón que fueron dando forma a la escollera que defiende hasta el día de hoy a los buques de las marejadas y vientos fuertes del sur.

Este desarrollo fue disminuyendo poco a poco y dado que podían llevar las tareas de desembarco de cargas sin inconvenientes se paralizaron las obras desde fin de la década del 50 hasta los 90, en el año 1992 en la Presidencia del Dr. Carlos Saúl Menem se transfirieron los Puertos de nación a las Provincias, con lo que comenzó la descentralización Portuaria Argentina, en Chubut el Gobernador Dr. Carlos Maestro creó la Administración del Puerto de Comodoro Rivadavia, que fue manejado por la Junta Provincial Portuaria cuyo presidente fue el Ing. Ricardo del Valle y designó una Junta Ejecutiva conformada por Don Adolfo ZADUNAISKY, DR. Diego ZAMIT Y Don Eudaldo Feijoo siendo el Jefe de Puerto Don Rolando Pedro José CAVIGLIA, en el año 1994, con fondos provinciales provenientes del pago de bonos por la deuda histórica de regalías de YPF a la Provincia del Chubut, se inició la obra de ampliación más importante del Puerto, construyéndose 216mts del frente de atraque del muelle de ultramar y un muelle pesquero de 108mts, se dragó el ante puerto y en el muelle de Ultramar se logró una profundidad de 10 mts. al cero de marea, se construyó un cerramiento que permitió recuperar 15,6 ha.



DIPUTADOS ARGENTINA

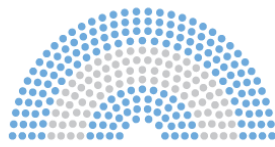
“2021-Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

De terreno en la sur del Puerto, para el asentamiento de las empresas de servicios portuarios que operarían en el futuro, y el 12 de Octubre de 1996 se Inauguró la obra.

El 1º de Octubre de 1998 se transfiere al Ente Público no estatal, la recientemente creada, ADMINISTRACION PORTUARIA DEL PUERTO DE COMODORO RIVADAVIA, que estaba conformada con un Consejo de Administración Presidido por Don Adolfo Zadunaisky y conformada por los representante de las Cargas movilizadas Don José Félix LAZZARO, Por Armadores Don. Alberto LACHEISSE, exportadores Dr. Tomás CANE, Agencias Marítimas Néstor Vicente ALVAREZ, Municipalidad Arq. Leandro MADUEÑO, Servicios de estibajes Don Juan OSPITAL, Cámara de Comercio Don Cesar HERRADA, Trabajadores de la Estiba Don Víctor LONCON, que designaron como director a Don Rolando Caviglia.

En el Año 2004 se modificó el estatuto y a partir de esa fecha la Administración Portuaria se dirige por un Administrador designado por el Gobernador de la Provincia del Chubut, En el mes de Julio de 2009 se inicia la II etapa de la ampliación del Puerto que queda paralizada en Julio 2011, y que recién se continua en 2016 finalizándose en Setiembre de 2018, ampliándose el muelle de Ultramar en 72 mts quedando con 288 mts de frente de atraque y el muelle pesquero se amplía en 84 mts totalizando 192 mts de frente de atraque.

Actualmente, conforme trascendidos periodísticos, como por ejemplo el medio INFOBAE, se informó el 2 de abril de 2021 que “en medio del alerta por la flota que depreda el borde del Mar Argentino, en Chubut construirán un astillero para atenderla”. Mientras se acumulan la evidencia visual y las quejas de los pesqueros locales por la depredación que centenares de buques extranjeros realizan (en principio, legalmente) en la llamada “Milla 201” del Mar Argentino, incursionando ocasional e ilegalmente en la “Zona Económica Exclusiva” reservada a la flota nacional, el Puerto de Comodoro Rivadavia avanzar en la idea de construir un Centro de Logística que atenderá, precisamente, a esos mismos buques extranjeros.



DIPUTADOS ARGENTINA

“2021-Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

Se trata de la licitación del “astillero” del Puerto de Comodoro, cuyos alcances fueron detallados por el administrador, Favio Cambareri, una iniciativa que es duramente resistida, por caso, por los “poteros” argentinos, especializados en la captura del calamar, una de las especies que –por su carácter migratorio- está más sometida a la depredación por parte de la flota extranjera.

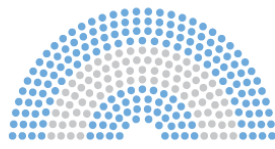
“Hace aproximadamente doce años que (Astilleros Comodoro SA) no está en funcionamiento, con un estado de abandono y deterioro notable”, explicó Cambareri a la especializada Revista Puerto. Y además dijo que se debió realizar “una presentación judicial en el marco de la quiebra de Astilleros Comodoro S.A. para poder recuperar el espacio acuático y terrestre que ocupa en el Puerto”.

En el pliego de la convocatoria, explicó Cambareri, se definió que “el objeto principal de este emprendimiento debe ser la industria naval y puede tener actividades complementarias, como la industria metalmecánica”.

“Esto nos posicionaría como un puerto de servicios”, sostuvo el funcionario, quien admitió que en este proceso “podrán participar empresas locales, nacionales o internacionales”.

Consultado sobre la posibilidad de que el Centro Logístico brinde servicios a buques pesqueros que operan fuera de la milla 200, Cambareri respondió que si bien la Administración Portuaria colabora con los organismos nacionales de fiscalización y que “no estamos organizando un servicio para ese sector extranjero”, el astillero puede proyectarse a buques pesqueros nacionales, como a otro tipo de embarcaciones” y que “dentro de nuestro ordenamiento legal puede ingresar un buque pesquero extranjero, en la medida que no pesque en infracción dentro del Mar Argentino”.

“Normalmente un buque que viene en navegación no está pescando, sobre todo cuando se trata de calamar, porque es un modo de captura que se realiza únicamente con la embarcación detenida”, fundamentó.



DIPUTADOS ARGENTINA

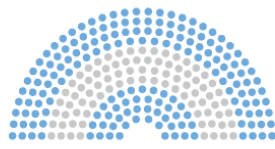
“2021-Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

“Si un buque que está fuera del Mar Argentino, me refiero a la zona económica exclusiva, quiere ingresar, hay un procedimiento para hacerlo, debe dar aviso a la autoridad marítima y se puede establecer un corredor para que haya un control sobre esa zona”, señaló Cambareri, que se refirió a lo que el Derecho de la Navegación llama “paso inocente, que es el derecho que tienen todos los buques del mundo a un paso ininterrumpido por el mar territorial de otro país, cuando no es perjudicial para la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño. De manera que existen mecanismos legales para poder prever esa situación”.

La construcción de este astillero o centro logístico está de hecho vinculada a los servicios que se pueden prestar a la flota extranjera y en la etapa previa hubo incluso reuniones con cámaras empresarias para evaluar posibles acuerdos con flotas extranjeras y ofrecerles servicios que, en la actualidad, demandan esos servicios en puertos de Uruguay. Más aún: a la licitación fueron invitadas empresas y capitales chinos, que conforman la parte del león de la flota que pesca en la “Milla 201”.

La iniciativa ya tuvo el rechazo de empresarios pesqueros de Chubut, según señaló el portal Dangdai, que también sigue temas pesqueros y portuarios. “Buscaremos un fuerte posicionamiento conjunto de las diversas cámaras que nuclean al sector para expresar a las autoridades provinciales y nacionales su rechazo”, cita la publicación a Guillermo de los Santos, señalado como referente de la flota potera nacional.

Un artículo previo de la Revista Puerto también había señalado “la confirmación por parte del abogado Roberto Wyn Hugues del estudio Shao & Asociados respecto de que las empresas chinas Zhoushan Huaxi Ocean Fisheries, Hongdong Fisheries, Ronggheng Rongyuan y Shanghai Kunting Import están interesadas en desarrollar un epicentro logístico en Comodoro Rivadavia para atender a la flota extranjera que opera en la milla 201” había hecho sonar las alarmas en la flota potera nacional.”



DIPUTADOS ARGENTINA

“2021-Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

“Prima facie esto es una barbaridad. Se estaría facilitando de servicios y logística a quienes destruyen nuestros recursos naturales”, dijo al respecto De los Santos. “Mientras por un lado se está hablando de regular la operatoria de las 200 millas, por otro lado, se le daría asistencia indiscriminada a la cantidad de barcos que afectan nuestros recursos”. Los chinos, agregó, “les van a copar el astillero, primero, y después se irán quedando con otros servicios que hoy proveen otras empresas, y destruirán empresas locales que no podrán competir con ellos.”

La inversión mencionada debe ser acompañada de políticas concretas en materia de seguridad, prevención, producción, economía y ambiental. Desde ya, con un claro compromiso de todas las autoridades argentinas para la preservación, protección y explotación sostenible de los recursos naturales de nuestra ZEE. Es inadmisibles que se legitime la extracción ilegal de calamar y otras especies con la construcción de un centro de logística que podría funcionar de asistencia para buques extranjeros que alteran la soberanía nacional.

Por todo lo expuesto, solicito el acompañamiento de mis pares.

Alberto Asseff

Diputado Nacional

Cofirmantes. Diputados: Juan Aicega, Hernán Berisso, Lidia Inés Ascarate, Héctor Stefani, Jorge Vara y Virginia Cornejo.