

DIARIO DE SESIONES

CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACION

54ª REUNION — 6ª SESION ORDINARIA DE PRORROGA (ESPECIAL) —
DICIEMBRE 3 Y 4 DE 1991

Presidencia de los señores diputados Alberto Reinaldo Pierri,
Oscar Santiago Lamberto, Francisco de Durañona y Vedia y
Dámaso Larraburu

Secretarios: doctores Esther H. Pereyra Arandía de Pérez Pardo,
Enrique Horacio Picado y Ariel Puebla

Prosecretarios: doctores Juan Estrada y Norberto Bruno
y señor Juan Carlos Stavale

DIPUTADOS PRESENTES

ADAIME, Felipe Teófilo
AGUADO, Jorge Rubén
AGÜNDEZ, Jorge Alfredo
ALBAMONTE, Alberto Gustavo
ALESSANDRO, Julio Darío
ALSOGARAY, Álvaro Carlos
ALTERACH, Miguel Ángel
ÁLVAREZ, Héctor Claudio
ÁLVAREZ ECHAGÜE, Raúl Ángel
ANTELO, José María
ARAMOUNI, Alberto
ARANDA, Saturnino Dantti
ARCIENAGA, Normando
ARGAÑARÁS, Heraldo Andrés
ARMAGNAGUE, Juan Fernando
AVELÍN, Alfredo
ÁVILA, Mario Efraín
ÁVILA GALLO, Exequiel José B.
AYALA, Juan Carlos
BADRÁN, Julio
BAGLINI, Raúl Eduardo
BALANDA, Mariano Pedro
BALESTRINI, Miguel Alberto
BALL LIMA, Guillermo Alberto
BANDEO, Gilberto
BARBEITO, Juan Carlos
BASSANI, Ángel Marcelo
BAYLAC, Juan Pablo
BELTRAN, Carlos Roberto
BERHONGARAY, Antonio Tomás
BISCIOTTI, Victorio Osvaldo
BLANCO, Oscar Alberto
BORDA, Osvaldo
BORDIN CAROSIO, Hugo Antonio
BOTELLA, Orosia Inés
BREST, Diego Francisco
BRITOS, Rolando Roque
BROOK, Mario Carlos
BUDINO, Eduardo Horacio
CABRERA, Gerardo
CAFIERO, Juan Pablo
CALLEJA, Ovidio Amílcar

A-05-16
B-01-03
B-18-02
A-02-03
A-01-04
A-02-03
B-14-01
B-14-01
A-01-01
A-21-06
A-01-09
A-21-01
A-17-01
A-04-02
A-13-02
B-19-18
A-22-02
A-24-19
B-06-01
A-04-01
B-13-02
A-14-02
B-04-01
A-01-01
A-09-22
A-18-01
B-01-02
B-01-02
B-06-01
B-11-02
B-01-02
B-01-01
B-01-01
B-13-01
A-02-01
A-05-02
A-21-01
B-04-02
A-01-01
B-21-01
B-01-04
B-21-01

CÁMERA, Roberto Hugo
CANATA, José Domingo
CANTOR, Rubén
CAPPELLERI, Pascual
CARDO, Manuel
CARRERAS, Porfirio Mario
CARRIZO, Víctor Eduardo
CASARI de ALARCIA, María Leonor
CASAS, David Jorge
CASSIA, Antonio
CASTILLO, José Luis
CAVALLARI, Juan José
CAVIGLIA, Franco Agustín
CLERICI, Federico
CORCUELO BLASCO, José Manuel
CORTESE, Lorenzo Juan
COSSOS PÉREZ, Juan Nicolás
CRUZ, Roberto Aníbal
DALMAU, Héctor Horacio
D'AMBROSIO, Ángel Mario
DE MARTINO, Víctor Amador
DI CAPRIO, Marcos Antonio
DUMÓN, José Gabriel
DURANONA y VEDIA, Francisco de
DUSSOL, Ramón Adolfo
ECHEVERRÍA, Luis María
ELÍAS, Ángel Mario
ENDEIZA, Eduardo Aníbal
ESPECHE, Alberto Luis
ESTÉVEZ BOERO, Guillermo Emilio
FELGUERAS, Ricardo Ernesto
FERNÁNDEZ, Aníbal
FERNÁNDEZ, Roberto Enrique
FERNADAS, Miguel Enrique
FERREYRA, Benito Orlando
FESCINA, Andrés Julián
FLORES, Rafael Horacio
FOLLONI, Jorge Oscar
FONTELA, Moisés Eduardo
FORLIZZI, Roberto José
FREYTES, Carlos Guido
FURQUE, José Alberto
GARAY, Nicolás Alfredo
GARCÍA, Pedro Alberto

A-19-11
B-02-02
A-06-02
A-01-02
A-07-01
B-21-02
A-20-01
B-04-01
A-10-01
A-13-01
A-01-01
B-01-02
A-01-04
B-01-03
B-07-01
A-04-02
B-22-02
A-01-01
A-14-01
A-21-02
B-01-02
A-01-03
A-01-02
A-01-03
B-06-02
B-01-01
B-21-02
B-18-01
B-17-02
A-21-26
A-11-02
B-06-02
B-01-01
B-03-01
A-24-02
B-02-13
B-20-01
A-17-15
B-01-04
A-13-01
A-07-01
A-03-02
B-05-10
B-01-14

GARCÍA, Roberto Juan
 GARCÍA CUERVA, Ignacio Santiago
 GATTI, Héctor Ángel
 GENTILE, Jorge Horacio
 GERMANÓ, Alirio Raúl
 GÓMEZ, José Ernesto
 GÓMEZ, Roque Julio César
 GÓMEZ MIRANDA, María Florentina
 GONZÁLEZ, Alberto Ignacio
 GONZÁLEZ, Eduardo Aquiles
 GONZÁLEZ, Luis Mario
 GONZÁLEZ, Oscar Félix
 GONZÁLEZ GASS, Gabriela Marta
 GUERRERO, Antonio Isaac
 GUZMÁN, María Cristina
 HERNÁNDEZ, Santiago Antonio
 HERNÁNDEZ, Santos Abel
 HERRERA, Bernardo Eligio
 HERRERA, Luis Fernando
 IBARRIA, José María
 IGLESIAS, Evaristo Constantino
 IRIBARNE, Alberto Juan Bautista
 JALIL, Luis Julián
 JAROSLAVSKY, César
 KRAEMER, Bernhard
 KOHAN, Eduardo Marcelo
 LAMBERTO, Oscar Santiago
 LARRABURU, Dámaso
 LÁZARA, Simón Alberto
 LENCINA, Luis Ascensión
 LIBONATI, Antonio César
 LIZURUME, José Luis
 LÓPEZ, Jorge Antonio
 LÓPEZ, José Remigio
 LÓPEZ ARIAS, Marcelo Eduardo
 LÓPEZ DE ZAVALA, Fernando Justo
 MACHADO, Oscar Alfredo
 MACHICOTE, Jorge Raúl
 MAGGI, Juan Alberto
 MANRIQUE, Luis Alberto
 MANNY, José Juan
 MARCÓ, Jorge Raúl
 MARELLI, Mabel G. de
 MARTÍN DE NARDO, Marta
 MARTÍNEZ, Gabriel Adolfo
 MARTÍNEZ, Luis Alberto
 MARTÍNEZ GARBINO, Jaime Gustavo
 MARTÍNEZ MÁRQUEZ, Miguel José
 MARTÍNEZ RAYMONDA, Rafael
 MATZKIN, Jorge Rubén
 MÉNDEZ DOYLE de BARRIO, María Luisa
 MERINO, Eubaldo
 MORALES, Eugenio Isidro
 MOSCA, Carlos Miguel Ángel
 MOTTA, José Carlos
 MOURE, Juan Manuel
 NACUL, Miguel Camel
 NATALE, Alberto Adolfo
 NERI, Aldo Carlos
 ORIETA, Gaspar Baltazar
 ORTIZ PELLEGRINI, Miguel Ángel
 OSOVNIKAR, Luis Eduardo
 PACCE, Daniel Victorio
 PAMPURO, José Juan Bautista
 PARRILLI, Oscar Isidro José
 PASCUAL, Rafael Manuel
 PAZ, Fernando Enrique
 PEPE, Lorenzo Antonio
 PIERRI, Alberto Reinaldo
 PUERTA, Federico Ramón
 PUGLIESE, Juan Carlos
 PURICELLI, Arturo Antonio
 QUARRACINO, Matilde
 QUEZADA, Rodolfo Héctor
 RAINUNDI, Carlos Alberto
 RAMOS, Daniel Omar
 RAMOS, José Carlos
 RAUBER, Cleto
 REINALDO, Anibal

A-02-01
 B-01-03
 B-01-05
 A-04-05
 B-24-03
 A-24-01
 B-08-01
 A-02-02
 B-13-20
 A-01-05
 B-21-02
 B-04-01
 B-02-02
 B-24-01
 A-10-11
 A-16-23
 B-01-01
 A-12-01
 B-02-03
 A-01-03
 B-01-02
 B-02-01
 B-15-13
 A-08-02
 A-20-02
 A-01-01
 B-21-01
 A-01-01
 A-02-25
 A-24-02
 A-01-01
 B-07-02
 B-13-01
 A-01-01
 B-17-01
 B-24-03
 B-16-02
 B-12-01
 B-01-01
 A-19-01
 B-02-03
 B-08-02
 B-14-02
 B-09-07
 A-17-02
 B-19-01
 B-08-01
 A-04-02
 B-02-06
 B-11-01
 A-22-02
 A-01-01
 A-06-01
 A-01-02
 A-13-01
 B-01-02
 A-24-01
 B-21-06
 A-02-02
 A-22-01
 B-04-02
 A-15-02
 A-06-01
 A-01-01
 B-15-01
 A-02-02
 A-10-01
 A-01-01
 B-01-01
 A-14-01
 A-01-02
 B-20-01
 A-01-09
 B-15-02
 B-01-02
 A-01-03
 A-03-04
 A-14-02
 A-21-02

RODRÍGUEZ, Jorge Alberto
 ROGGERO, Humberto Jesús
 ROMERO, Carlos Alberto
 ROMERO de ROSSI CIBILS, Zulma
 ROSSO, Carlos José
 ROY, Irma
 RUIZ, Ángel Rafael
 SABIO, Juan Carlos
 SACKS, Rubén Rodolfo
 SALDUNA, Bernardo Ignacio Ramón
 SALVADOR, Daniel Marcelo
 SAMID, Manuel Julio
 SILVA, Roberto Pascual
 SIRACUSANO, Héctor
 SOCCHI, Hugo Alberto
 SODERO NIEVAS, Víctor Hugo
 SORIA, Carlos Ernesto
 SORIA ARCH, José María
 STORANI, Conrado Hugo
 SUÁREZ, Juan Carlos
 SUREDA, Angela Gerónima
 TACTA de ROMERO, Emma Andrea
 TAPARELLI, Juan Carlos
 TAVANO, Juan Bruno
 TELLO ROSAS, Guillermo Enrique
 URIONDO, Luis Enrique Ramón
 VALERGA, Carlos María
 VALLEJOS, Enrique Horacio
 VANOSI, Jorge Reinaldo
 VARGAS AIGNASSE, Rodolfo Marco
 VENESIA, Gualberto Edgardo
 VIGNE, Mario Raúl
 YOUNG, Jorge Eduardo
 ZAMBIANCHI, Carlos
 ZAMORA, Federico
 ZARACHO, Evelio Argentino

B-11-01
 A-04-01
 A-12-01
 A-05-02
 A-15-13
 A-01-01
 B-18-01
 B-01-24
 B-21-01
 A-08-02
 B-01-02
 B-01-01
 A-21-02
 A-02-03
 A-01-03
 B-16-01
 A-16-01
 B-04-02
 B-04-02
 A-11-01
 B-20-02
 B-05-04
 A-21-01
 B-01-01
 A-02-02
 B-22-01
 A-01-02
 A-21-01
 B-02-02
 A-24-01
 B-21-01
 A-08-01
 A-01-02
 B-09-02
 B-01-03
 B-01-01

DIPUTADOS, CON LICENCIA

CAMAÑO, Graciela
 PRONE, Alberto Josué

B-01-01
 B-04-02

AUSENTES, CON SOLICITUD DE LICENCIA PENDIENTE DE APROBACION DE LA HONORABLE CAMARA:

ADAMO, Carlos
 ALVAREZ, Carlos Alberto
 CRUZ, Washington Jesús
 CURTO, Hugo Omar
 FERREYRA, Eduardo Mario
 FIGUEROA, Pedro Octavio
 MONJARDÍN de MASCI, Ruth
 MONTEVERDE, Carlos Roberto
 PARENTE, Rodolfo Miguel
 PARRA, Luis Ambrosio
 POLO, Miguel Ángel
 RODRÍGUEZ, Raúl Eduardo
 SAADI, Luis Alberto
 SEGUÍ, Héctor Miguel
 UNAMUNO, Miguel
 VARELA CID, Eduardo
 VILLEGAS, Juan Orlando

A-22-01
 B-02-04
 B-10-01
 A-01-01
 B-08-07
 B-10-11
 A-01-13
 B-02-01
 B-08-02
 A-21-01
 A-09-22
 B-23-07
 B-03-01
 B-19-02
 A-02-01
 A-04-01
 A-18-02

AUSENTES, CON AVISO:

ABDALA, Germán Darío
 ALENDE, Oscar Eduardo
 ALVAREZ GUERRERO, Osvaldo
 BERICUA, Jorge
 BREARD, Noel Eugenio
 BRUNATI, Luis Pedro
 CAMANO, Dante Alberto
 CAPUTO, Dante Mario
 CARRIZO, Raúl Alfonso Corpus
 CASTILLO, Oscar Anibal
 CRAMARO, Hugo Arnaldo
 CURI, Oscar Horacio
 DOMÍNGUEZ, Roberto Rubén

B-02-04
 B-01-14
 A-16-02
 B-23-02
 B-05-02
 B-01-04
 B-01-01
 B-02-02
 A-04-02
 B-03-02
 B-22-01
 A-13-02
 B-10-01

FERNÁNDEZ, Roberto Carlos
FIGUERAS, Ernesto Juan
MUGNOLO, Francisco Miguel
ORGÁZ, Alfredo
PETELL, Juan Carlos
PROFILI, Gerardo Pedro
RIUTORT, Olga Elena
RODRIGO, Osvaldo
RODRÍGUEZ, Jesús
ROMERO, Roberto

B-01-01
B-01-02
A-01-02
A-04-02
A-09-02
B-13-02
A-10-01
A-01-02
A-02-02
A-17-01

ROSALES, Carlos Eduardo
SALUSSO, Horacio Ramón
STORANI, Federico Teobaldo M.
TOMA, Miguel Angel
TOMASELLA CIMA, Carlos Lorenzo
ULLOA, Roberto Augusto
VEGA ACIAR, José Omar
YOMA, Jorge Raúl
ZAMORA, Luis Fernando
ZAVALEY, Jorge Hernán

A-03-01
B-04-01
A-01-02
B-02-01
A-05-10
B-17-15
A-12-02
B-12-01
B-01-21
A-07-02

Nota: Se consigna respecto de cada señor diputado una indicación destinada a informar sobre la fecha de terminación de su *mandato*, el *distrito electoral* que representa y el *bloque parlamentario* al cual pertenece. Las letras A y B corresponden respectivamente a los mandatos que concluyen el 9 de diciembre de 1991 y el 9 de diciembre de 1993; el número que sigue indica el distrito electoral respectivo, conforme a la equivalencia que se registra a continuación, y el número que figura en último término designa al bloque parlamentario, conforme a la equivalencia que aparece también a continuación.

Distritos electorales: 01, Buenos Aires; 02, Capital Federal; 03, Catamarca; 04, Córdoba; 05, Corrientes; 06, Chaco; 07, Chubut; 08, Entre Ríos; 09, Formosa; 10, Jujuy; 11, La Pampa; 12, La Rioja; 13, Mendoza; 14, Misiones; 15, Neuquén; 16, Río Negro; 17, Salta; 18, San Luis; 19, San Juan; 20,

Santa Cruz; 21, Santa Fe; 22, Santiago del Estero; 23, Tierra del Fuego; 24, Tucumán.

Bloques parlamentarios: 01, Justicialista; 02, Unión Cívica Radical; 03, Unión del Centro Democrático; 04, Movimiento Peronista; 05, de la Democracia Cristiana; 06, Demócrata Progresista; 07, Afirmación Peronista; 08, Fuerza Republicana; 09, Partido Democracia Popular; 10, Liberal de Corrientes; 11, Movimiento Popular Jujelío; 12, Movimiento Popular Neuquino; 13, Partido Federal-C.F.I.; 14, Partido Intransigente; 15, Partido Renovador de Salta; 16, Autonomista de Corrientes; 17, Bloquista de San Juan; 18, Cruzada Renovadora; 19, Defensa Provincial-Bandera Blanca; 20, Demócrata de Mendoza; 21, Movimiento al Socialismo; 22, Movimiento de Integración y Desarrollo; 23, Partido Provincial Rionegrino; 24, Partido Blanco de los Jubilados; 25, Partido Socialista Unificado; 26, Unidad Socialista.

SUMARIO

1. Manifestaciones en minoría. (Pág. 4909.)
2. Izamiento de la bandera nacional. (Pág. 4910.)
3. Convocatoria a sesión especial. Pronunciamento de la Honorable Cámara mediante el que resuelve considerar el asunto mencionado en la convocatoria. (Página 4910.)
4. Manifestaciones de reconocimiento a la labor desempeñada por el ex secretario administrativo de la Honorable Cámara, doctor Alberto Edgardo Balestrini. (Pág. 4910.)
5. Manifestación del señor diputado Marcó por la que rinde homenaje a las víctimas del levantamiento militar del cual se cumple el primer aniversario. (Página 4911.)
6. Consideración del dictamen de las comisiones de Transportes y de Legislación General en el proyecto de ley en revisión sobre Régimen Nacional de Puertos (56-S-91). (Pág. 4911.)
7. Apéndice:

A. Asuntos entrados:
Dictamen de comisión. (Pág. 4955.)

B. Asistencia de los señores diputados a las reuniones de las comisiones. (Pág. 4955.)

—En Buenos Aires, a los tres días del mes de diciembre de 1991, a la hora 20 y 14:

1

MANIFESTACIONES EN MINORIA

Sr. Presidente (Pierri). — Dado que, según se ha informado, hay 127 señores diputados en la casa, se procederá a pasar lista por el sistema electrónico a los efectos de registrar la presencia en el recinto de los señores diputados.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Larraburu. — Señor presidente: ¿se ha verificado que exactamente hay 127 diputados en la casa?

Sr. Presidente (Pierri). — Es la información suministrada por Secretaría.

Tiene la palabra el señor diputado por La Pampa.

Sr. Matzkin. — Señor presidente: observo que el tablero electrónico indica que hay 122 diputados presentes, es decir que estamos con un número muy cercano al quórum. Por esta razón estimo que lo prudente sería esperar cinco minutos para ver si logramos quórum, habida cuenta de que tenemos previsto considerar un proyecto de ley sumamente importante. Por lo tanto, formulo indicación de que se continúe llamando por cinco minutos más.

Sr. Presidente (Pierri). — Si hay asentimiento, se procederá en la forma indicada.

—Asentimiento.

Sr. Presidente (Pierri). — Se continuará llamando por cinco minutos más.

—Se continúa llamando. Luego de unos instantes:

2

IZAMIENTO DE LA BANDERA NACIONAL

Sr. Presidente (Pierri). — Con la presencia de 130 señores diputados queda abierta la sesión especial convocada conforme al requerimiento efectuado por varios señores diputados en número reglamentario.

Invito al señor diputado por el distrito electoral de La Pampa don Juan Carlos Suárez a izar la bandera nacional en el mástil del recinto.

—Puestos de pie los señores diputados y el público asistente a las galerías, el señor diputado don Juan Carlos Suárez procede a izar la bandera nacional en el mástil del recinto. (Aplausos.)

3

CONVOCATORIA A SESION ESPECIAL

Sr. Presidente (Pierri). — Por Secretaría se procederá a dar lectura de la nota presentada por varios señores diputados, en número reglamentario, por la que se solicita que se cite a la Honorable Cámara a sesión especial.

Sr. Secretario (Estrada). — Dice así:

Buenos Aires, 28 de noviembre de 1991.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, don Alberto R. Pierri.

S./D.

De nuestra consideración:

Tenemos el agrado de dirigimos a usted a efectos de solicitarle quiera tener a bien disponer la realización de una sesión especial para el día martes 3 de diciembre a las 17 horas con el objeto de tratar el expediente 56-S-91 (proyecto de ley de puertos).

Agradeciendo de antemano la deferencia que se sirva dispensar a la presente, lo saludamos muy atentamente.

Dámaso Larraburu. — Gualberto Venesia.
— Victorio O. Bisciotti. — Juan P. Baylac. — Angel M. D'Ambrosio. — Ignacio García Cuerva.

Sr. Presidente (Pierri). — Por Secretaría se da lectura de la resolución dictada por esta Presidencia por la que se convoca a sesión especial.

Sr. Secretario (Estrada). — Dice así:

Buenos Aires, 28 de noviembre de 1991.

Visto la presentación efectuada por el señor diputado Dámaso Larraburu y otros señores diputados en el sentido de que se convoque a la realización de una sesión especial para el día 3 de diciembre con el objeto de considerar el proyecto de ley registrado bajo el número de expediente 56-S-91; y

CONSIDERANDO:

Los artículos 25 y 36 del Reglamento de la Honorable Cámara,

El presidente de la Cámara de Diputados de la Nación.

RESUELVE:

Artículo 1º — Cítase a los señores diputados a la realización de una sesión especial para el día 3 de diciembre de 1991, a las 17 horas, con el objeto de considerar el proyecto de ley registrado bajo el número de expediente 56-S-91, de ley de puertos.

Art. 2º — Comuníquese y archívese.

ALBERTO R. PIERRI.

Se han cursado las correspondientes citaciones a los señores diputados.

Sr. Presidente (Pierri). — Corresponde que la Honorable Cámara decida si habrá de considerar el asunto mencionado en el pedido de sesión especial.

Deberá entenderse que el pronunciamiento favorable importará la correspondiente autorización para dar entrada en esta sesión al correspondiente dictamen.

Se va a votar. Se requieren los dos tercios de los votos que se emitan.

—Resulta afirmativa.

4

MANIFESTACIONES

Sr. Jaroslavsky. — Pido la palabra para efectuar una breve manifestación.

Sr. Presidente (Pierri). — Tiene la palabra el señor diputado por Entre Ríos.

Sr. Jaroslavsky. — Señor presidente: el jueves pasado, cuando se realizó la sesión preparatoria, por razones obvias no estaba presente. Ese día fue designado el doctor Enrique Horacio Picado como nuevo secretario administrativo, en reemplazo del doctor Alberto Balestrini, quien se incorporará a esta Cámara como diputado de la Nación.

A título personal debo manifestar públicamente mi reconocimiento a la eficiente labor del doctor Balestrini en el cargo que ocupara. También deseo, y formulo votos al respecto, que el doctor Picado continúe de la misma forma ejerciendo con equidad y eficiencia las delicadas funciones que le atribuye el reglamento de esta Cámara. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Pierri). — Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Albamonte. — Señor presidente: en el mismo sentido que el señor diputado Jaroslavsky, quiero destacar la labor desempeñada por el doctor Balestrini, dejando en claro que en ningún momento utilizó su alto cargo para su interés político personal.

Hace algunos días cuando el señor presidente de la Cámara, por una cuestión de rutina, preguntó a los señores diputados si había que efectuar alguna modificación a los órdenes del día, no hubo un solo legislador que hiciera comentario alguno, lo cual también demuestra la eficiencia del personal de esta Cámara, que permanentemente es vapuleada por los medios de comunicación y, sin embargo, cuando llegan estos momentos a veces cometemos la injusticia de no recordarlo.

Por lo expuesto, adhiero plenamente a las palabras pronunciadas por el señor diputado por Entre Ríos.

5

MANIFESTACIONES

Sr. Marcó. — Pido la palabra, señor presidente.

Sr. Presidente (Pierri). — Tiene la palabra el señor diputado por Entre Ríos.

Sr. Marcó. — Señor presidente: más allá de lo reglamentario, considero que hoy, 3 de diciembre de 1991, esta Honorable Cámara no debería dejar pasar esta fecha sin rendir homenaje a quienes hace exactamente un año, en aciagas jornadas, cayeron en defensa del sistema constitucional. Por ello, en nombre de este cuerpo me permito rendir un merecido homenaje a las víctimas que activamente tomaron parte en la represión durante aquel levantamiento y a aquellas otras inocentes de este brutal atentado contra el sistema institucional. (*Aplausos.*)

6

REGIMEN NACIONAL DE PUERTOS

Sr. Presidente (Pierri). — Corresponde pasar a considerar el dictamen de las comisiones de Transportes y de Legislación General recaído en

el proyecto de ley en revisión por el que se establece el Régimen Nacional de Puertos (*expediente 56-S.-91*).

(Orden del Día N° 1.975)

Dictamen de las comisiones

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes y de Legislación General han considerado el proyecto de ley en revisión sobre Régimen Nacional de Puertos; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan su sanción en la siguiente forma:

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

TITULO I

Ambito de aplicación

Artículo 1º — Todos los aspectos vinculados con la habilitación, autorización, utilización, operación, explotación y administración de los puertos estatales o particulares existentes o a crearse en el territorio de la República, se rigen por la presente ley.

Art. 2º — Denominanse puertos a los ámbitos acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas aptos para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia en buques o artefactos navales para efectuar operaciones de transferencia de cargas entre los modos de transportes acuático y terrestre o embarque y desembarque de pasajeros, y demás servicios que puedan ser prestados a los buques o artefactos navales, pasajeros y cargas. Quedan comprendidas dentro del régimen de esta ley las plataformas fijas o flotantes para alijo o completamiento de cargas.

Art. 3º — Quedan excluidos del régimen previsto en la presente ley los puertos destinados exclusivamente para uso militar por el ejercicio del poder de policía mientras conserven tales afectaciones.

TITULO II

De la habilitación

CAPÍTULO I

De los puertos existentes o a crearse

Art. 4º — Requieren habilitación del Estado nacional todos los puertos comerciales o industriales que involucren al comercio internacional o interprovincial.

Art. 5º — La habilitación de todos los puertos referidos en el artículo 4º debe ser otorgada por el Poder Ejecutivo, según lo establecido en esta ley, comunicando dicha decisión al Congreso dentro del plazo de diez días hábiles, contados a partir de la fecha del decreto respectivo.

Art. 6º — A los efectos de la habilitación, el Poder Ejecutivo deberá tener en cuenta:

- a) Ubicación y límites del puerto;
- b) Identificación de las instalaciones portuarias;
- c) Individualización de las personas físicas o jurídicas titulares y responsables del puerto;
- d) Clasificación del puerto;
- e) Aspectos vinculados con la defensa y seguridad nacional y normas de ordenamiento territorial provincial;
- f) Incidencia en el medio ambiente, niveles máximos de efluentes gaseosos, sólidos y líquidos;
- g) Normas de higiene y seguridad laboral;
- h) Control aduanero y de migraciones;
- i) Policía de la navegación y seguridad portuaria y náutica;
- j) No afectación a la normal navegación ni al régimen hidráulico.

Art. 7º — Los puertos se clasifican en:

1. Según la titularidad y los caracteres del dominio, los puertos son:

- a) Estatales, ya sean éstos de carácter nacional, provincial o municipal;
- b) Particulares.

2. Según su uso, los puertos son:

- a) De uso público;
- b) De uso privado.

Son puertos de uso público aquellos que brindan servicios portuarios en forma pública y regular a buques, artefactos navales, carga y pasajeros.

Son puertos de uso público aquellos que brindan servicios específicos en forma restringida a buques, artefactos navales, carga y pasajeros, limitando sus actividades a las necesidades propias de sus titulares o a terceros ocasionalmente.

3. Según su destino, e independientemente de la clasificación de los incisos 1 y 2, los puertos son:

- a) Comerciales;
- b) Industriales;
- c) Científicos;
- d) Recreativos.

Son puertos comerciales aquellos cuya finalidad es la prestación de servicios portuarios a buques, artefactos navales, cargas y pasajeros, cobrando un precio por dichos servicios.

Son puertos industriales aquellos que operan exclusivamente con cargas integradas al proceso industrial, extractivo o de captura propio de las plantas a las cuales deberán estar integrados operacionalmente.

Son puertos científicos aquellos que prestan servicios portuarios exclusivamente para actividades científicas, de investigación tecnológica o educativa.

Son puertos recreativos aquellos que prestan servicios portuarios exclusivamente a actividades deportivas o turísticas.

Sin perjuicio de esta clasificación, los puertos que desarrollen actividades propias de más de una categoría, deberán cumplir los requisitos exigidos para cada una de ellas.

Art. 8º — No se considera cambio de actividad cualquier modificación en las condiciones de explotación derivada de cambios tecnológicos en el proceso industrial de la planta a la que el puerto esté operativamente integrado, de las exigencias del mercado o de las mercaderías que se embarquen o desembarquen en sus instalaciones portuarias.

CAPÍTULO II

De los puertos en funcionamiento

Art. 9º — Los puertos que a la fecha de promulgación de la presente ley se encuentren en funcionamiento y explotación conforme a los planes reguladores portuarios nacionales y a las normas que regulaban la materia en oportunidad de iniciar su actividad, se consideran habilitados para el uso y destino de su clasificación original.

CAPÍTULO III

Consideraciones generales

Art. 10. — La habilitación de los puertos mantiene su vigencia mientras continúe la actividad para la que fuera solicitada y se conserven las condiciones técnicas y operativas exigidas por la presente ley y las reglamentaciones que en su consecuencia se dicten.

TÍTULO III

De la administración y operatoria portuaria

CAPÍTULO I

De la transferencia del dominio, administración o explotación portuaria nacional a los estados provinciales y/o a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y/o a la actividad privada

Art. 11. — A solicitud de las provincias y/o de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, en cuyos territorios se sitúen puertos de propiedad y/o administrados por el Estado nacional, y mediante el procedimiento que al respecto determine la reglamentación, el Poder Ejecutivo les transferirá a título gratuito, el dominio y/o administración portuaria.

En caso que las provincias respectivas no demuestren interés por la mencionada transferencia del dominio o administración de sus puertos o no arribaran a un acuerdo con la Nación, al Poder Ejecutivo podrá mantenerlos bajo la órbita del Estado nacional cuando razones geopolíticas, de fomento o económicas lo justifiquen, transferirlos a la actividad privada o bien desafectarlos.

CAPÍTULO II

De la administración y operatoria estatal

Art. 12. — En el caso especial de los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe, la transferencia prevista en el artículo anterior se efectuará a condición de que, previamente, se hayan constituido entes públicos no estatales que tendrán a su cargo la administración y explotación de cada uno de esos puertos. Estos entes se organizarán asegurando la participación de los sectores particulares interesados en el quehacer portuario, comprendiendo a los operadores, prestadores de servicios, productores, usuarios, trabajadores y demás vinculados a la actividad. Las provincias en cuyo territorio se encuentre emplazado el puerto y el o los municipios en cuyo o cuyos ejidos se halle situado el puerto también tendrán participación en los entes de acuerdo a la modalidad que establezca el estatuto respectivo de cada puerto. Las entidades que administren y exploten los puertos mencionados tendrán la facultad de determinar el propio tarifario de servicios, debiendo invertir en el mismo puerto el producto de su explotación, conforme lo establece el estatuto respectivo.

Art. 13. — Los puertos estatales pueden ser operados, explotados y administrados en forma directa o por personas jurídicas estatales, mixtas o privadas, con la limitación prevista en el artículo anterior para los puertos mencionados, mediante la celebración de los contratos pertinentes y de conformidad a las disposiciones de esta ley, quedando prohibidas las prácticas monopólicas.

La explotación y operación serán concedidas para cada una de las terminales especializadas que resulten de la sectorización de cada puerto.

Art. 14. — La administración de los puertos comprendidos en este capítulo puede contratar la reparación, modificación, ampliación o reducción de las instalaciones portuarias existentes y la construcción de nuevas instalaciones, dársenas, escolleras o cualquier otro elemento necesario para la prestación de servicios portuarios.

Art. 15. — En caso de licitación de obra pública para la reparación, modificación, ampliación o construcción de puertos o instalaciones portuarias, muelles, elevadores, terminales especializadas y toda otra instalación portuaria puede celebrarse convenios de anticresis.

Art. 16. — Cuando los acuerdos previstos en el artículo 13 comprendan las obras o construcciones determinadas en el artículo 14, los plazos de vigencia de dichos acuerdos tendrán el término suficiente para permitir la amortización racional de las obras, pudiendo renovarse por períodos similares o inferiores.

CAPÍTULO III

De la administración y operatoria de los puertos particulares

Art. 17. — Los particulares pueden construir, operar, explotar y administrar puertos en terrenos fiscales o

de su propiedad, cualquiera sea su uso o destino, teniendo en cuenta las normas nacionales, provinciales o municipales en vigencia.

Cuando las necesidades técnicas de su construcción hagan necesario el desarrollo de obras de infraestructura sobre la línea de ribera o espejos de agua, los particulares podrán ocuparlas previa autorización técnica de esas obras siempre que las mismas no entorpezcan la normal navegación ni el régimen hidráulico de ese curso de agua y que sus titulares mantengan la afectación portuaria declarada inicialmente.

Art. 18. — Cuando se trate de terrenos fiscales deberán celebrarse los contratos pertinentes por un plazo acorde con las inversiones que se realicen.

Art. 19. — Los buques y las cargas que operen en los puertos de los particulares, están exentos del pago al Estado por servicios portuarios que éste no preste efectivamente.

CAPÍTULO IV

Consideraciones generales

Art. 20. — Cualquiera sea la clasificación del puerto, el responsable del mismo tiene a su cargo por sí o a través de terceros la ejecución de las obras de dragado, señalización, balizamiento y mantenimiento, tanto en sus aguas interiores como en los canales de acceso hasta el troncal de navegación.

También tiene a su cargo el mantenimiento y mejora de las obras y servicios de las instalaciones de amarre y verificar el cumplimiento de los servicios de balizamiento, remolque de maniobras y practicaje que establezcan las autoridades nacionales competentes.

TÍTULO IV

De la jurisdicción y control

Art. 21. — Todos los puertos comprendidos en la presente ley están sometidos a los controles de las autoridades nacionales competentes, conforme a las leyes respectivas, incluido entre otros el régimen laboral y las normas referentes a la navegación y el transporte por agua, y sin perjuicio de las competencias constitucionales locales. Las autoridades de aplicación deben coordinar tales controles ejercidos en razón de las responsabilidades inherentes a los organismos nacionales al solo efecto de que no interfieran con las operaciones portuarias.

TÍTULO V

De la autoridad de aplicación

Art. 22. — La autoridad de aplicación de la presente ley será la que determine el Poder Ejecutivo en el ámbito del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación, o en el que en el futuro absorba su competencia, y tendrá las siguientes funciones y atribuciones, sin que esta enunciación pueda considerarse taxativa:

- a) Asesorar al Poder Ejecutivo en la habilitación de los puertos conforme a los artículos 5º y 9º de la presente ley;

- b) Controlar el cumplimiento de las disposiciones de la presente ley y su reglamentación;
- c) Controlar que los titulares de las habilitaciones portuarias otorgadas den cumplimiento a los proyectos constructivos que justificaron su solicitud y den a los puertos e instalaciones portuarias la finalidad que condicionó la habilitación. Proponer al Poder Ejecutivo la suspensión de dichas habilitaciones hasta que sean restablecidas las condiciones exigidas o sugerirle la cancelación definitiva cuando circunstancias objetivas y debidamente probadas acrediten la imposibilidad de su restablecimiento;
- d) Promover y hacer efectiva la modernización, eficiencia y economicidad de cada uno de los puertos del Estado nacional;
- e) Estimular y facilitar la inversión privada en la explotación y administración de los puertos;
- f) A su requerimiento, dar asesoramiento técnico, administrativo y jurídico a las provincias y municipios en materia portuaria;
- g) Proponer al Poder Ejecutivo las políticas generales en materia portuaria y de vías navegables;
- h) Establecer los acuerdos delimitando las responsabilidades en el dragado de los accesos y dársenas de cada puerto, en caso en que ello fuera necesario en zonas donde la responsabilidad sea de dudosa o conflictiva determinación;
- i) Dictar las normas técnicas para la autorización de las obras de ribera y espejos de agua de cada puerto;
- j) Intervenir en los planes reguladores de los puertos estatales y asegurar su cumplimiento;
- k) Aprobar los estatutos de las entidades que administran los puertos estatales nacionales;
- l) Realizar todo cuanto fuere menester para el cabal ejercicio de las funciones y atribuciones otorgadas en el presente capítulo.

La autoridad de aplicación contará con un consejo asesor ad honorem, integrado por un representante por cada uno de los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe; un representante por los puertos provinciales y un representante por los puertos privados.

TITULO VI

De la reglamentación

Art. 23. — La reglamentación, entre otros aspectos, debe contener:

- a) La obligatoriedad de llevar en todos los puertos registros contables y de las operaciones realizadas, que permitan un fácil acceso a la información necesaria para el ejercicio de las competencias de la autoridad de aplicación;
- b) Las condiciones que deben reunir los peticionantes de las habilitaciones o concesiones de uso, explotación o administración de los puertos;

- c) Las instalaciones y facilidades que en los puertos deban facilitarse a las autoridades nacionales, policiales y de control;
- d) Pautas referidas a los criterios de higiene y seguridad laboral, incidencia ambiental y controles sanitarios;
- e) Los servicios mínimos y esenciales que deberán prestarse a los buques y a las cargas en los puertos de uso público comercial.

Art. 24. — El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en un período de ciento ochenta días a partir de su promulgación.

TITULO VII

Consideraciones finales

Art. 25. — Deróganse las leyes 16.971, 16.972, 21.892, 22.080, el decreto 10.059/43 ratificado por ley 13.895 y toda otra norma legal o reglamentaria en cuanto se oponga a la presente. Derógase el anexo I de la ley 23.696 en cuanto dice: "Administración General de Puertos descentralización y provincialización. Concesión total o parcial de puertos o instalaciones portuarias".

Art. 26. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 27 de noviembre de 1991.

Dámaso Larraburu. — Marcelo F. López Arias. — Gualberto E. Venesia. — Felipe T. Adame. — Juan C. Ayala. — Eduardo H. Budiño. — Ovidio A. Calleja. — José L. Castillo. — Roberto J. García. — Antonio C. Libonati. — Eugenio I. Morales. — José C. Motta. — Lorenzo A. Pepe. — Víctor H. Soderó Nievas.

En disidencia parcial:

Rodolfo M. Parente. — Ramón A. Dussol. — Víctor A. De Martino. — Juan P. Baylac. — Victorio O. Bisciotti. — Angel M. D'Ambrosio. — Alberto L. Espeche. — Ignacio S. García Cuerva. — Luis M. González. — Gabriela M. González Cass. — Luis A. Lencina. — Miguel A. Ortiz Pellegrini. — Osvaldo Rodrigo. — Daniel M. Salvador.

En disidencia total:

Alberto Aramouni.

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes y de Legislación General, al considerar el proyecto de ley en revisión sobre Régimen Nacional de Puertos, comparten el espíritu del mismo y consideran oportuno efectuar las modificaciones que se le han introducido.

La definición de puerto ha sido ligeramente modificada adoptando una redacción técnicamente más específica y adecuada.

En lo referente a habilitación de los puertos, las modificaciones introducidas restringen la misma a los puertos comerciales e industriales, ya sean éstos los que esencialmente involucran el comercio internacional e interprovincial, por lo tanto más allá de la modificación en sí misma el contenido es coincidente.

En el artículo 7º, inciso a), se reduce la clasificación de puertos estatales debido a que en esencia tanto puertos nacionales, provinciales o municipales, son puertos estatales.

En cuanto a las características de los puertos de uso público, se ha eliminado la condición de ubicación, ya que la misma nada tiene que ver con su uso. Asimismo, se modificó la obligatoriedad de prestación de servicios a todo usuario que lo requiera, ya que la misma está condicionada a factores técnicos y de seguridad particulares de cada buque y tipo de cargas, por ejemplo buques con antecedentes técnicos u operacionales inconvenientes para el puerto, o cargas que por sus características de peligrosidad o contaminación puedan entrañar algún riesgo o perjuicio al puerto o su entorno.

Se consideró conveniente diferenciar los conceptos de puerto recreativo del de puerto científico.

En el artículo 9º se eliminó la palabra "terminal", ya que ésta es un concepto operacional (terminal operativamente especializada) propio de la subdivisión operativa interna de una unidad portuaria.

En lo referente al artículo 11, se consideró que la propuesta del Honorable Senado no contemplaba aquellos casos en que las provincias no demostraran interés o no llegaran a un acuerdo con la Nación, complementándose entonces la redacción original con pautas particulares para tales casos.

En el artículo 12, se consideró conveniente condicionar la transferencia de aquellos puertos que mayor gravitación tienen en nuestro comercio exterior a una forma de administración que permita una activa participación de los principales actores, públicos y privados, y que a su vez dé las garantías necesarias para que la administración del puerto tenga la autonomía más conveniente, sin constituirse tal administración en un negocio en sí mismo, ya que el puerto debe ser un instrumento al servicio del comercio nacional e internacional.

En el artículo 13 se consideró sumamente conveniente establecer un concepto antimonopólico en materia de administración y explotación de los puertos estatales.

A través de la complementación de la redacción del artículo 17 se pretende dar la mayor seguridad jurídica a los inversores interesados en el desarrollo de infraestructura portuaria.

En el artículo 20 se hace hincapié en que si bien el responsable del puerto se hará cargo del balizamiento, técnicamente el mismo está sujeto a la autoridad nacional competente en la materia.

Por otra parte, se eliminó lo referente a licencias habilitantes para prácticos, ya que esto está expresamente dispuesto por una ley específica.

En el artículo 21 se elimina el inciso k) por considerarse incluidas estas circunstancias en el inciso c) del mismo artículo, considerando que las sanciones menores deberán ser contempladas en la reglamentación.

Por otra parte, también se eliminó el inciso l) por estar contemplado su contenido en el artículo 16; igual criterio se adoptó con el inciso i) y el inciso j), por estar cubiertos por el artículo 21.

En el artículo 23 se mantiene el contenido original, adaptando su redacción a una mejor técnica parlamentaria.

El contenido del artículo 24 está contemplado en el complemento introducido en el artículo 11.

En el artículo 26 no se derogan los artículos 2.340, 2.639 y 2.640 del Código Civil, por considerarse que el contenido de tal derogación está contemplado por el artículo 17.

Por todo lo expuesto, se solicita el voto favorable de la Honorable Cámara.

Dámaso Larraburu.

FUNDAMENTOS DE LA DISIDENCIA TOTAL

Señor presidente:

Por lo expuesto a continuación expreso el rechazo total al dictamen sobre Régimen Nacional de Puertos.

No se advierte, en los 25 artículos que conforman su texto, el enunciado de una clara política nacional de puertos, ni normas definidas sobre la preservación del medio ambiente, el desarrollo poblacional de sus zonas de influencia, el mantenimiento y recuperación de las vías navegables, tema éste de importancia dada la existencia de numerosos puertos sobre los ríos Paraná y Uruguay.

Pareciera que el objetivo principal fuera trasladar a la esfera privada la administración y explotación de los puertos de Buenos Aires, Bahía Blanca, Quequén, Rosario y Santa Fe. Para alcanzar esos fines se recurre a una terminología ambigua, que el Poder Ejecutivo, de acuerdo con las amplias facultades de reglamentación que el proyecto le otorga, interpretará en beneficio de la teoría privatista que hoy impera.

El primer paso consiste en sacar de la esfera del Poder Legislativo la facultad de "...habilitar los puertos que considere conveniente..." (artículo 67, inciso 9, Atribuciones del Congreso, Constitución Nacional), según el artículo 59 del proyecto, la habilitación de todos los puertos debe ser otorgada por el Poder Ejecutivo "comunicando dicha decisión al Congreso dentro del plazo...", etcétera. Lo cual no es más que una fórmula de cortesía, sin ningún poder de veto o rechazo.

El segundo paso, pasar a manos privadas la explotación de los cinco puertos más importantes del país. En los artículos 11, 12, 13, 14, 15 y 16 se expone este plan: su explotación estará a cargo de sociedades de derecho privado o de entes públicos no estatales, estos últimos constituidos por representantes del Estado nacional, de la provincia, de los municipios, de las cámaras empresarias y de las asociaciones profesionales, todas ellas vinculadas con la actividad portuaria.

¿Quién convocará y amalgamará todas estas voluntades? Y en tal supuesto, ¿cómo podrán competir con la capacidad económica de los grupos privados que aspiren a quedarse con la actividad portuaria? Hay en este articulado algunas disposiciones que parecen más una expresión de deseos que una voluntad de firme cumplimiento. Tal la que dice el artículo 20: "Las entidades que administren y exploten los puertos mencionados, tendrán la facultad de determinar el propio tarifario de servicios, debiendo invertir en el mismo puerto el producto de su explotación, conforme lo establece el estatuto respectivo". No imagino a una empresa privada reinvertiendo sus ganancias por imposición legal. Lo hará en la medida que lo dicten sus propios intereses.

Hay un aspecto agravante en este proyecto, con relación al que se impulsara en esta Cámara: se incluye a las municipalidades y en forma expresa a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, para solicitar la transferencia de los puertos nacionales situados en su jurisdicción. Cómo se compadece esta disposición con la teoría privatista llevada a cabo por el gobierno nacional. En el plano teórico sería reavivar un pleito histórico superado hace más de un siglo. Todo indica que esa norma sólo aspira a facilitar el mecanismo de entrega del patrimonio nacional.

Este proyecto también traslada a la esfera del Poder Ejecutivo, por vía de amplias facultades de reglamentación de la ley, aspectos de política de contralor y preservación del medio ambiente de las zonas de influencia de los puertos y otras decisiones que debieron surgir del propio articulado de la ley. También el proyecto omite designar la autoridad de aplicación, resorte del Poder Ejecutivo.

Podríamos aplicar a este proyecto lo que ya hemos denunciado ante la política global de privatizaciones que se está implementando: "Esta política que hoy pretenden imponernos los defensores de cierta modernización, en verdad esconde una colosal transferencia de recursos económicos basada en lo único que aún posee el Estado, sus grandes bienes de capital, representado por la infraestructura del complejo administrativo-societario de los entes públicos".

La Administración General de Puertos Empresa del Estado es un ejemplo de ello.

Los actuales puertos argentinos sobrevivirán o desaparecerán según lo determinen leyes del mercado y los intereses de los grandes grupos económicos que los manejan. En tal caso el interés general, el bien común, no pesarán en las decisiones finales. Podremos preguntarnos, por ejemplo, quién tomará a su cargo el dragado y balizado de los canales del acceso del río de la Plata y las tareas similares en el Paraná inferior, que compromete no sólo la operatividad de los puertos de Buenos Aires, Rosario, sino los puertos intermedios y los que se encuentran en el curso superior.

¿O es que habrá un ente estatal que se hará cargo de aquellas tareas que las respectivas y particulares empresas de cada puerto entiendan que no son de su competencia? Las tentativas de incorporar a esta ley disposiciones sobre el funcionamiento y mantenimiento de las vías navegables chocó contra la voluntad de

sus autores, quienes adujeron que ésta era una ley de puertos, que no debía avanzar sobre otras áreas, como las vías navegables o los mismos caminos terrestres de acceso. Esta indefinición me lleva a preguntar ¿quién tomará a su cargo el dragado de acceso al puerto de Santa Fe para que sea operativo? ¿Quién realizará las tareas de ampliación de defensas y del espejo de agua del puerto de Quequén? Sospecho que el Estado, es decir el erario público, antes de su privatización.

Alberto Aramouni.

ANTECEDENTE

Buenos Aires, 18 de septiembre de 1991.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación

Tengo el honor de dirigirme al señor presidente, a fin de comunicarle que el Honorable Senado, en la fecha, ha sancionado el siguiente proyecto de ley que paso en revisión a esa Honorable Cámara:

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

TITULO I

Ambito de aplicación

Artículo 1º — Todos los aspectos vinculados a la habilitación, administración, y operación de los puertos estatales y particulares existentes o a crearse en el territorio de la República, se rigen por la presente ley.

Art. 2º — Denomínase puerto a los ámbitos acuáticos y terrestres que comprenden en su conjunto a: radas, dársenas, fondeaderos, ancladeros, canales de acceso y derivación, escolleras, muelles, atracaderos, edificios, instalaciones mecánicas y electromecánicas y toda otra instalación principal o accesoria, fija o flotante, con características naturales o artificiales, aptas para las maniobras de fondeo, atraque, desatraque, entrada, salida, carga, descarga y permanencia de buques y/o artefactos navales con el objeto primordial de proceder a la transferencia de mercaderías y personas en el medio acuático, o entre éste y el terrestre, habilitado conforme a las prescripciones de la presente ley y su reglamentación.

Art. 3º — Quedan excluidos del régimen previsto en la presente ley, los puertos o sectores de éstos destinados exclusivamente para el uso militar o el ejercicio del poder de policía estatal.

TITULO II

De la habilitación

CAPÍTULO I

De los puertos a crearse

Art. 4º — Requeriré habilitación del Estado nacional todos aquellos puertos que involucren el comercio internacional o interprovincial.

Art. 5º — La habilitación de todos los puertos referidos en el artículo 4º será dada por el Poder Ejecutivo nacional, según lo establecido en esta ley, comunicando

dicha decisión al Congreso Nacional dentro del plazo de diez (10) días hábiles, contados a partir de la fecha de esa resolución.

Art. 6º — A los efectos de la habilitación, la autoridad competente deberá tener en cuenta las siguientes pautas:

- a) Ubicación del puerto;
- b) Identificación de las instalaciones portuarias;
- c) Individualización de las personas físicas o jurídicas, titulares de los puertos;
- d) Clasificación de los puertos, según la titularidad del inmueble donde se encuentren ubicados, según su uso y según su destino; categorizaciones que serán definidas por el titular del puerto;
- e) Aspectos vinculados con la defensa y seguridad nacional;
- f) Incidencia en el medio ambiente, niveles máximos de efluentes gaseosos, sólidos y líquidos;
- g) Afectación del puerto al comercio interprovincial y/o internacional;
- h) Normas de higiene y seguridad laboral;
- i) Control aduanero y de migraciones;
- j) Policía de la navegación y seguridad portuaria.

Art. 7º — Los puertos se clasificarán en:

1. Según la titularidad del inmueble: nacionales; provinciales, municipales y de los particulares.
2. Según su uso: uso público y uso privado.

Son considerados puertos de uso público: aquellos que, por su ubicación y características de la operatoria, deban prestar obligatoriamente el servicio a todo usuario que lo requiera.

Son considerados puertos de uso privado: aquellos que ofrezcan y presten servicios a buques, armadores, cargadores y recibidores de mercaderías, en forma restringida a las propias necesidades de sus titulares o las de terceros vinculados contractualmente con ellos. Dicha actividad se desarrollará dentro del sistema de libre competencia, tanto en materia de precios como de admisión de usuarios.

3. Según su destino, e independientemente de la titularidad del dominio del inmueble y de su uso: comerciales, industriales y recreativos en general.

Se consideran puertos comerciales aquellos cuyo destino es la prestación de servicios a buques y cargas, cobrando un precio por tales servicios.

Son considerados puertos industriales aquellos en los que se opere exclusivamente con las cargas específicas de un proceso industrial, extractivo o de captura, debiendo existir una integración operativa entre la actividad principal de la industria y el puerto.

Son considerados puertos recreativos en general, los deportivos, científicos o turísticos locales.

Art. 8º — El destino de los puertos podrá ser modificado con autorización previa y expresa de la autoridad de aplicación. No se considerará cambio de destino la modificación de las instalaciones que resulte de los avances tecnológicos en el proceso industrial, de las exigencias del mercado y de las materias primas o productos elaborados que se embarquen o desembarquen en dichos puertos.

CAPÍTULO II

De los puertos en funcionamiento

Art. 9º — Los puertos y terminales particulares que a la fecha de promulgación de esta ley se encuentren en funcionamiento con autorización precaria otorgada por autoridad competente y conforme a las normas que regulaban la materia, serán definitivamente habilitados por el Poder Ejecutivo nacional, quien deberá comunicar esta decisión al Congreso Nacional dentro del plazo de diez (10) días hábiles contados a partir de la fecha de la resolución.

CAPÍTULO III

Consideraciones generales

Art. 10. — La habilitación de todos los puertos mantendrá su vigencia mientras continúe la actividad de los mismos y el mantenimiento de las condiciones técnicas y operativas exigidas por la presente ley y su reglamentación y que dieron lugar a la habilitación respectiva.

TÍTULO III

De la administración y operatoria portuaria

CAPÍTULO I

De la transferencia del dominio y/o administración portuaria nacional a los estados provinciales y/o Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires

Art. 11. — A solicitud de las provincias y/o de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, en cuyos territorios se sitúen puertos de propiedad y/o administrados por el Estado nacional, y mediante el procedimiento que al respecto determine la reglamentación, el Poder Ejecutivo nacional les transferirá a título gratuito el dominio y/o administración portuarios.

CAPÍTULO II

De la administración y operatoria del Estado nacional

Art. 12. — La administración de los puertos nacionales será ejercida por personas jurídicas públicas, privadas o mixtas, según lo disponga el Poder Ejecutivo nacional, procurando además la participación equilibrada del Estado nacional, de los provincias, del o de los municipios en cuyo/s ejido/s se encuentre enclavado el puerto, de los representantes de los operadores y/o prestadores de servicios portuarios, de los representantes de los usuarios del puerto y de las asociaciones profesionales de los trabajadores vinculados a la actividad portuaria y marítima.

Art. 13. — La administración de los puertos nacionales podrá operar y explotar a éstos por sí, o bien ceder la operatoria y explotación a personas jurídicas estatales, mixtas o privadas, a través de contratos de concesión de uso o locación total o parcial, mediante el procedimiento de licitación pública y conforme a las disposiciones de la presente ley.

Art. 14. — La administración de los puertos nacionales podrá celebrar acuerdos con personas físicas o de existencia ideal, a fin de reparar, modificar, ampliar o reducir las instalaciones existentes o construir nuevas, para la prestación de servicios portuarios, mediante la adopción de cualquier alternativa de procedimiento que determine la autoridad de aplicación, conforme la legislación vigente.

Art. 15. — En caso de licitación de obras públicas para la construcción o reparación de puertos o instalaciones, muelles, elevadores, terminales de contenedores y toda otra instalación principal o accesorio, la administración comitente podrá celebrar acuerdo de anticresis.

Art. 16. — Los plazos de cualquiera de los contratos mencionados en los artículos anteriores, deberán permitir la amortización racional de las inversiones acordadas entre las partes.

CAPÍTULO III

De la administración y operatoria de los puertos de los particulares

Art. 17. — Los particulares podrán construir, administrar y operar puertos de uso público o de uso privado, con destino comercial, industrial o recreativo, en terrenos fiscales o de su propiedad.

Art. 18. — Los buques y las cargas que operen en los puertos de los particulares estarán exentos del pago al Estado de derechos y tasas por servicios portuarios que éste no preste efectivamente.

Art. 19. — La reglamentación establecerá los servicios mínimos y esenciales que deberán prestarse a los buques y a las cargas en los puertos de uso público comerciales, y las instalaciones que deberán facilitarse a las autoridades policiales y de control, tanto en los puertos de uso público como de uso privado y cualquiera sea su destino.

CAPÍTULO IV

Consideraciones generales

Art. 20. — El responsable de cada puerto, cualquiera sea su titular y clasificación de éste, tendrá a su cargo: el mantenimiento y mejora de las obras y servicios esenciales, tales como profundidades y señalización de los accesos y espejos de agua, instalaciones de amarre seguro, remolque y practicafe. La referida responsabilidad deberá ejercerse en un todo de acuerdo a las normas vigentes emitidas en función del poder de policía que ejerce el Estado nacional en estas materias. La Prefectura Naval Argentina será la autoridad competente para expedir las licencias habilitantes para ejercer el practicafe.

TÍTULO IV

De la jurisdicción y control

Art. 21. — Todos los puertos que se habiliten en el territorio y aguas jurisdiccionales de la República, estarán sometidos a control de las autoridades nacionales

competentes en materia de aduanas, migraciones, sanidad animal y vegetal, certificación de calidad de granos y demás productos y subproductos animales y vegetales, construcciones, contaminación del medio ambiente, seguridad marítima y de la navegación, seguridad pública portuaria en lo que fuere materia federal, navegación y comercio por aguas interjurisdiccionales.

TÍTULO V

De la autoridad de aplicación

Art. 22. — La autoridad de aplicación de la presente ley será la que determine el Poder Ejecutivo nacional en el ámbito del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación, o en el que en el futuro absorba su competencia, y tendrá las siguientes funciones y atribuciones, sin que esta enunciación pueda considerarse taxativa:

- a) Asesorar al Poder Ejecutivo nacional en la habilitación de los puertos conforme al artículo 5º y 9º de la presente ley;
- b) Controlar dentro del ámbito de la actividad portuaria el cumplimiento de las disposiciones de la presente ley y de las reglamentaciones que en su consecuencia se dicten en el orden competencia nacional;
- c) Controlar que los titulares de las habilitaciones portuarias otorgadas, den cumplimiento a los proyectos constructivos y operativos que justificaron su solicitud, y den a los puertos e instalaciones portuarias la finalidad que condicionó la habilitación. Podrá suspender dichas habilitaciones hasta que sean restablecidas las condiciones exigidas o cancelarla definitivamente, cuando circunstancias objetivas y debidamente probadas, acrediten la imposibilidad de su restablecimiento;
- d) Promover y hacer efectiva la modernización, eficacia y economicidad de cada uno de los puertos del Estado nacional;
- e) Estimular y facilitar la inversión privada en la explotación y administración de los puertos;
- f) A su requerimiento, dar asesoramiento técnico y jurídico a las provincias y/o municipios que promuevan las instalaciones de puertos en sus respectivos territorios;
- g) Proponer al Poder Ejecutivo nacional las políticas generales en materia portuaria y de vías navegables;
- h) Establecer acuerdos delimitando las responsabilidades en el dragado de accesos y dársenas de cada puerto, en el caso que ello fuera necesario en zonas donde la responsabilidad sea dudosa o conflictiva determinación;
- i) Controlar, subsidiariamente, en el ámbito portuario el cumplimiento de cualquier ley o reglamentación cuya aplicación competa a una autoridad nacional;
- j) Coordinar la acción de los distintos organismos de supervisión y control del Estado nacional que actúan dentro del ámbito portuario, con

el fin de evitar la superposición de funciones y facilitar el funcionamiento eficiente del puerto en sí mismo y de los servicios que en él se prestan; todo ello, sin perjuicio de las leyes y reglamentos vigentes en la materia;

- k) Aplicar las sanciones que correspondan por la comisión de las infracciones previstas en el artículo 23 inciso a) de la presente ley;
- l) Fijar el plazo de amortización de las inversiones a los efectos de lo dispuesto en el artículo 16 de esta ley, para el caso de los puertos propiedad del Estado nacional;
- ll) Fijar la alternativa de procedimiento para celebrar acuerdos con personas físicas o de existencia ideal a los fines de lo dispuesto en el artículo 14 de esta ley para el caso de los puertos propiedad del Estado nacional

TITULO VI

De la reglamentación

Art. 23. — El Poder Ejecutivo nacional reglamentará la presente ley en un período de ciento ochenta días a partir de su promulgación.

Entre otros aspectos la reglamentación contendrá:

- a) El régimen disciplinario al que se someterán los incumplimientos de las disposiciones legales o reglamentarias en que incurrieren los titulares de las administraciones portuarias. Las sanciones podrán ser: suspensión de la habilitación por tiempo determinado y caducidad de la habilitación; quedando abierta en todos los casos la vía recursiva ante la autoridad que corresponda en el ámbito administrativo, así como ante la justicia competente;
- b) La obligatoriedad de llevar en todos los puertos registros contables y de las operaciones realizadas, que permitan un fácil acceso a la información necesaria para el ejercicio de las competencias de la autoridad de aplicación;
- c) Las condiciones que deben reunir los peticionantes de las habilitaciones o concesiones de uso, explotación y/o administración de los puertos;
- d) La enumeración de los servicios mínimos y esenciales y las instalaciones que deberán facilitarse a las autoridades policiales y de control en los puertos conforme al artículo 19 de la ley;
- e) Pautas referidas a los criterios de higiene y seguridad laboral, incidencia ambiental, controles sanitarios.

Art. 24. — La reglamentación determinará los puertos respecto de los cuales el Poder Ejecutivo nacional se reserva la titularidad y administración, entre aquellos no reclamados por las provincias que los posean en el ámbito de su territorio. Asimismo, aquellos puertos cuya transferencia no sea de interés para las provincias ni para la actividad privada, y que el Estado nacional considere conveniente mantener, serán administrados y operados por éste, conforme a los lineamientos señalados en el artículo 12 de la presente ley.

TITULO VII

Consideraciones finales

Art. 25. — Deróganse las leyes 16.971, 16.972, 2.892, 22.080, el decreto 10.059/43 y toda otra norma legal o reglamentaria en cuanto se oponga a la presente

Art. 26. — A los fines previstos en la presente ley, no será aplicable lo dispuesto en los artículos 2.340, 2.639 y 2.640 del Código Civil.

Art. 27. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Saludo a usted muy atentamente.

LUIS A. J. BRASESCO.
Hugo R. Flombaum.

Sr. Presidente (Pierri). — En consideración en general.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Larraburu. — Señor presidente, desde hace muchísimos años la comunidad portuaria y la totalidad de los hombres que tienen vinculación con el sector portuario están reclamando la sanción legislativa de este trascendente proyecto.

En primer lugar, quisiera destacar la actitud permanente de los distintos miembros de esta Honorable Cámara por el aporte de ideas, no sólo por parte de quienes integran la Comisión de Transportes —que fue cabecera de este asunto— sino también por los integrantes de comisiones de Legislación General y de Economía, pues todos entendieron que este tema es esencial para el desarrollo de la Nación.

Desde sus orígenes la Argentina ha demostrado poco interés —incluso diría poco entusiasmo— por cuestiones tan trascendentes como los intereses marítimos. Como oriundo de una ciudad portuaria —Bahía Blanca—, puedo afirmar que tanto en charlas cotidianas y simples como en reuniones políticas solemos decir que pese a ser hombres que vivimos cerca del mar, le damos la espalda. Esta situación que se da en Bahía Blanca puede observarse a lo largo y ancho de todo nuestro país.

No tenemos una cultura marítima; estamos alejados de cuestiones tan importantes como ésta. No somos conscientes de que la Argentina es un país pseudoinsular, enclavado en esa enorme inmensidad que es el hemisferio marítimo, el Sur. Paradójicamente hemos actuado como si los grandes centros económicos con quienes comerciar estuvieran como quien dice “a la vuelta, aquí nomás”. En tal sentido estamos viviendo una jornada histórica en el Parlamento argentino. Cuando digo que a veces los hombres comunes no tienen cultura marítima o que los hombres de las ciudades porteñas dan la espalda al mar, también debo señalar que los

hombres políticos adolecemos de esa cultura marítima. No tenemos una concepción auténtica y estricta sobre la cuestión portuaria.

¿Por qué expreso que ésta es una jornada histórica del Parlamento argentino, más allá de que las bancas no luzcan como en otras jornadas trascendentes del Congreso? Es que por primera vez en esta Cámara de Diputados estamos considerando una ley estrictamente portuaria: estamos debatiendo el primer marco jurídico que atañe a la totalidad del puerto.

Haciendo un resumen de la evolución de la legislación portuaria, mencionaré algunos decretos y leyes que estuvieron destinados a esta cuestión. Como dije, estos antecedentes reflejaron una visión muy parcializada y no contemplaron global ni concretamente el tema, como lo hace el proyecto que hoy nos ocupa.

Así podemos recordar la ley 8.389, del 28 de septiembre de 1911; esta norma contempló la autonomía del puerto de Buenos Aires y tuvo vigencia hasta 1918. En 1937 hubo un proyecto de ley orgánica de administración del puerto de Buenos Aires; a tal fin, según este proyecto se creaba una entidad de carácter industrial y económico dependiente del Ministerio de Agricultura: esta iniciativa jamás pudo plasmarse en una ley de la Nación. En marzo de 1947 se aprobó la ley 12.964, por la que se creó la Administración General de Aduanas y Puertos de la Nación. El 22 de enero de 1949 se dictó un decreto por el que se creó la Dirección Nacional de Puertos y Vías Navegables. El 7 de marzo de 1956 se sancionó el decreto ley 4.261, que creó la Administración General de Puertos con carácter de empresa del Estado. Estas normas —más la ley 22.080 de 1979, que expresaba la necesidad de propiciar el funcionamiento de puertos privados específicos y la formación de sociedades mixtas o privadas para la explotación de puertos comerciales— constituyeron los distintos instrumentos políticos que legislaron sobre la actividad portuaria.

Por eso digo, sin temor a equivocarme, que ésta es la primera vez que la Cámara de Diputados de la Nación trata un marco jurídico global, que no contempla cuestiones parciales de la vida de los puertos.

¿Cuál es el diagnóstico que hacemos de los puertos argentinos? Están manejados en forma centralizada desde la Administración General de Puertos. Aquí se incluyen desde los puertos más significativos —llamados mayores— hasta los menos importantes; están comprendidos desde el puerto de Ushuaia hasta los situados en el Alto Paraná. Es decir que desde Buenos Aires

se ejerce una administración centralizada y rígida. Encontramos que el Estado no cuenta con recursos para desarrollar la infraestructura portuaria, ni existe una real participación de todos los sectores interesados en el manejo de los puertos; por supuesto, no hay una garantía o un marco jurídico que brinde seguridad a la inversión privada en materia portuaria.

En todo lo relativo a los puertos interviene la Administración General de Puertos, pero hay alrededor de diez entidades más que tienen diferentes funciones; de ese modo se superponen tareas y responsabilidades. Entre tales organismos podemos mencionar a la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, la Dirección de Marina Mercante, las capitanías de Puertos, la Dirección Nacional de Migraciones, la Prefectura Naval y la Junta Nacional de Granos, entre otras. Cada una de éstas tiene alguna incumbencia en la materia, pero además —insisto— se da una superposición de funciones y de responsabilidades. Con esto quiero significar que la realidad portuaria es en la actualidad sumamente vasta y compleja, y nuestro país necesita en ese sentido todo lo contrario, o sea, ir hacia el otro extremo de lo que estamos describiendo. Hoy la República Argentina se ve compelida a comerciar, producir, importar y exportar; pero esta necesidad no se compadece con el funcionamiento de los puertos argentinos. El puerto no deja de ser un modo del transporte, un eslabón de oro en la cadena de servicios del comercio internacional.

De acuerdo con la descripción que estamos efectuando de la realidad portuaria encontramos que hay desvíos operativos y comerciales que indudablemente provocan una distorsión en los costos que es sufrida por el productor, el ciudadano común y la Nación en su conjunto. Esta situación de costos limita al productor en cuanto a la competitividad de sus productos en el mercado internacional, afecta al ciudadano común —aunque muchos no le sepan— porque encarece los productos —cualquier producto que tenga aunque sea una pizca de un insumo no nacional—, y perjudica a la Nación en su conjunto por el desvío de cargas induciendo efectos negativos, a través del rubro servicios, en el balance comercial. Sé que esto parece insólito, pero es así: muchos productos de nuestro país salen por puertos uruguayos o chilenos.

Es por todo esto que desde hace bastante tiempo y con razón se viene señalando a lo largo y a lo ancho de la República la necesidad de contar con un marco jurídico que regule y modere la actividad portuaria. Hoy los dipu-

tados de la Nación estamos tratando de dar concreción a esta iniciativa.

Hemos efectuado un muy somero análisis histórico y crítico de la realidad portuaria, y con entusiasmo fundamentamos este proyecto de ley, que analizaremos de modo puntual en la consideración en particular.

Esta iniciativa aspira a ordenar la actividad portuaria que tiene como meta federalizar, descentralizar y desburocratizar en consonancia con la Ley de Reforma del Estado que este Parlamento sancionó más de un año atrás.

Por medio de este proyecto de ley deseamos reconocer el rol de la inversión privada, destacando la importancia de las ya hechas en esta actividad, sobre todo de aquellas que se han efectuado en las zonas de Rosario y Santa Fe. También queremos, con un marco jurídico adecuado, alentar las futuras inversiones, y promover fundamentalmente el desarrollo de la infraestructura portuaria.

Cuando hablamos de federalizar estamos diciendo que queremos que los puertos argentinos dejen de manejarse desde el centro de la ciudad de Buenos Aires —o sea desde la Administración General de Puertos— y que comiencen a ser manejados por las provincias.

Cuando hablamos de desburocratizar, nuestra intención es quitar las funciones excesivas que hemos señalado, a fin de que los puertos sean manejados por las provincias, que son las que conocen lo relativo a ese manejo y las que sufren las trabas y la burocracia que se genera desde la capital de la República.

En este sentido, venimos a decir que queremos la devolución de los puertos a las provincias, que son sus auténticas dueñas. Avanzando en esa consideración, en el artículo 11 —cuyo análisis vamos a profundizar durante el tratamiento en particular— señalamos que pretendemos que los puertos de Buenos Aires, Bahía Blanca, Quequén, Rosario y Santa Fe también pasen a la órbita de sus respectivas provincias. En este punto, seguramente vamos a discutir amablemente tal posición con la bancada radical, quien ha señalado su disidencia a este respecto. No obstante, desde el justicialismo queremos insistir en el traspaso de estos puertos a las provincias.

Al hablar de los puertos de Buenos Aires y de Santa Fe —que llamamos “mayores”—, queremos introducir un párrafo especial acerca de cómo debe ser su manejo. Superada la discusión sobre el problema de su dominio —o sea si deben incluirse en la órbita de los estados provinciales o del Estado nacional— nuestro deseo es garantizar su manejo como instru-

mento fundamental para el desarrollo económico de la República.

Por eso, agregamos al proyecto un artículo en el que señalamos que dichos puertos deben manejarse descentralizadamente, a través de entes públicos no estatales en los que participen y actúen representantes de los municipios en cuyo ejido se encuentren, de las provincias a cuya órbita pertenezcan y de los operadores, productores, empresarios y trabajadores. En fin, deseamos que no haya sectores que miren de costado la realización y el despegue de estos puertos.

Queremos que todos sean protagonistas del desarrollo de una actividad tan trascendente como la portuaria, que a su vez es fundamental para el desarrollo económico de vastas zonas de la Argentina. Me refiero a las ciudades eminentemente marítimas y fluviales que necesitan del desarrollo de esta cuestión que aquí estamos analizando.

¿Cuál es nuestro anhelo en relación al proyecto que estamos considerando? Sabemos que nuestros propósitos no se pueden concretar de un día para otro, porque la simple sanción de este instrumento jurídico no va a cambiar rápidamente una realidad que se viene dando desde hace muchísimos años en el país.

Esperamos con humildad que la sanción de este proyecto —en el que han trabajado sin mezquindad senadores y diputados de la Nación, funcionarios del Poder Ejecutivo, sindicatos de trabajadores, empresarios y distintas entidades vinculadas a esta actividad—, sea el puntapié inicial para el reconocimiento de la importancia de los intereses marítimos en la Argentina. También anhelamos que de a poco los ciudadanos argentinos empecemos a sentir la importancia de lo que es el mar y la magnitud de las comunicaciones mantenidas a través de nuestros ríos y puertos. Queremos que nuestros puertos sean operativa y técnicamente eficaces y modernos; que sean competitivos y que podamos demostrar eficiencia en su manejo. Debemos evitar que sean los más ineficaces de América y del mundo y que se nos señale como los dueños de puertos “sucios”, por lo que nuestras cargas terminan saliendo por los puertos de Chile y Uruguay.

Durante la discusión en particular, trataremos algunas cuestiones trascendentes que van a complementar el marco jurídico del tema en tratamiento. Más allá del aporte que realicemos nuestros compañeros de bancada, con profunda satisfacción debo decir que celebro esta jornada que algún día la historia revelará como un es-

labón más del cambio en la Argentina respecto de un tema tan importante como el que tenemos en discusión.

Después de esta sanción tendremos que tratar otras cuestiones que tienen íntima vinculación con el tema puertos, esto es, todo lo relacionado con el abaratamiento de costos y con lograr mayor eficiencia en el manejo de nuestro comercio exterior, dragado, remolque, practica y pilotaje.

En síntesis, los diputados de la Nación comenzamos a trascender, a opinar, a ayudar y a comprometer nuestro esfuerzo, nuestras ideas y nuestra inteligencia en temas tan significativos como el que hoy estamos analizando, algo que la sociedad desde hace mucho tiempo nos viene reclamando.

Espero que este debate en general pueda agotarse en el día de hoy, para que en pocas horas podamos votar; también espero que el Senado de la Nación convierta en ley este proyecto rápidamente, porque son pocas las observaciones que haremos a la iniciativa que nos viene en revisión. Quizá, en pocos días, podamos celebrar que ya no habrá más dudas ni preocupaciones para que los sectores interesados puedan hacer las inversiones del caso. Con puertos como los de Santa Fe, Rosario, Quequén, Bahía Blanca y Buenos Aires —así como otros privados que pertenecen a empresarios que aceptaron el desafío de la inversión— podremos decir que en el país está en marcha el cambio en el tema portuario, enganchado definitivamente en el eslabón del crecimiento que desea la República Argentina. (Aplausos.)

—Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Comisión de Presupuesto y Hacienda, doctor Oscar Santiago Lamberto.

Sr. Presidente (Lamberto). — Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Bisciotti. — Señor presidente: venimos hoy, tal como lo decía el señor diputado Larraburu, a discutir esta tan anhelada ley de puertos que el país busca desde 1853 con la sanción de la Constitución Nacional. Venimos a buscar esta iniciativa porque el país lo reclama. No puede existir una Argentina que intente ponerse de pie para salir a competir en el mundo con una política agresiva exportadora, o con una política de importación de sus insumos claves, si no cuenta con las bocas de salida preparadas adecuadamente para la exportación.

Mal podemos hablar de la política de crecimiento si, lejos de ello, seguimos con una política que data de muchos años —fundamental-

mente de períodos de gobiernos militares—, y que consiste en tomar los préstamos de la deuda externa para achicarnos en lugar de crecer. Situación inversa a la de otros países como Brasil que aprovechó la deuda externa contraída para su crecimiento, preparándose para el despegue con sus grandes puertos, mientras nosotros nos encontramos en el lado opuesto. Los argentinos hemos dejado de mirar hacia el mar y hacia la exportación de productos manufacturados con valor agregado, que es lo que corresponde para desarrollar una política agresiva y alcanzar el objetivo de lograr mejores saldos en nuestra relación comercial con el resto del mundo.

Todas estas políticas equivocadas, llevadas a cabo por muchos gobiernos, tuvieron un punto de inflexión en 1985 durante el gobierno democrático del doctor Raúl Alfonsín, y hoy, durante la gestión del presidente Menem, esperamos concretar esta iniciativa. Debemos destacar que en nuestro país no ha habido un desarrollo portuario adecuado porque no existió una legislación portuaria. Si bien hay normas dispersas que han regulado aspectos variados, en concreto no hubo una norma específica que legislara la actividad portuaria, que definiera los puertos, que los clasificara, que hablara de su ámbito de influencia, de la constitución o no de la autoridad portuaria correspondiente, de la reglamentación y delegación de facultades, que definiera con precisión los puertos nacionales, que hablara de su federalización y de su transferencia o no a las provincias, de su competencia, etcétera.

Aquí ha habido un vacío legislativo que se desarrolló a través de los años. Es más, yo diría que desde el primer tercio de este siglo hubo un vacío legislativo total. Si empezamos a bucear en la legislación y en sus antecedentes, además de las leyes que mencionó el señor diputado Larraburu, veremos que la primera instalación portuaria fue el muelle de la Aduana Nueva, en Buenos Aires.

Por otra parte, el artículo 67 de la Constitución Nacional se refiere no sólo a la facultad del Congreso de habilitar puertos sino también de constituir aduanas; y esta confusión de conceptos existente durante mucho tiempo provocó que se tergiversaran las ideas sobre el puerto y las aduanas. Durante años prevaleció, por sobre todas las cosas, la concepción fiscalista sobre la actividad portuaria del embarque, de la carga y descarga de mercaderías, y del embarque y desembarque de pasajeros.

Frente a este vacío legislativo, observamos que hasta 1943 los puertos eran explotados directamente por manos privadas; los explotaban los

terrocarriles, los importadores, los exportadores y algunos municipios. Pero no había intervención del Estado.

En 1943 comienza la intervención estatal en materia portuaria, aunque faltaba la concesión de la autoridad que rigiera los puertos. Esto se plasma en 1949, con la creación de la Dirección de Puertos y Vías Navegables, que con el transcurso del tiempo constituye la famosa Administración General de Puertos, que hoy rige y maneja los destinos de la actividad portuaria. A partir de entonces, el Estado concentra en la Administración General de Puertos una porción de poder que al no tener normas claras se empieza a deformar, manejándose el organismo con un sentido corporativo que cambió el sistema.

La Administración General de Puertos había sido creada simplemente para la administración de los puertos y con el tiempo fue absorbiendo, en su concepción burocrática, una serie de funciones derivadas de la actividad portuaria. Fue así que se convirtió en legisladora, concedente, permisionaria y explotadora de todos los puertos, deformando el sistema y asumiendo una concepción de tipo corporativo.

Esa deformación del sistema hizo que pasáramos a tener una actividad portuaria centralizada y burocrática, donde todo el mundo pensaba cómo recaudaba los fondos de los puertos para sostener a la Administración General de Puertos. Es decir, todos pensaban en cuestiones burocráticas: en el mantenimiento de las máquinas de escribir, en los burócratas e intermediarios de las concesiones otorgadas y en cómo instrumentar el nuevo formulario para complicar más la transacción portuaria, olvidándose mientras tanto de la planificación de todo lo concerniente a construcción de muelles, dragado de canales y utilización de grúas, o sea, todo lo relativo a la infraestructura portuaria.

Así comenzamos a ver cómo los puertos argentinos trabajaban directamente para la Administración General de Puertos, en vez de ser a la inversa. Se fue creando una situación caótica de ineficiencia, ineficacia y falta de inversiones que reconoció varias causas determinantes. Entre ellas podemos mencionar el sentido estatista y centralista al que me he referido y la idea fiscalista basada en la concepción de que la aduana está antes que el puerto, en vez de ser al revés, es decir, primero el puerto y después la aduana. También contribuyó a esa situación el sentido militar dado a los puertos, porque existía la concepción de que éstos debían estar preparados para la seguridad nacional. Esta idea, basada en la doctrina de la

seguridad nacional, no hacía mención a que los puertos debían estar preparados para el gran despegue de la exportación nacional.

Durante la época de los gobiernos militares los principales cargos vinculados con la técnica portuaria eran desempeñados por militares. Es decir que los técnicos, especialistas, abogados y hombres que conocían la problemática portuaria debían estar subordinados al administrador general de puertos o al capitán general de puertos, que normalmente eran militares que desconocían la realidad y tenían otro enfoque de la política portuaria. Y no digo esto porque esa gente sea ineficiente sino porque para lo que mejor está preparada es para la defensa nacional y la conducción de las fuerzas armadas.

Además, se advirtió un alto espíritu corporativista en la conducción de los puertos argentinos. Cada sector se instaló en los puertos para pujar por la conquista de mejoras particulares. En este sentido, la corporación portuaria representada por los distintos entes que pujaban allí por conseguir mayor poder, creó una competencia terrible entre la Administración General de Puertos, Construcciones Portuarias, Capitanía General de Puertos, Prefectura —en algunas épocas—, Junta Nacional de Granos, Sanidad Animal, Sanidad Vegetal, Aduana, Migraciones, Ferrocarriles Argentinos, Vialidad Nacional, Secretaría de Turismo y diversas agrupaciones que chocaban entre sí. En esta competencia cada organismo pretendía tener un lugar determinado sin aceptar el de los demás.

Así fue como los puertos argentinos perdieron capacidad de decisión, porque además no tenían una autoridad única que fuera capaz de aplicar una legislación, aunque sea sobre la base de normas dictadas por la Administración General de Puertos para la conducción portuaria.

Mientras tanto, los fondos seguían fluyendo al "pozo ciego" —como lo llamo yo— de "Rentas generales" —para ser manejados por la Administración General de Puertos—, provenientes de los grandes puertos como Bahía Blanca, Quequén, Rosario o Buenos Aires, a fin de solucionar los déficit de otros puertos explotados inadecuadamente.

Dentro de los puertos argentinos también se fue creando el problema de la corporación de los sindicatos. Más de treinta sindicatos pujaban a través de sus líneas internas para obtener mejoras y pugnan por lograr conquistas. Esto creó el poder tremendo de la corporación sindical que desnaturalizó la verdadera actividad de los puertos argentinos y que a través de tanto tiempo los ha llevado a una situación caótica que ahora debemos revertir.

Estamos frente a un Estado sedentario que no facilita que se realicen inversiones en materia portuaria si no sancionamos una norma que permita la participación de los particulares junto al Estado.

Debemos encarar una total revisión del panorama portuario argentino, pues hemos abandonado el verdadero camino en la materia. En este aspecto cabe señalar que los puertos carecen del dragado adecuado, es decir, no tienen la profundidad necesaria para operar, y en el extranjero los conocen con el mote de "puertos sucios", no sólo por la demora en rada de los buques, que no pueden ingresar, sino por sus elevados costos. Un buque en estas circunstancias —demorado en rada— paga entre 15 y 18 mil dólares por día. No pensemos en lo que puede llegar a costar un buque "Panamá", que puede ser cargado en parte en Rosario, por ejemplo, y después debe navegar hacia el Sur, hasta Quequén o Bahía Blanca, para efectuar otra carga, ya que tiene un enorme falso flete por cada 130 toneladas de inversión.

Todo esto trae perjuicios que afectan en primer lugar al consumidor, debido al movimiento de los insumos esenciales para la producción nacional, porque la demora en el ingreso a los puertos provoca un aumento de los costos. A su vez, el productor argentino también se ve perjudicado porque al incrementarse los costos no puede competir con los productores extranjeros.

Conviene remarcar en este sentido que tanto Estados Unidos como la Comunidad Económica Europea protegen a sus productores subsidiándolos. Como nosotros no podemos subsidiar a los nuestros ni conseguir que se eliminen los subsidios referidos, tenemos que comenzar por disminuir los costos y concluir con los falsos fletes, permitiendo asimismo la libre competencia tarifaria. Por eso, debemos buscar una obra de dragado perfecta para nuestros puertos. Además, los puertos naturales más importantes de nuestro país se hallan en el Sur, como Puerto Madryn y San Antonio Oeste, que no tienen el *hinterland* de la producción granaria argentina y de la producción manufacturera en general, sino que reciben —caso de Puerto Madryn— los productos derivados del aluminio y de las actividades frutícola y pesquera, a diferencia del puerto de Bahía Blanca, que recibe el *hinterland* de la Pampa Húmeda, de parte de la Patagonia y también de Córdoba. De igual modo, el puerto de Quequén posee un *hinterland* que llega al extremo de la provincia, y en la medida en que mejoraremos su capacidad para el ingreso de buques

posibilitaremos que confluyan sobre una futura playa de contenedores productos de Mendoza, parte de La Pampa y Córdoba, además de los propios de la zona.

El puerto de Buenos Aires es el principal de la Argentina por el volumen monetario que genera, debido al ingreso y salida de productos que por él pasan. En este aspecto, el ciento por ciento de los productos manufacturados del país deben pasar por ese puerto, pero las vías de comunicación ferroviarias o camineras que a él llegan son un desastre. Ya veremos el conflicto que traerá la concesión de Puerto Madero a Buenos Aires. El mismo puerto de Rosario requiere un dragado acorde con el nivel que tiene, y con el de Santa Fe ocurre algo similar, ya que deberá ser el que reciba la influencia notable de la hidrovía futura.

Todo esto tiene que ser pensado para poder salir a competir. De ahí que sea necesario clarificar la política portuaria.

En 1985 se comienza a revertir esta política. Por un lado, ingresa al Senado un proyecto del radicalismo, cuyo tratamiento se demora hasta hace unos pocos días, cuando en una forma intempestiva se lo sanciona y es el que hoy consideramos.

Frente a la demora que sufrió la iniciativa que el radicalismo había presentado, esta Cámara comenzó el tratamiento de un proyecto que la bancada radical había elaborado en noviembre del año pasado. El Poder Ejecutivo también ingresó por el Senado un proyecto con características semejantes al nuestro.

Las comisiones de Transportes y de Legislación General tomaron como base los proyectos presentados bajo estos números de expedientes: 4.125-D-90, 11-D-91, 47-D-91 y 118-D-91 y se llegó a un dictamen único, que solicito se inserte en el Diario de Sesiones como antecedente de lo consensuado entre las bancadas radical, peronista y de la UCEDE.

Justamente cuando esta Cámara se disponía a considerar ese proyecto consensuado —que era más pulido y que simbolizaba el acuerdo de esas bancadas— recibimos en revisión el que había sancionado el Senado. O sea que nos quedaban dos caminos: mantenernos apegados a nuestras más puras concepciones e insistir en nuestro proyecto —lo que significaba tal vez privar al país que cuente con la legislación portuaria adecuada que la sociedad tanto reclama— o introducir modificaciones a la sanción de la Cámara Alta. Optamos por esta última posibilidad en una actitud que resalto como de espíritu constructivo de los diputados de los distintos bloques. Creo que al

efectuarse las correcciones que eran necesarias posibilitamos que los senadores —cuando el proyecto vuelva a la Cámara de origen— le den sanción definitiva, en la seguridad de que se abren perspectivas futuras de una política portuaria seria para el país.

Debo declarar que hemos firmado un dictamen con disidencia parcial de la bancada radical en lo que se refiere a los artículos 11 y 12, ya que consideramos que la futura ley debe tener un sentido federalista y el federalismo no puede ir más allá del federalismo mismo y convertirse en antifederalismo.

Aceptamos la transferencia a las provincias de los puertos que no están definidos como grandes puertos nacionales en el artículo 12, que se refiere a los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe. Decimos, además, que los otros puertos pueden ser cedidos a las provincias o privatizados, salvo aquellos que el Estado, por razones geopolíticas, de defensa o de necesidad, decida mantener dentro de su órbita. Nosotros queremos que esos puertos nacionales sean manejados por entes públicos no estatales o sociedades privadas en las que tengan participación el Estado, la provincia en que se halla el puerto, la municipalidad respectiva, los usuarios, los prestarios y los gremios. Por otro lado, no podemos despojar al gobierno central de estos puertos porque estaríamos desoyendo la política que orientamos hacia el avance de los puertos autónomos.

Nosotros queremos una planificación nacional y no podemos otorgar a las provincias estos puertos que corresponden a la Nación. Bahía Blanca es un puerto nacional y Quequén también lo es; el puerto de Buenos Aires no es de la municipalidad sino del país entero; el de Rosario recibe al NOA y al NEA, y el puerto de Santa Fe también puede constituirse en receptor a través de la hidrovía. Toda esta política nos lleva a disentir y a plantear nuestra disidencia en relación con el citado artículo.

Pero queremos resaltar que el proyecto de ley que estamos tratando en esta ocasión contempla los principios fundamentales de la descentralización, el federalismo— gracias a lo cual las provincias manejarán los puertos que no sean nacionales— y la autonomía portuaria. Esta última permitirá que mediante las instrucciones correspondientes la autoridad portuaria reinvierta en el mismo puerto las utilidades, no como sucede ahora que éstas van a "Rentas generales" para cubrir el déficit. Es decir que el puerto tendrá independencia financiera y la autoridad portuaria fiscal desarrollará una libre competencia tarifaria.

Nosotros queremos que entre los puertos haya competencia tarifaria, pues ello permite que se reduzcan los costos. Además, queremos que las distintas terminales sean objeto de concesiones por parte de la autoridad administradora, permitiendo así la libre competencia. Ello acarreará un beneficio para el país y la producción, pues la introducción de insumos permitirá abaratar los costos.

Por otro lado, deseamos que la gestión de los puertos sea enfocada con un sentido comercial. Por ello, estamos en la búsqueda de una ley que cree estas posibilidades y a la vez permita las inversiones privadas. Por esa razón, reconocemos a través de esta ley a los puertos privados existentes de hecho a la fecha, condicionada específicamente a que hayan cumplido con los planes reguladores nacionales existentes en su oportunidad y cumplan en adelante con las normas a las cuales deberán ajustarse; de lo contrario, la reglamentación tendrá que determinar las sanciones para que no se reconozca dicha habilitación.

Por otra parte, permitimos a los privados la construcción de puertos ya sea en terrenos propios o fiscales, con las obligaciones emergentes y la fiscalización de la autoridad política portuaria nacional, pues esto forma parte de un sistema global. Es decir que si bien pretendemos que existan inversiones privadas, queremos prohibir aquellas que tengan carácter monopolístico. No queremos que los puertos pasen del monopolio estatal, que es malo, al monopolio privado, que es peor. Al respecto planteé mi posición durante la etapa para nosotros oscura de la conducción del doctor Dromi al frente del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, en oportunidad en que se pretendió dar a la política portuaria de este gobierno un enfoque distinto al que se le está otorgando ahora. En este sentido, felicito el cambio que ha experimentado el gobierno en relación con la política portuaria.

He denunciado ante la comisión bicameral respectiva que hombres integrantes de empresas privadas, ocupando cargos en el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, promovieron el dictado de resoluciones como la 51/90, por la cual se otorgaba a una firma determinada —no hace falta nombrarla— la concesión del puerto de Quequén. Nuestra denuncia no fue en vano. Los integrantes de la comisión bicameral se trasladaron al puerto y mantuvieron conversaciones con los usuarios, con los partidos políticos y con las distintas entidades vinculadas. Como consecuencia de ello, observaron que el tema no era viable.

Las privatizaciones tienen que hacerse bien. Estamos de acuerdo con algunas de ellas. Deben hacerse teniendo en cuenta que el destinatario final de un puerto no es el buque sino la mercancía. En definitiva, se busca beneficiar al consumidor mediante el abaratamiento de los costos y al productor por intermedio del incremento de sus beneficios. El productor argentino debe destinar más del 40 por ciento de sus egresos al pago del costo del transporte, mientras que el productor extranjero sólo un 15 por ciento.

Entonces, estas diferencias tienen que sanearse urgentemente, porque si no la situación de caos sería irreversible. Frente a esta política, la comisión bicameral recomienda al Ministerio de Obras y Servicios Públicos la anulación de la resolución 51/90. Sea dicho de paso que todavía no ha sido anulada, lo que crea la sospecha de que en algún momento pueda ser utilizada nuevamente.

Junto con el justicialismo decimos que no queremos los monopolios privados en los puertos. No estamos de acuerdo con los estatales, pero menos con los privados, que tienen derecho a encontrar su lucro, siempre y cuando no lo hagan en desmedro de los grandes intereses del país. Por eso es necesaria una política de apertura portuaria, que brinde el marco jurídico adecuado para que concurran los inversores, para que el Estado planifique, para que intervengan las municipalidades y para que los usuarios y prestatarios puedan agilizar el trabajo portuario.

Durante el gobierno democrático que se inicia en 1983 se produjo una modificación de la política portuaria sostenida por el gobierno militar. Así, el dragado y canalización del canal Mitre del puerto de Buenos Aires permitió alcanzar una profundidad de 32 pies. En virtud de ello, se logró un avance en materia de ingreso de buques hacia el puerto de Buenos Aires.

También podemos dar el ejemplo de Bahía Blanca, que tal vez sea el mejor de los puertos oceánicos que tiene la Argentina. El gobierno del doctor Raúl Alfonsín celebró con la Unión Soviética un acuerdo para efectuar un dragado mediante el pago por medio de la balanza comercial a más de diez años de plazo. Ello ha significado obras por muchos millones de dólares, que hoy prácticamente están concluidas. Este convenio ha sido criticado muchas veces, pero las obras permitieron que Bahía Blanca tuviera un puerto con una profundidad de 45 pies, lo que hace viable el ingreso

de los buques más modernos del mundo. Por supuesto que falta reparar el deterioro causado por la explosión del silo 5 y el sitio 9 del muelle de Ingeniero White, que es el lugar más profundo de Bahía Blanca. Luego de ello tendría mos un puerto argentino en perfectas condiciones.

En 1987 empezamos a bregar para que el convenio de Bahía Blanca se extendiera al puerto de Quequén. Durante nuestro gobierno se realizaron los trabajos en forma casi manual, con un esfuerzo mancomunado de la actividad privada, del Estado nacional y de la Prefectura Naval Argentina. Así la profundidad se llevó de 27 pies a 35 con la simple utilización de explosivos por parte de buzos especiales de la Prefectura Naval Argentina. Fue una tarea destacable y gigante, que permitió mejorar un puerto que sólo tenía una capacidad de 1.800.000 toneladas. Ahora su posibilidad de exportación es de 4 millones de toneladas, aunque sólo exporta 2.600.000 toneladas porque la producción granaria del país no es tan grande.

Hoy el gobierno ha firmado con Rusia la extensión del convenio de Bahía Blanca al puerto de Quequén. La draga Orange ya está instalada allí comenzando a profundizar este puerto argentino de ultramar —el segundo en importancia— para llevarlo en sólo cuatro meses a 45 pies de profundidad.

Recuerdo que se efectuaron muchas críticas sosteniendo que esta operación debía ser realizada por dragadores argentinos, que ya habían succionado la plata al Estado durante muchísimos años. Me refiero a los famosos contratistas del Estado, respecto de los cuales le escuché decir a usted, señor presidente, que habían chupado la sangre al Estado. Es evidente que esta gente quería continuar viviendo dos o tres años más del mismo modo, pero lo cierto es que carece de la tecnología y la capacidad de estas dragas especiales que en cuatro meses harán el trabajo por 12 millones de dólares, que se compensarán con la balanza comercial con Rusia. Además habrá otro puerto competitivo que se sumará al de Bahía Blanca.

Por otra parte, si llegara a suceder alguna de esas cosas que deseamos no ocurran, estaremos en condiciones de sacar la producción granaria del sudeste de la provincia de Buenos Aires por cualquiera de ambos puertos.

Con esta iniciativa avanzamos y nos ponemos de pie en el marco de una política nacional exportadora portuaria para poder salir a competir con el mundo. ¿Para qué queremos 60 u 80 millones de toneladas de producción?

¿Qué queremos una Argentina con productos manufacturados si no tenemos las bocas de expendio para darles salida al mundo? No podemos competir con el mundo, y si no competimos no podemos elevar el nivel de vida de nuestros habitantes porque sabemos que sólo dejando de ser la Argentina agro-pastoril exportadora de productos naturales e importadora de otros con valor agregado, podremos entrar en esa competencia.

En estos momentos nosotros criticamos la famosa concesión del puerto Madero porque estimamos que a pesar de que falta espacio estamos otorgando a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires la facultad de privar al puerto de terrenos que en el futuro pueden ser el lugar adecuado para la instalación de contenedores, que estimo en dos años se demandarán en una cantidad aproximada a 50 mil, y en varios años más 100 o 200 mil. ¿Cómo se puede otorgar el puerto de la ciudad de Buenos Aires a su municipalidad si éste está enclavado parte en la provincia de Buenos Aires y parte en la Capital? ¿Se van a crear dos puertos?

Espero que hoy terminemos de rubricar la política portuaria, que comenzó en aquella época, por medio de la sanción de este proyecto de ley, en la intención de fomentar la competencia y la reinversión, establecer un nivel tarifario y el manejo por parte de una autoridad portuaria que impida el estancamiento a que estaban sometidos los buques que ingresaban por las disposiciones anacrónicas y la competencia desleal entre las propias entidades públicas para controlar las distintas facetas de la actividad portuaria.

Todo esto nos lleva a pensar para el futuro en la hidrovía Paraná-Río de la Plata, que comenzó a estudiarse allá por 1987 durante la gestión del ex ministro Terragno. Hoy se sigue avanzando por los caminos que determinarán que tengamos en el futuro sobre nuestro territorio aproximadamente 1.200 kilómetros de hidrovía, cuya recepción tendrá que hacerse por los puertos de Santa Fe y Rosario. Por supuesto también hay que destacar la trascendencia del puerto de La Plata, que está enclavado en un lugar de aguas profundas, con posibilidades de expansión por las tierras fiscales existentes.

Fundamentalmente deseamos dejar constancia de que pretendemos terminar con la ineficiencia que siempre perjudicó al consumidor y al productor, disminuir los costos internos y configurar un mejor sistema portuario de competencia por terminal. Deseamos que se produzca la reinversión de las utilidades, pero también que el manejo de

los grandes puertos nacionales se realice por medio de estas entidades con participación nacional, provincial, municipal y de los usuarios y prestatarios del sector, que defiendan lo que se va a hacer en obras de infraestructura, mejoramiento y adecuación. Como los puertos europeos —que hemos copiado en estos proyectos—, no nos interesa que tengan beneficios sino que las utilidades se reinviertan para lograr la mejora y el abaratamiento de los costos.

Al sancionar este proyecto de ley de puertos le estamos dando un marco jurídico a la inversión privada, seguridad jurídica para los inversores, contralor del Estado en cuanto a la habilitación de los puertos y una política portuaria que va a permitir desafiar al mundo en materia de competencia.

Por eso nuestro orgullo de que se haya conseguido el quórum para la consideración de este proyecto. No sé si podremos votarlo esta noche; quizás haya que pasar a un cuarto intermedio para votarlo mañana, previamente a la sesión de tablas, pero la Nación requiere y está a la expectativa —al igual que el resto de los países del mundo— de una adecuada política portuaria. En ese sentido nos estamos poniendo de pie, estamos mirando al mar y al mundo.

Esta es la forma de competir, de crecer y de agrandarnos como Argentina merece para ocupar el lugar que perdió en el concierto de las naciones. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Lamberto). — Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. González (L.M.). — Señor presidente: quien habla tuvo activa participación en la discusión del frustrado proyecto que habían aprobado las comisiones de esta Cámara.

De todas maneras, y teniendo en cuenta el proyecto que estamos considerando, entiendo que sería necesario contar en nuestras bancas con el respectivo orden del día, para evitar que podamos equivocarnos en algunas cuestiones, máxime ante la posibilidad de que se propongan modificaciones.

Este tema ha tenido sus idas y venidas y nosotros demostramos en comisión que el mensaje enviado por el Poder Ejecutivo incluía al puerto de Santa Fe, pero cuando se remitió al Senado ese puerto no figuraba en la iniciativa. Creo que con ese antecedente sería importante contar con el orden del día correspondiente.

Sr. Presidente (Lamberto). — La Presidencia está en condiciones de informar que se están haciendo copias del texto del proyecto, las que van a ser repartidas a los señores diputados. De todas

maneras, lo que apunta el señor diputado recién se verá concretado durante el tratamiento en particular.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. García Cuerva. — Señor presidente: de los discursos pronunciados por los señores diputados que me precedieron en el uso de la palabra se desprende el entusiasmo con que todos aquellos que integramos la Comisión de Transportes hemos trabajado desde hace varios meses en la confección de los distintos proyectos y anteproyectos referidos al tema en debate. Y todos hemos venido a este recinto creyendo que estamos solucionando uno de los grandes problemas de la sociedad argentina.

Lamentablemente un tema de tanta trascendencia se analiza en un recinto bastante raleado, pareciendo que cuando se consideran temas fundamentales, que llevan a la Argentina que todos queremos yo diría a la del año 2000, no existe la debida preocupación. Tal vez eso se deba a la existencia del consenso entre todas las bancadas, ya que las disidencias sólo aparecen en lo particular pero no en lo general.

Coincidimos con la mayoría de los argumentos expuestos por los señores diputados Larraburu y Bisciotti. Sin lugar a dudas, la Argentina desde hace bastante tiempo viene dando la espalda al mar.

Si bien a lo largo de la segunda mitad del siglo pasado y principio de éste podemos encontrar en los antecedentes de ambas Cámaras del Congreso Nacional distintos proyectos relacionados con la inquietud de sectores interesados en la instalación o habilitación de puertos, sin lugar a dudas todo esto empezó a decaer en la República Argentina y el tema comenzó a ser dejado de lado. Varios factores contribuyeron a eso.

Aquí se han analizado las causas de ese decaimiento, esto es, por qué la Argentina empezó a mirar hacia adentro y a olvidarse de nuestro tráfico marítimo que posibilita el comercio internacional. No nos olvidemos de que la Argentina está ubicada en el Hemisferio Sur; un hemisferio que en su 80 por ciento está ocupado por agua, razón por la que todos los países que lo integran deben mirar exclusivamente hacia el tráfico marítimo como la principal forma de relacionarse con el resto del mundo.

Históricamente las cosas eran distintas en la Argentina. Si nos remontamos a la tradición marítima de nuestro país podremos observar que durante mucho tiempo hubo inquietud marítima y fluvial. Sin lugar a dudas, todos debemos recordar que en el río Paraná operaba una

importante flota constituida principalmente por compañías privadas que utilizaban ese río como una forma de comunicar no sólo los puertos del país, sino también éstos con los de Paraguay y otros más alejados.

Por otra parte, no podemos dejar de considerar que muchos de los grandes profesionales de nuestra marina mercante son fruto de aquellas escuelas que iniciaron Mihanovich y Doderó, cuyos alumnos se transformaron en los principales oficiales de la flota de navegación fluvial de nuestro país, y de ELMA. Pero después, las cosas comenzaron a cambiar en la República Argentina y una serie de factores contribuyó a que esto sucediera.

Los servicios de transporte fueron colocados en manos del Estado nacional, lo cual ocasionó un paulatino decaimiento de todo el sistema. No obstante, es importante destacar que el puerto, en el esquema moderno, es simplemente un nexo entre el transporte terrestre y el marítimo; que la eficiencia de un sistema portuario está dada exclusivamente porque el costo de este nexo sea lo más barato posible. El servicio del transporte terrestre que llega al puerto y el del transporte marítimo que parte de él tienen que permitir a los productores colocar nuestra producción en los mercados consumidores del mundo al más bajo costo posible. Asimismo, la industria argentina que requiera de insumos importados debe tener la posibilidad de que ellos lleguen a nuestras fábricas al menor costo de plaza.

—Ocupa la Presidencia de la Honorable Cámara el señor presidente de la Comisión de Transportes, doctor Dámaso Larraburu.

Sr. García Cuerva. — En la historia del caso hubo distintas etapas. Una fiscal, donde el puerto fue simplemente un sucedáneo de la aduana. Yo diría que hasta uno de los últimos y más sangrientos combates que tuvo lugar dentro de la República Argentina se desarrolló en los alrededores de esta ciudad de Buenos Aires, cuando se estaba discutiendo, entre otras cosas, no sólo la federalización de la ciudad, sino también cuál iba a ser el destino de su puerto.

Paralelamente a la dificultad de llegar a una adecuada interpretación y a una cabal definición de lo que significa un puerto, se incorporó un nuevo elemento derivado del proteccionismo original de nuestro sistema casi —diría— virreinal que de alguna manera luego se fue integrando con un esquema de sustitución de importaciones según el cual era necesario reducir en todo lo posible la incorporación de bie-

nes del exterior al mercado argentino. Se pretendía favorecer la producción argentina, aunque era algo ficticio ya que en realidad se perjudicaba al usuario.

Podemos agregar otras causas. Se han mencionado etapas de gobiernos militares que interpretaron que era necesario encolumnar nuestro sistema portuario en un plan estratégico que no tenía en consideración la faz comercial. Simultáneamente se sumó a tal interpretación un esquema corporativo que llevó a que nuestros puertos se convirtieran en el ámbito de acción de distintos intereses de muy variada integración e índole. Ello posibilitó que en cada uno de los puertos, y según el gobierno que estuviera de turno, se favoreciera a una u otra corporación sin tener en cuenta precisamente al usuario, es decir, la carga de los puertos.

Quiero recalcar que con estos conceptos se trabajó en la Comisión de Transportes. Se asignó fundamental importancia a la carga como principal usuario de los puertos, sin importar la procedencia; es lo mismo que venga del exterior hacia la República o que se trate de producción argentina destinada a la exportación.

Otro aspecto a remarcar es la historia y evolución de la Administración General de Puertos en el esquema centralista predominante que, ubicado en Buenos Aires, establecía las reglas de juego en los más de 60 puertos que posee la República, desde los fluviales hasta los de la Patagonia. Las pruebas están al canto: en los últimos 50 años la Administración General de Puertos se vio ante la imposibilidad de poner en condiciones competitivas a nuestros puertos. Es así que el 90 por ciento de nuestros puertos fluviales son obsoletos y prácticamente no tienen capacidad de trabajo.

—Ocupa la Presidencia de la Honorable Cámara el señor presidente de la Comisión de Presupuesto y Hacienda, doctor Oscar Santiago Lamberto.

Sr. García Cuerva. — Paralelamente a lo que ocurría en la Argentina en los años 50, en el mundo —básicamente a partir de la famosa crisis del petróleo— se produjo un cambio total en el transporte marítimo. Comenzaron a predominar los grandes navíos que pusieron de manifiesto una importante falencia de los puertos de la República Argentina. Muchos puertos fluviales se vieron obligados a realizar importantes dragados para tener acceso al comercio mundial lo cual encarecía los costos y dificultaba su crecimiento y ampliación.

Es así que nuestro sistema portuario no podía intervenir en la terrible competencia del comercio marítimo mundial. Es así que la economía de escala llevó a que los grandes cereales y petroleros para poder acceder a los distintos puertos crearan la necesidad de que se contara con un calado excepcional. Por lo tanto estamos en vías de tratar una iniciativa que en principio pretende revertir esta situación que hemos vivido en los últimos 40 o 50 años. Este equivocado sistema portuario que hemos tenido en la República Argentina ha colocado un verdadero corsé a toda nuestra economía porque indudablemente el crecimiento económico de la Nación y las posibilidades de exportar en términos competitivos y de importar al menor costo se vieron dificultadas por la ineficiencia de ese sistema manejado por la Administración General de Puertos. Este ha sido el principal costo que aumentó las distancias en la República Argentina, imposibilitó el acceso económico de los exportadores a las mercaderías y el de los importadores a las fábricas y a aquellos elementos que debían utilizarse para poner en práctica el fenómeno industrial.

A través de esta iniciativa estamos avanzando en el camino indicado. A pesar de los múltiples tratamientos de distintos proyectos que se llevaron a cabo en la Comisión de Transportes, todavía no logramos la anhelada ley de puertos, pero éste es un primer paso. Indudablemente existen extraordinarias ventajas en esta legislación que con seguridad vamos a aprobar en el día de mañana porque nos estamos acercando a algunos de los elementos buscados por todos los usuarios que permanentemente nos han solicitado en la Comisión de Transportes que sancionemos a la mayor brevedad una norma que permita solucionar todos los problemas que he venido señalando y que han estado coartando toda posibilidad de crecimiento.

Este es el primer paso hacia la Argentina productiva y competitiva para poder vender y comprar. Además, es el primer paso —y éste es un hecho importantes que debemos marcar con vistas al futuro— hacia una Argentina competitiva con las naciones hermanas integrantes del Mercosur, especialmente con Uruguay y Brasil, que han podido avanzar más que nosotros en esta materia. Los costos de exportación de esos países preocupan fundamentalmente a las firmas exportadoras argentinas, pues pareciera ser que resulta más fácil y económico exportar productos argentinos desde Montevideo o Santos en lugar de hacerlo desde nuestros propios puertos. Esta situación continuará mientras no logremos revertir todo este sistema.

Debemos establecer en forma clara cuál es la importancia de los puertos en su vinculación con las zonas de producción. Sin lugar a dudas, es necesario lograr que todos aquellos usuarios vinculados a zonas determinadas —Santa Fe, Rosario, Quequén, Buenos Aires— puedan tener una participación importante en el manejo de los puertos, y en este sentido estamos avanzando.

En el proyecto de ley que estamos considerando se hace alguna referencia al dominio. Pero éste es un aspecto formal; lo importante es que un puerto sirva a las necesidades operativas y a las del usuario en un área determinada por las ventajas de los servicios ofrecidos en activa competencia con otros puertos.

Nadie piensa que a partir de la sanción de esta ley habrá una mayor actividad portuaria si no se realiza una auténtica inversión y un real adecuamiento de los servicios que se prestan en el puerto, tanto a las necesidades de los barcos como a la de los medios terrestres.

Debemos convertir cada puerto en un lugar apto para que lleguen los barcos desde el mar, y para que las líneas ferroviarias y los sistemas de transporte por carreteras accedan a él en forma económica, ofreciendo servicios que en competencia puedan brindar facilidad al usuario con el menor precio posible.

Para que exista esa auténtica competencia es lógico que haya una mayor federalización respecto de los puertos a fin de que cada uno tenga la posibilidad de fijar su propia tarifa de servicios y establecer las características más adecuadas a fin de brindar a las cargas que llegan hasta allí —terrestres o marítimos— las mejores ventajas para que el puerto crezca por sí mismo.

La historia argentina de los últimos años es clara. La Administración General de Puertos ha conseguido que la mayoría de los puertos de su jurisdicción esté inactiva por falta de demanda...

Sr. Bassani. — ¿Me permite una interrupción, señor diputado, con el permiso de la Presidencia?

Sr. García Cuerva. — Sí, señor diputado.

Sr. Presidente (Lamberto). — Para una interrupción tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Bassani. — Señor presidente: propongo una metodología de trabajo a fin de ordenar el desarrollo de esta sesión.

No he podido conversar con el señor diputado que está en el uso de la palabra —a quien pido disculpas por mi interrupción—, pero sí con los señores diputados del bloque Justicialista

sobre la posibilidad de agotar en la reunión de hoy la lista de oradores y pasar a cuarto intermedio hasta mañana por la tarde, a una hora a determinar, para votar en general el proyecto de ley en consideración. De esta manera mañana podría estar sancionado este importante proyecto de ley que estamos debatiendo.

Sr. Presidente (Lamberto). — Continúa en el uso de la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. García Cuerva. — Señor presidente...

Sr. Larraburu. — ¿Me permite una interrupción, señor diputado, con el permiso de la Presidencia?

Sr. García Cuerva. — Sí, señor diputado.

Sr. Presidente (Lamberto). — Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Larraburu. — Señor presidente: coincidimos con lo expresado por el señor diputado Bassani. Estamos de acuerdo con que hoy se agote la lista de oradores en la consideración en general y se pase a cuarto intermedio hasta mañana a las 16 o 17 para proceder a votar el proyecto en general y someterlo a la discusión en particular. Más allá de la opinión de algunos bloques, podemos decir que existe acuerdo en este sentido entre las bancadas de la Unión Cívica Radical, la Justicialista, la de la Unión del Centro Democrático, la de la Democracia Progresista y algunas otras pertenecientes a partidos provinciales.

En consecuencia, teniendo en cuenta que el bloque de la Unión Cívica Radical celebrará su reunión de estilo mañana a las 14, propongo que se pase a cuarto intermedio hasta las 16.

Sr. Presidente (Lamberto). — Al agotarse la lista de oradores se determinará el horario en el que seguirá sesionando.

Continúa en el uso de la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. García Cuerva. — Señor presidente: a los efectos de no extender este debate plantearé algunas disidencias generales con relación al proyecto de ley que nos ocupa, remarcando los aspectos puntuales durante el debate en particular.

Vamos a dejar bien establecido que estamos totalmente de acuerdo con la federalización de todos los puertos, porque desde hace tiempo pensamos que las provincias de Santa Fe y Buenos Aires y la Municipalidad de Buenos Aires son entes con suficientes antecedentes como para que tengan la posibilidad de establecer por sí mismos el sistema de puertos grandes y chicos que pretenden.

Quiero remarcar un tema que es importante. Esta división entre puertos grandes y chicos es, indudablemente, una cuestión del pasado. Los puertos privados, mal llamados chicos de las márgenes del río Paraná, desde su creación y hasta la fecha están logrando exportar más del 60 por ciento de nuestra producción de granos. De esta manera, queda demostrado con claridad que ni el tamaño ni la tradición de los puertos es lo fundamental. Su magnitud está dada por su productividad, y esta norma permitirá que el día de mañana, tal vez muy cerca de los puertos llamados grandes, que afrontan una serie de problemas intrínsecos, fruto de los intereses que surgen a su alrededor, se instale algún puerto a raíz del accionar de la iniciativa privada, que a corto o mediano plazo compita eficientemente con aquéllos, y si no los superan será porque estos últimos recibirán el correspondiente llamado de atención y recurrirán a todas las inventivas posibles para competir y mejorar los servicios que brindan hasta este momento.

Apoyamos la sanción de esta iniciativa fundamentalmente porque permite el acceso de los capitales privados a la construcción y operatoria de puertos en terrenos propios o fiscales, de acuerdo con el artículo 17 del proyecto en tratamiento.

Además, la normativa incorpora un sistema moderno que permite la construcción de obras sobre la línea de ribera, los atracaderos y las bahías. La forma natural de instalación de un puerto, que era tradicional y vigente durante el siglo pasado, está siendo superada por las modernas obras de infraestructura, lo que requiere inversiones de magnitud que lamentablemente tendrán que ser realizadas urgentemente por toda la sociedad argentina. Van a tener que realizarse porque si queremos una Argentina competitiva a nivel mundial necesitamos con urgencia poner en marcha la iniciativa privada para solucionar esta cuestión.

También apoyamos esta iniciativa porque facilita la habilitación de los puertos a través de la delegación que se hace en el Poder Ejecutivo nacional para que la efectúe, facultad prevista hasta ahora en el inciso 9 del artículo 67 de la Constitución Nacional. De manera que con el marco adecuado que establece este proyecto de ley y en las condiciones que allí se indican el Poder Ejecutivo podrá proceder a la habilitación de los puertos, cualquiera sea su tipo, dando aviso luego al Congreso.

Acompañamos la sanción de esta norma por cuanto determina la existencia de una sola autoridad que se crea y soluciona el conflicto que se había producido en la zona portuaria —como

se ha dicho con toda claridad— al existir más de diez organismos que tenían posibilidad de reglamentar todo lo atinente a los puertos, lo que generaba la imposibilidad de dar una solución rápida a los problemas existentes.

Con la sanción de este proyecto encontraremos una solución para los puertos privados que hasta la fecha tenían una habilitación precaria; también encontramos una salida para un tema jurídico que era indudablemente importante y que abría algún signo de interrogación en lo que se refiere a la incorporación de capitales privados.

Este proyecto avanza en la interrelación de los transportes terrestres y acuáticos, lo que sin lugar a dudas significa un adelanto que colocará en el futuro a nuestros puertos al mismo nivel de los de mayor relieve en el comercio mundial.

En lo que se refiere a cuál será la autoridad existente en los puertos importantes, este proyecto posibilita la integración de los usuarios y de los diferentes sectores con participación en la vida portuaria para que entre todos —como ocurre en el ámbito mundial— surja una política acorde con los intereses de la comunidad.

Acompañamos este proyecto por las posibilidades que nos dará para el futuro. Tal vez sea menos importante lo que soluciona que lo que nos brindará, pero se está delineando un campo de acción fundamental para el avance del transporte de carga en la República Argentina.

La futura ley significará un achicamiento en la distancia que deben recorrer los diferentes productos para llegar al puerto. Cualquiera que analiza el recorrido de los cereales o las cargas desde su lugar de origen —Salta, Tucumán o Mendoza, por ejemplo— hasta el de embarque, se dará cuenta de cuánto pierde el productor argentino y cuántos lugares dejan de producir, porque 4, 5 o 20 dólares en el costo de exportación —producto del valor de los fletes que deben pagar— significan dejar fuera del mercado importantísimas franjas de producción de la República Argentina.

Finalmente, este proyecto no es perfecto pero de alguna forma acerca a la Argentina al camino del comercio competitivo que es el que básicamente recorrerá todo el mundo a partir del año 2000. (Aplausos.)

Sr. Presidente (Lamberto). — Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Caviglia. — Señor presidente: los diputados que me precedieron en el uso de la palabra efectuaron un análisis detallista, circunstanciado, empírico y hasta historicista, basándose en las bondades de este proyecto y en la necesidad de su sanción.

Para abordar este tema voy a cambiar el enfoque de esta cuestión y haré un desarrollo más bien analítico, dejando fundadas las razones por las cuales nuestro bloque rechaza este proyecto de ley.

En primer lugar, es falso suponer que se trata de una ley de desregulación del sistema portuario. También es falso suponer que dentro de este universo que estamos tratando todos los males tienen su origen en la ineficacia de los puertos estatales, por la frondosa legislación que impide un desarrollo efectivo y el acercamiento de inversiones extranjeras.

Tampoco es cierto que se trate de un proyecto antiestatista y eficientista. La verdad es que estamos en presencia de una iniciativa tan estatista como las anteriores leyes que regulaban este sistema. Naturalmente, las características son muy diferentes y obedecen de alguna manera a la forma en que el gobierno, y fundamentalmente el Ejecutivo, ejerce el poder en esta etapa institucional.

La trampa básica para hacernos creer que el proyecto de ley reemplaza el sistema existente por uno nuevo —cuyas características he señalado—, está dada por el solo hecho formal pero también sustancial —como explicaré posteriormente— de que se cambia la autoridad que tiene a su cargo la habilitación de los puertos. Ya no será el Congreso de la Nación el que en virtud del inciso 9 del artículo 67 de la Constitución Nacional disponga la habilitación de los puertos que considere convenientes, pues en función de lo establecido en el artículo 5º del proyecto de ley en consideración esa facultad será usurpada por el Poder Ejecutivo.

Esta intromisión del Poder Ejecutivo en atribuciones que son propias, exclusivas y excluyentes del Congreso de la Nación también se ve reflejada en los artículos 22 y 23 del proyecto de ley, que establecen normas generales y abstractas que no se corresponden con lo que la doctrina, la jurisprudencia y la práctica legislativa entienden como un mero decreto de regulación. Ello, porque básicamente se están regulando facultades que también competen al Parlamento, como aquella determinada en el inciso 28 del mismo artículo 67 de la Constitución Nacional, que dice: "Hacer todas las leyes y reglamentos que sean convenientes para poner en ejercicio los poderes antecedentes..."

La mera administración de puertos requiere una normativa que no puede dejarse librada a la reglamentación.

Como dije anteriormente, esto no es nuevo en esta etapa institucional. No es nuevo que una ley derogue una norma constitucional. Decir

que por una ley se puede derogar una norma constitucional seguramente habría significado la ira y el desconcierto de algunos constitucionistas. Ello constituye una usurpación de atribución de facultades que son propias del Congreso. Por lo tanto, cualquier tema que se legisle en esta materia es básicamente inconstitucional.

Esta es una constante del menemismo. No desconozco que en el derecho constitucional comparado esta constante es propia de los sistemas presidencialistas, donde la búsqueda del equilibrio mediante los frenos y contrapesos que atañen a todo sistema republicano permitió un fortalecimiento del Poder Ejecutivo. Sin embargo, en esta etapa institucional el menemismo ha llevado la situación a un extremo altamente peligroso para el mismo sistema democrático en el que vivimos.

No me detendré en estas consideraciones sobre el marco jurídico, pues ya las he mencionado en otras oportunidades. Sí quiero hacer hincapié en otra cuestión. Me pregunto, ¿qué hay detrás de todo esto? ¿Por qué estamos debatiendo este proyecto de ley?

Por un lado, observamos que el menemismo, bajo el mito de la desregulación, ha instalado en la Argentina un verdadero capitalismo salvaje, cuyo objetivo es reorganizar el sistema de puertos bajo esa gran mentira de la economía social de mercado —según la terminología del liberalismo— o economía popular de mercado, que es la variante con características menemistas. Lo que resulta claro es que este proyecto de ley, más allá de lo que se dijo, está estructurado en beneficio de los sectores neoconservadores —o liberales tal vez, para no herir la susceptibilidad de algún bloque— que hoy están enquistados en el gobierno. Esta pretendida desregulación no es nada más que la regulación de esos sectores dominantes a los que me refería anteriormente, y está destinada a crear una nueva hegemonía en la sociedad argentina.

En ese sentido, los diputados que me precedieron en el uso de la palabra abundaron en consideraciones sobre la ineficacia de los puertos estatales, que implicaría para el Estado una pérdida de alrededor de 700 millones de dólares. Lo que no se dice es que esto también es responsabilidad del sector privado, que parece ser la nueva fuerza dinámica para revertir la situación de estancamiento en que hoy se encuentra esta problemática en la República Argentina.

La responsabilidad de los sectores privados se advierte en la manipulación de la mercadería, el estibaje, el almacenaje y el remolque,

que son tareas que efectúan con tarifas exorbitantes y sin mostrar un buen funcionamiento. Estos son los sectores interesados en la sanción de este proyecto de ley.

Estas corporaciones empresariales no han dudado en quejarse, a través de los medios de comunicación masiva, de las facultades omnipotentes y absolutamente discrecionales que tiene el Congreso en el tema de la habilitación de puertos, que en definitiva no es más que lo que establece el inciso 9 del artículo 67 de la Constitución Nacional. Sin embargo, al releer esas publicaciones observo que esos sectores no parecen tan preocupados por que ese poder ahora sea ejercido por el Ejecutivo. Por eso sostuve que no estamos ante un marco de libre competencia o de desregulación, ni ante la posibilidad de lograr una mayor inversión extranjera. Simplemente se trata de una transferencia —naturalmente de facultades inconstitucionales— que antes correspondían al Congreso de la Nación y ahora pasan a ser atribuciones mal delegadas en el Poder Ejecutivo nacional.

Yo me pregunto cuál será el motivo de todo esto. Quizá estos sectores dominantes pretenden obtener un mayor lucro por medio de esta norma. En realidad, yo creo que sin duda esa es una de las razones fundamentales de este proyecto, porque con el argumento de la supuesta efectividad de los puertos privados se crea una cortina de humo, que de alguna manera lleva la tranquilidad a estas corporaciones, a estos sectores dominantes, a esta oligarquía que usufructúa del poder para llevar adelante sus negocios.

Para finalizar —durante la consideración en particular realizaré mayores precisiones— quiero remitirme a las palabras pronunciadas por ese gran “estatista” que fue el general Mitre, quien en el Senado expresó en septiembre de 1869 su oposición a una legislación de estas características.

Voy a resumir las expresiones del general Mitre, a efectos de dar mayor dinamismo a este debate. El era partidario de la nacionalización de los puertos y estaba en contra de que los intereses particulares los manejen, porque decía que ello llevaba a un manipuleo privado, más allá del marco normativo que quiera dársele a la ley.

Por las razones expuestas y por las que voy a agregar durante el tratamiento en particular, expreso nuestro rechazo al proyecto.

Sr. Durañona y Vedia. — ¿Me permite una interrupción, señor diputado con el permiso de la Presidencia?

Sr. Caviglia. — Sí, señor diputado.

Sr. Presidente (Lamberto). — Para una interrupción tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Durañona y Vedia. — Señor presidente: sólo deseo aclarar la cita que ha hecho el señor diputado Caviglia. No se trata de un debate ocurrido en 1869, como él dijo, sino en 1896, cuando se discutió el primer proyecto de ley sobre elevadores de granos en los puertos, que precisamente fue un proyecto del senador por Buenos Aires, general Mitre. Se discutía cuál era el régimen conveniente para la explotación de particulares en las zonas portuarias, y el general Mitre hacía referencia al costo de la obra pública que había significado el puerto de Buenos Aires. Decía que él no era un socialista de Estado pero tampoco se entregaba a un *spencerismo* improvisado.

Eso fue lo que dijo al proponer el sistema de la concesión como la forma en que los particulares pueden acceder a los depósitos portuarios y a controlar su actividad en la zona del puerto. De ninguna manera abogó por la nacionalización de los puertos sino que se refirió únicamente al régimen de concesión para el uso por particulares del puerto de Buenos Aires, que era lo que estaba en ese momento en discusión.

En 1869 el debate tuvo otras connotaciones.

Sr. Presidente (Lamberto). — Continúa en el uso de la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Caviglia. — Señor presidente: rectifico la fecha: realmente se trata de la sesión del Senado de 1896. También es correcta la apreciación del señor diputado Durañona y Vedia en cuanto al contexto en que se desarrolló ese debate.

Pero con el permiso de la Presidencia voy a dar lectura de las expresiones del general Mitre, ya que de alguna manera fundamentan mi aseveración en el sentido de su espíritu nacionalizador para los puertos.

Dijo el general Mitre: “Parece que no se ha advertido que por una cláusula del contrato se enajena a perpetuidad todo el frente del agua de la ciudad de Buenos Aires; el frente del agua que es como el aire y la luz, que no puede ni debe enajenarse porque debe ser perpetuamente público y estar para el efecto radicado su dominio en manos de los poderes públicos. Y si a esto se agrega que la enajenación perpetua del frente de agua constituye un monopolio, entonces la cuestión puede ser de vida o muerte.”

Sr. Presidente (Lamberto). — Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Natale. — Señor presidente: ya que el pensamiento del general Mitre ha sido evocado

por el señor diputado Caviglia, y aclarado en su justo término por el señor diputado Duranona y Vedia, me veo tentado a iniciar mi exposición recordando a uno de sus descendientes más importantes, Emilio Mitre, que en el Congreso de la Nación impulsara normas fundamentales para la actividad portuaria argentina, a la vez que protestara por los abusos monopólicos que ciertas actividades portuarias particulares solían cometer. Casualmente, esta es una de las cuestiones axiales del proyecto en consideración que esta Cámara de Diputados, y particularmente su Comisión de Transportes, tuvo en cuenta para introducir algunas modificaciones —a mi entender substanciales— al proyecto venido en revisión del Honorable Senado.

Lo cierto es que, valorada la referencia histórica hecha por el señor diputado Bisciotti, bueno es tener presente que este proyecto de ley viene a reconocer la presencia que desde las dos últimas décadas tiene en nuestro país la actividad portuaria realizada por los sectores particulares, luego de que en la década del 40 el Estado nacional se hiciera cargo de todas las concesiones para la explotación de los grandes puertos de nuestro país. Justo es reconocer que aquella política finisecular de las concesiones de obras públicas, al impulso de las ideas desarrolladas por Alberdi, fue la que permitió la construcción de las grandes obras públicas que conformaron la infraestructura de servicios de la República Argentina. Así se construyeron los puertos sin que el Estado nacional hiciera erogaciones de importancia. En este sentido, valga como ejemplo el caso del puerto de Rosario, construido exclusivamente con aportes del sector privado, que luego tomó a cargo su explotación hasta que en el año 1940, por vencimiento de la concesión, pasó a manos del Estado nacional. Hace muchos años que planteamos la necesidad de revertir la situación de dominio federal sobre los puertos y reclamamos desde la función pública, aunque sin éxito, la transferencia del puerto de Rosario a la ciudad —como decimos nosotros— en la inteligencia de que debe ser explotado por todos los sectores económicos vinculados al quehacer portuario.

En los últimos años comenzó a producirse en nuestro país una expansión de los puertos privados como consecuencia del deterioro de los estatales.

Me permitiré hacer referencia a estadísticas recientes que denotan el papel que actualmente desempeñan los puertos privados. El crecimiento que han tenido en la exportación de granos, aceites y subproductos es realmente sustancial.

En 1984 el puerto de Rosario —a cargo de la Administración General de Puertos— exportaba casi 8 millones de toneladas de granos. Los puertos privados de puerto San Martín, vecinos a la ciudad de Rosario, en ese momento ya estaban exportando 2,7 toneladas de granos; el puerto de Bahía Blanca exportaba 4 millones y medio de toneladas; el puerto de Buenos Aires, 3 millones y medio de toneladas de granos; y el de Necochea un millón y medio.

Cuatro años después, en 1988, la delantera la toman los puertos privados situados en puerto San Martín, con una exportación de 7.250.000 toneladas. Bahía Blanca exportó cerca de 3 millones y medio de toneladas; Buenos Aires bajó a 2,5 millones y Necochea exportó 2 millones de toneladas.

En las terminales portuarias emplazadas en la zona del Gran Rosario por el sector privado, el volumen de embarque se ha distribuido del siguiente modo: Terminal 6 S.A. presenta una capacidad de embarque de 1.950.000 toneladas; Cargill, 1.450.000; I.M.S.A., 1.500.000; Bunge y Born, 690.000; Indo, 865.000; Vicentin, 1.350.000; F.A.C.A. - Rosario, 1.120.000 toneladas; Genaro García S.A., 325.000 toneladas; Puerto Alvear, 1.990.000.

Si observamos los informes que provee la Bolsa de Comercio de Rosario encontramos que la participación en la exportación de granos, aceites y subproductos de los diferentes puertos argentinos en el lapso comprendido entre enero y septiembre de 1989 es la siguiente: puerto de Buenos Aires, el 11,1 por ciento; Bahía Blanca, 14,2 por ciento; Quequén, 13,4 por ciento; Rosario, 17,1 por ciento; Santa Fe —deteriorado por la falta de obras de acceso—, 0,1 por ciento y los puertos privados ubicados entre San Lorenzo y San Martín, el 37,3 por ciento del total de las cargas.

Quiere decir que actualmente el 40 por ciento de las cargas de cereales, aceites y subproductos que exporta nuestro país se opera desde los puertos particulares. En esa inteligencia era necesario que el Congreso dictara una ley de puertos que previera las distintas soluciones existentes.

En 1986 presenté en la Cámara de Diputados el primer proyecto que legislaba sobre esta materia. Allí distinguíamos entre los puertos nacionales, los provinciales, los municipales, los de las corporaciones públicas y los privados; luego incluíamos una serie de normas atinentes a cubrir un espacio que no había sido legislado en nuestro país salvo por aquellas normas par-

ticulares que otorgaban concesiones o las que instituyeron después los sucesivos organismos nacionales que tuvieron a su cargo la explotación de los puertos.

El despacho de la Comisión de Transportes ha seguido la línea de la sanción del Senado y tratado de adaptarla a los criterios propuestos por distintos legisladores e incluso al proyecto, que el Poder Ejecutivo había elevado tiempo atrás.

Creo que aquí debemos poner énfasis en la cuestión referida a la administración de los grandes puertos de carga de nuestro país, que son cuatro: Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca y Quequén. A ellos la Comisión de Transportes ha añadido el puerto de Santa Fe en la inteligencia de que si se realizan determinadas obras que son imprescindibles puede adquirir un volumen de cargas lo suficientemente interesante para que tenga un tratamiento en particular. Y aquí quiero detenerme un instante para volver a lo que recordaba al principio de mi exposición respecto de las quejas no sólo de Emilio Mitre sino de otros calificados hombres públicos de aquella época con respecto a la eventual situación monopólica de algún sector en la explotación de los puertos. En este sentido, no existen preocupaciones mayores con respecto a quiénes deben explotar los puertos menores, aquellos que son prácticamente embarcaderos; el sector privado seguramente lo va a hacer con mayor eficacia que el sector público. En buena hora la ley prevé la transferencia de estos puertos a las provincias, en el entendimiento de que los nuevos aires ganados en el espectro de las decisiones políticas de nuestro país llevarán a estas provincias a transferirlos al sector privado.

Distinto es el caso de los grandes puertos, con los que se debe tener un cuidado especial quizá no tanto con el de Rosario, en donde la presencia tan significativa de puertos privados desde Punta Alvear hasta Puerto San Martín evitaría situaciones monopólicas en el sentido de que alguien en particular obtuviera la explotación del puerto que hoy se encuentra en manos de la Administración General de Puertos. Me estoy refiriendo principalmente a los puertos de Buenos Aires, Bahía Blanca o Quequén, en donde resultaría impropio que alguien tuviera exclusivamente en sus manos la llave de su funcionamiento. Ni el Estado que monopólicamente ha explotado en forma ineficiente estos puertos ni algún sector que pudiera llegar a utilizarlos con los mismos efectos negativos, deben tener la posibilidad de su explotación exclusiva.

De allí que resulte muy atinada la solución que la Comisión de Transportes ha encontrado en la redacción del artículo 12 en cuanto establece que la transferencia a las provincias prevista en el artículo 11 se efectuará a condición de que previamente —pongo énfasis en este término— se hayan constituido entes públicos no estatales, porque podríamos encontrarnos con la situación de que la Nación los transfiera a las provincias a requerimiento de éstas y luego las provincias terminaran constituyendo una Administración General de Puertos provincial tan nociva como la Administración General de Puertos nacional. De allí que el término, "previamente" no puede ser eliminado del artículo 12 so riesgo de que el mismo se desnaturalice en todo su contenido. Previamente se deberán constituir entidades de derecho público, no estatal o también —tal como figura en la proposición que nosotros hicimos a la comisión— sociedades privadas integradas por los distintos sectores vinculados al quehacer portuario: operadores, cargadores, productores usuarios, transportistas y todos aquellos que tengan alguna relación con el negocio portuario, contando asimismo con la presencia del Estado local y de los municipios en virtud del interés que éstos tienen en muchos aspectos atinentes a esta actividad.

Sabemos que los grandes puertos del mundo son explotados por corporaciones públicas no estatales. Los puertos de Nueva York y de Rotterdam —por citar dos de los más importantes— generalmente reservan el dominio de los muelles y de la tierra al sector público, pero éste otorga concesiones, permisos y licencias de explotación a los sectores privados, que son los que mantienen los muelles y construyen los elevadores terminales y las vías de comunicación, es decir, los que operan en esas áreas. Todo esto se encuentra coordinado por un ente que tiene a su cargo el funcionamiento eficiente de los distintos prestatarios.

Nosotros aspiramos a que esto mismo sea concretado en los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe para asegurar también el propósito de terminar con la explotación estatal, que ha sido absolutamente ineficiente. El caso de Rosario es el más típico e ilustrativo de lo que estoy diciendo: hace una década llegó a exportar más de 8 millones de toneladas de granos y hoy apenas exporta algo más de un millón de toneladas. ¿Dónde reside la diferencia? ¿Acaso la Pampa Húmeda ha producido menos cereales, aceites y subproductos? No, señor presidente. Lo que ocurrió fue que los cargadores se dirigieron a los puertos parti-

culares que desde Punta Alvear hasta Puerto San Martín vinieron a suplir las ineficiencias y altos costos de los puertos administrados por la Administración General de Puertos.

Citaré algunas cifras para avalar lo que afirmo. El costo por una estadía en puerto de tres días para un buque de aproximadamente 10 mil toneladas de porte es, a valores de octubre de 1990, el siguiente: en el puerto de Buenos Aires, 25 mil dólares; en el de Valparaíso, 13 mil dólares; en el de Montevideo, 10 mil dólares; en el de Nantes, 7 mil dólares, y en el de Rotterdam, 8 mil dólares. Esta es la diferencia fundamental entre los costos de los puertos argentinos y los de otros puertos sudamericanos o europeos y es la razón por la cual tenemos que terminar con este esquema que sólo ha servido para encarecer nuestro comercio exterior.

El proyecto de ley en consideración está bien encaminado. Ha debido ser revisado por la Cámara de Diputados tal vez por una sanción precipitada por parte del Senado —como ya se ha dicho—, si bien en esa Cámara también había merecido una larga discusión en virtud de la existencia de distintos proyectos sobre el particular.

La iniciativa ha sido sustancialmente mejorada y pienso que en el debate en particular podremos corregir algunos aspectos que desde nuestro punto de vista son perfectibles. De todas maneras, hemos logrado una solución adecuada. Reconocemos la existencia de los puertos privados y los habilitamos plenamente en función de la realidad de esa existencia. Disponemos la transferencia de los puertos nacionales a las provincias y posibilitamos su privatización.

Finalmente, con respecto a la transferencia de los grandes puertos nacionales a las provincias imponemos que ella sea resuelta con la condición de que previamente se hayan constituido estas corporaciones, que asegurarán —como decía— una explotación eficiente y evitarán concentraciones monopólicas que nadie desea. Entendemos, en definitiva, que estamos dando un paso adelante en cuanto a uno de los capítulos más importantes de la legislación argentina.

Sr. Presidente (Lamberto). — Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

Sr. Gentile. — Señor presidente: al concluir nuestro mandato como diputado estamos aprendiendo que cuando el marco en el que se debate un asunto es íntimo, como ocurre en esta oportunidad, ello significa que lo que se está considerando es de suma importancia.

En estos dos años y tres meses en que he ocupado una banca de diputado este Congreso ha sancionado más de 250 leyes, muchas de ellas

de gran trascendencia para el país por sus efectos jurídicos, económicos, sociales, culturales, educacionales, etcétera. Sin embargo, cuando se discuten proyectos de la enorme trascendencia del que estamos debatiendo, el marco de diputados asistentes se reduce a aquellos interesados directamente en el asunto.

Me llama la atención que en las principales exposiciones no se haya utilizado la terminología que comúnmente se conoce cuando se alude al régimen legal que estamos por aprobar. Generalmente se habla de desregulación portuaria usando o mal usando una expresión que evidentemente no se ajusta a lo que vulgarmente se conoce dentro de este ámbito, porque si partimos de la mala traducción literal del término que se ha hecho desde el inglés, ello nos indica que desregular significa algo así como desordenar, pues regular quiere decir ordenar. Ocurre que, en realidad, lo que estamos queriendo decir cuando hablamos de desregular es otra cosa, pues otro significado equivalente de ese término tiene el inglés es desreglamentar, o mejor dicho, reglamentar nuevamente, que es lo que nos impone la Constitución acerca de este asunto porque el inciso 9º del artículo 67 de la Constitución Nacional hace referencia a la facultad del Congreso para habilitar los puertos que considere conveniente.

Es evidente que esta nueva reglamentación del sistema portuario que estamos implementando no se puede dar de la misma manera que hace 138 años cuando se sancionó la Constitución en Santa Fe, en que no en todos los días —ni en todas las décadas— se establecía un nuevo puerto dentro de nuestro inmenso territorio, como así tampoco se conocían en su totalidad sus límites.

Por eso lo que estamos haciendo ahora es crear un reglamento autónomo para encarar la habilitación de nuevos puertos que no necesariamente debe administrar el Estado. Esta reglamentación tiene como propósito tornar más fluido un instrumento que durante mucho tiempo ha obstaculizado la posibilidad de la apertura de nuestra economía y de un mejor tráfico de mercancías entre nuestro país y el exterior.

Hoy en día es necesario que esta regulación tome en cuenta principios centrales de nuestro ordenamiento jurídico y que se adapte a nuestro estado de derecho.

Creemos importante que en el debate en particular —vamos a votar favorablemente el proyecto en general— se aclaren algunos conceptos básicos que parecen confusos, fundamentalmente cuando se habla del Estado.

Por ejemplo, en el artículo 13 dice lo siguiente: "Los puertos estatales pueden ser operados, explotados y administrados en forma directa o por personas jurídicas estatales, mixtas o privadas, con la limitación prevista en el artículo anterior para los puertos mencionados, mediante la celebración de los contratos pertinentes y de conformidad con las disposiciones de esta ley, quedando prohibidas las prácticas monopólicas". Es importante señalar aquello que dispone el artículo 33 del Código Civil cuando determina qué son personas de derecho público, para poder conocer qué significa el Estado en los términos del artículo 13 del proyecto que consideramos. El Código Civil nos habla del Estado nacional, las provincias, los municipios y los entes autárquicos. Las legislaciones particulares, especialmente la de sociedades, admiten otro tipo de personas jurídicas, estatales o con participación estatal, como ocurre en el caso de las sociedades anónimas, sociedades del Estado o sociedades de economía mixta con participación estatal.

Por último, existe otro concepto importante que debemos definir —el proyecto lo menciona en algún artículo— y que son los entes públicos no estatales.

Se trata de cuestiones que deberemos clarificar en la discusión en particular porque aquí no sólo se dicta un reglamento autónomo con el propósito de establecer la competencia de cada uno de estos organismos nacionales, provinciales, municipales o entes autárquicos, sino que es importante tener en cuenta dos conceptos: el de descentralización —varias veces mencionado en este debate— y el de desconcentración. La descentralización significa, por ejemplo, sacar un organismo de la órbita del ente superior —como puede ser el Estado nacional— y pasarlo a la jurisdicción provincial. La desconcentración es pasar del centro de uno de estos entes o personas jurídicas estatales a un nivel distinto, como por ejemplo si del Estado nacional se pasara a un ente autárquico o a un ente público no estatal.

Se trata de conceptos que deben clarificarse, porque cuando en el artículo 3º se habla de los puertos destinados exclusivamente al uso militar realmente no sé si se trata de un problema de redacción, porque no queda en claro el ejercicio del poder de policía respecto de este tipo de puertos. No sabemos si el poder de policía lo ejercerá el organismo militar o si lo hará junto con alguno de los otros entes que tienen que ver con el poder de policía que debe ejercerse dentro de la jurisdicción del puerto.

Por otro lado, debemos tener en cuenta lo dispuesto en el inciso 4º del artículo 2.340 del Código Civil, por el que se establece que quedan

comprendidos entre los bienes del dominio público las playas del mar y las riberas internas de los ríos. Es importante puntualizar esto porque, por ejemplo, el artículo 17 del dictamen determina que los particulares pueden construir, operar, explotar y administrar puertos en terrenos fiscales o de su propiedad. Al respecto considero que debe precisarse concretamente qué es lo que queremos referir cuando aludimos a la propiedad particular sobre los puertos. Teniendo en cuenta que la ribera de los ríos y las playas del mar son propiedad del Estado, indudablemente entiendo que estaríamos haciendo referencia a los terrenos linderos de particulares. Por lo tanto, es importante que el miembro informante aclarara la cuestión en oportunidad del tratamiento en particular —creo que sobre esto sería conveniente introducir alguna modificación—, pues de lo contrario alguien podría pensar que mediante este proyecto de ley se está pretendiendo modificar el Código Civil en lo referente a la propiedad de los bienes del dominio público.

También sería importante precisar la cuestión referida a la creación de un consejo asesor *ad honorem*, pues se habla de que estaría integrado por representantes de cada uno de los puertos nacionales, cuando sabido es que el propio proyecto de ley admite la posibilidad de que estos puertos sean transferidos a las provincias. Entonces, ¿quién va a integrar este consejo asesor? ¿Quién va a designar al representante de cada uno de esos puertos? Considero que esta cuestión debe ser aclarada en su oportunidad, si es que se pretende otorgar una mayor participación frente a los problemas que se susciten en cada uno de esos puertos con respecto a la decisiones que adopten los entes que tengan el control y sean autoridad de aplicación de esta ley.

Por otro lado, la decisión de transferir puertos nacionales a las provincias quedará en manos del Poder Ejecutivo. Creo que esa atribución que se delega en el Poder Ejecutivo de ninguna manera puede entenderse como una renuncia a la facultad que el inciso 9º del artículo 67 de la Constitución otorga al Congreso Nacional. En alguna reunión de comisión he escuchado discusiones sobre el particular, pero creo que existe doctrina bastante desarrollada acerca de la delegación de facultades que hace el Congreso en el Poder Ejecutivo. Uno de los puntos fundamentales de esta doctrina es que las atribuciones que se delegan son retomables en cualquier momento por el Parlamento. Por lo tanto, no descarto la posibilidad de que mediante un proyecto del Poder Ejecutivo o gestado en el propio Congreso —dada la relevancia e importancia que puede tener una trans-

ferencia de esta naturaleza—, sea el Parlamento quien sancione la ley que determine la transferencia de un puerto nacional a una provincia. Incluso sería conveniente adoptar esta metodología, que bajo ningún concepto significa que se quiera colocar un obstáculo para que esta descentralización no sea posible. En la época en que vivimos la descentralización ya no es sólo un ideal sino un imperativo.

Por último quiero señalar que cuando se habla de jurisdicción y control en el artículo 21, se alude a la legislación laboral. Es importante que ella entre por la puerta ancha de este proyecto de ley. Se ha hablado mucho de las trabas de la legislación laboral y de la acción sindical en los puertos argentinos. La mejor manera de superar las dificultades que pueda haber en esta materia reside en adoptar la legislación laboral más moderna, que tiende a la negociación colectiva entre los principales componentes de la relación de trabajo, que surgirán de la naturaleza de los puertos. Es importante que exista una autorregulación mediante un sistema moderno de negociación colectiva, como lo contempla el Convenio 154 de la Organización Internacional del Trabajo. Ya lo hemos sancionado para el sector docente y sería importante mencionarlo en este proyecto, de la misma forma en que se alude a la legislación laboral y a la de seguridad e higiene del trabajo. Este punto también sería importante agregarlo en el artículo 21.

En virtud de estas consideraciones, anticipo que la bancada de la Democracia Cristiana votará en general por la afirmativa el proyecto de ley de puertos.

—Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Comisión de Justicia, doctor Francisco de Durañona y Vedia.

Sr. Presidente (Durañona y Vedia). — Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Aramouni. — En nombre de la bancada de la Democracia Popular anticipo —tal como lo hemos expresado en nuestra disidencia total— nuestro voto por la negativa a este proyecto de ley.

No sólo no compartimos la filosofía de la iniciativa, sino que de la redacción del proyecto se deducen una vez más renunciamentos por parte del Congreso de la Nación. De allí surge la inconstitucionalidad de esta norma.

La Constitución Nacional señala expresamente como atribución del Congreso de la Nación en el inciso 9 del artículo 67: "Reglamentar la libre navegación de los ríos interiores habilitar los puertos que considere conveniente, y crear

y suprimir aduanas, sin que puedan suprimirse las aduanas exteriores, que existían en cada provincia, al tiempo de su incorporación." Todo este inciso es prácticamente derogado por este proyecto de ley, que tampoco fija una política global en materia de puertos.

No contiene normas precisas para la preservación del medio ambiente, aunque en el inciso f) del artículo 6º se establece que a los efectos de la habilitación, el Poder Ejecutivo deberá tener en cuenta la incidencia en el medio ambiente, niveles máximos de efluentes gaseosos, sólidos y líquidos. Esta es una disposición permisiva, por cuanto admite que en tanto y en cuanto no se adquieran niveles máximos de efluentes, se permitirán efluentes contaminantes. ¿Quién establecerá la medida máxima de esos efluentes? ¿O acaso insistiremos en la perniciosa tradición de sustituir la pena que corresponde a los delitos en materia ecológica —sobre los que alguna vez el Parlamento deberá legislar— para que se pueda relevar el dolo o la culpa en la contaminación ambiental por el simple pago de una multa?

Este proyecto de ley no contiene disposiciones puntuales con respecto al desarrollo poblacional de las zonas de influencia, y a mi juicio incursiona también en lo dispuesto por el artículo 2.340 del Código Civil respecto a la determinación de los bienes públicos. En particular el inciso 4 del artículo 2.340 del Código Civil se refiere a las playas del mar y las riberas internas de los ríos, entendiéndose por tales la extensión de tierra que las aguas bañan o desocupan durante las altas mareas normales o las crecidas medias ordinarias.

Casi de modo unánime la doctrina ha considerado que la regulación de los bienes del dominio público es materia del derecho administrativo y no del civil. Sin embargo, es necesario remarcar que las características esenciales que definen a estos bienes del dominio público están dadas porque son considerados indispensables para la utilidad pública; de ahí que estén sujetos a un régimen jurídico de excepción especialmente protector de la afectación de la cosa a su destino de utilidad pública. Por eso estos bienes se caracterizan por la inenajenabilidad, la imprescriptibilidad, la inembargabilidad, la protección penal contra las usurpaciones y la liberación de las cargas de vecindad.

El artículo 2.750 del Código Civil extiende la jurisdicción administrativa y señala que el deslinde de los fundos que dependen del dominio público corresponde a la jurisdicción administrativa. Esto es fundamental precisamente

para determinar en qué medida esta iniciativa debería preservar estos conceptos que definen a los bienes del dominio público.

Este proyecto de ley tiene como objetivo principal trasladar a la esfera privada la administración y explotación de los grandes puertos, como por ejemplo, Buenos Aires, Bahía Blanca, Quequén, Rosario y Santa Fe. En esta pretensión de trasladar la administración de los puertos al sector privado la iniciativa ni siquiera tiene en cuenta lo que la Convención sobre Derechos del Mar determina respecto de los propios puertos en su artículo 11. Nuestro país suscribió esa convención, aunque no esté ratificada por el Congreso.

Pero tal como lo señalé cuando tratamos el proyecto de ley sobre líneas de base para la fijación de la jurisdicción sobre el mar, esa Convención fue formalizada con una gran participación de los países latinoamericanos, teniendo en cuenta la gran extensión de sus costas y sus necesidades como estados ribereños de proteger su soberanía territorial en cuanto al mar.

De modo que no puede nuestro país renunciar a los derechos que la propia Convención sobre Derechos del Mar confiere a los estados ribereños; en cuanto a puertos en el artículo 11 se ha determinado que a los efectos de la delimitación del mar territorial, las construcciones portuarias permanentes más alejadas de la costa que forman parte integrante del sistema portuario se consideran parte de éste, es decir, del mar territorial sobre el que el estado ribereño tiene plena soberanía y no la puede delegar.

El último párrafo señala que las instalaciones costa afuera y las islas artificiales no se consideran construcciones portuarias permanentes. Estos aspectos debieron haber sido recogidos por esta ley, si es que se pretende con ella generar la reactivación de las tareas portuarias en la República Argentina.

Creo que en definitiva, a pesar de lo dispuesto por el artículo 12 del proyecto —sobre el que me voy a detener—, no se hace sino posibilitar la privatización de la administración y explotación de los puertos; y en parte esto significa delegación de soberanía y ceder las características que definen a los bienes del dominio público, en cuanto a la inalienabilidad.

Según dijeron algunos de los diputados que me precedieron en el uso de la palabra, no interesa el dominio; y creo que si aquí hay algo que interesa es precisamente el dominio.

En el artículo 3º de este proyecto y en el 17, donde se habla de la posibilidad de los particulares de construir puertos en terrenos fiscales, no se tiene en cuenta lo que dispone la Constitu-

ción Nacional en la materia en su artículo 4º y en el inciso 4º del artículo 67. De esa manera se va cediendo algo que es sustancial en la definición del Estado en cuanto a su poder jurisdiccional.

El artículo 3º dice que quedan excluidos del régimen previsto en la presente ley los puertos destinados exclusivamente para uso militar o el ejercicio del poder de policía mientras conserven tales afectaciones. Tal cual está redactado me pregunto si habrá puertos no sujetos al poder de policía, si cede el Estado el poder de jurisdicción general y qué ocurre si el Estado necesita de esos puertos aun para uso militar, aunque se trate de puertos de carácter privado o sometidos a la administración y explotación privada, en caso de beligerancia u hostilidad contra el Estado.

En el artículo 9º del proyecto de ley se establece una habilitación general para aquellos puertos que a la fecha de la promulgación de la presente se encuentren en funcionamiento y explotación conforme al uso y destino de su clasificación original. En otras palabras, es un "blanqueo"; es la manera de soslayar lo que la propia Constitución establece en el artículo 67, inciso 9º, en cuanto al derecho del Congreso para la habilitación de puertos.

El artículo 12 no me tranquiliza a pesar de las modificaciones introducidas a la sanción del Senado. No define qué ente público no estatal puede llegar a constituirse. El señor diputado Gentile hizo ya un análisis de las personas de derecho público. También se refirió a la ley de sociedades comerciales que hasta la sanción de la legislación que unifica la materia civil y comercial, establecía, en su artículo 1º, el principio de la tipicidad. Decía algo así como que serán sociedades comerciales aquellas que según el tipo legislado por esta ley se constituyan.

Tal vez no se tuvo en cuenta que la ley de unificación de las materias civil y comercial derogó el artículo 17 de la ley 19.550, que establecía la nulidad absoluta de aquellas sociedades atípicas o que no incluyeran en su contrato los requisitos esenciales tipificantes.

La unificación de la legislación civil y comercial establece una nueva forma asociativa que no puede concebir a estos entes públicos no estatales, los cuales no han sido previstos ni siquiera en esta moderna legislación sancionada recientemente, porque no fueron tenidos en cuenta y porque realmente ella fue sancionada por el Senado en forma imprevista. Reitero que ni siquiera las nuevas formas asociativas contempladas en la ley de unificación de

la legislación civil y comercial contemplan a estos entes públicos no estatales. No sé qué es lo que en realidad se quiso expresar.

Este mismo artículo 12, aun cuando invoque la participación de sectores particulares interesados en el quehacer portuario, comprendiendo a los operadores, productores y trabajadores, tampoco dice algo acerca de la cogestión que se debió haber instrumentado, si es que los legisladores tenemos interés en posibilitar dicha cogestión.

El mencionado artículo señala que las entidades que administren y exploten los puertos tendrán la facultad de determinar el propio tarifario de servicios. Estamos ante una desregulación total.

El párrafo concluye de una manera que mueve a una consideración utópica. En él se establece: "...debiendo invertir en el mismo puerto el producto de su explotación, conforme lo establece el estatuto respectivo". Me pregunto qué estatuto, y además, si realmente se puede determinar por ley que se invierta el producto de una explotación comercial o, en este caso, de la actividad portuaria, particularmente cuando no existe penalización alguna para aquellos que no lo hagan.

En cuanto a la administración y operatoria de los puertos particulares, el artículo 17 establece que los particulares pueden construir, operar y administrar puertos en terrenos fiscales o de su propiedad. Este artículo se correlaciona con el 12, pero ellos no son suficiente garantía para obligar a definir el capital de quienes van a invertir en una actividad portuaria en carácter de operadores, porque de ninguna manera se puede impedir que se presenten operadores de corporaciones o grupos económicos transnacionales.

La definición de "carácter público no estatal" no está comprendida en la legislación argentina y por ello no existe una tipificación y no está regulada en esta norma. Por lo tanto, no hay ninguna garantía en cuanto a que en nuestros puertos no operen entidades cuyo capital mayoritario pertenezca a un grupo transnacional. Es posible que esto ocurra; nadie puede aseverar que por tratarse de un ente público no estatal se impide la posibilidad de que operadores de capital transnacional se conviertan en socios mayoritarios de una explotación de esta naturaleza, o tal vez en los únicos.

Deseo recordar sobre este particular la vieja doctrina Monroe, muy bien descrita por el profesor de derecho internacional de la Universidad de París, Rousseau. Al referirse a la evolución del principio de no colonización estableció que es

posible discernir tres alteraciones esenciales. La primera de ellas consiste en la prohibición de toda adquisición territorial, incluso la efectuada por vía convencional. Esta es la más importante porque prohíbe a las potencias extranjeras toda adquisición territorial cualquiera sea el título, incluso con el consentimiento del Estado americano interesado.

La segunda alteración radica en la prohibición de colonización por particulares. Esta segunda extensión de la doctrina Monroe ha dado lugar a la doctrina de Lodge. Tal como fue enunciada por el Senado norteamericano en su resolución del 2 de agosto de 1912 —a iniciativa del senador Lodge—, dicha doctrina prohíbe la adquisición —incluso a título de arriendo— de puertos americanos por los no americanos, aun en el caso de que se trate de personas privadas, ya que las sociedades o corporaciones pueden ser personas interpuestas que actúen en nombre de un gobierno extranjero. Este tema de los terrenos fiscales sobre los que pueden construir los particulares nuevamente soslaya lo dispuesto por la Constitución Nacional. En este sentido, según el inciso 4º del artículo 67, el Congreso de la Nación tiene la facultad de disponer del uso y de la enajenación de las tierras de propiedad nacional.

Además, el artículo 4º de la Constitución, refiriéndose a la formación del Tesoro nacional, establece claramente que el gobierno federal provee a los gastos de la Nación con los fondos del Tesoro nacional formado del producto de derechos de importación y exportación, del de la venta o locación de tierras de propiedad nacional, etcétera. Esta es una atribución propia del Congreso de la Nación. Por lo tanto, la iniciativa en cuestión no hace más que derogar esta facultad expresa del Congreso y se convierte por ello en inconstitucional.

El artículo 18 del proyecto de ley expresa textualmente: "Cuando se trate de terrenos fiscales deberán celebrarse los contratos pertinentes...". Nada dice respecto de las atribuciones del Congreso.

Por otra parte, el artículo 19 establece: "Los buques y las cargas que operen en los puertos de los particulares están exentos del pago al Estado por servicios portuarios que éste no preste efectivamente". Al respecto me pregunto si el poder de policía que debe ejercer el Estado, y que no está debidamente definido en este proyecto, será gratuito.

El artículo 20, cuando señala la responsabilidad de quien...

Sr. Presidente (Durañona y Vedia). — La Presidencia recuerda al señor diputado que la Cámara se encuentra abocada al tratamiento en general de la iniciativa.

Sr. Aramouni. — Precisamente porque son los aspectos más salientes del proyecto en general, voy a mencionar los artículos que a mi juicio fundamentan mi oposición total a la iniciativa.

Sr. Larraburu. — ¿Me permite una interrupción, señor diputado, con la venia de la Presidencia?

Sr. Aramouni. — Sí, señor diputado.

Sr. Presidente (Durañona y Vedia). — Para una interrupción tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Larraburu. — Como miembro informante del dictamen hago saber que mi bloque está de acuerdo en contestar cada uno de los argumentos que el señor diputado Aramouni está vertiendo, lo que posiblemente hagamos en el día de mañana.

No obstante, coincido con lo manifestado por la Presidencia y sugiero al señor diputado Aramouni que, a efectos de acelerar el debate —sin pretender menoscabar en absoluto sus atribuciones—, se circunscriba al debate en general, como lo hicimos los demás legisladores.

Sr. Presidente (Durañona y Vedia). — Continúa en el uso de la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Aramouni. — Señor presidente: el hecho de que haya señalado puntualmente los artículos para fundamentar mi oposición global a esta iniciativa no significa que haya incursionado en su tratamiento en particular, ni que mi intención sea desistir de hacerlo oportunamente. Sucede que hay aspectos sobresalientes que merecen su consideración en el tratamiento en general. Por ejemplo, cuando este proyecto de ley se refiere a la responsabilidad de quien tiene a su cargo la ejecución de las obras de dragado, a mi juicio la redacción no resulta suficiente para asegurar su realización en los canales de acceso al río de la Plata, aun cuando se haga referencia a los canales de acceso hasta el troncal de navegación. Tampoco se tienen en cuenta las características de los ríos Paraná y Uruguay en sus cursos inferiores y superiores ni lo que pueden llegar a significar las obras de construcción de defensas para el puerto de Quequén.

Si bien en el inciso h) del artículo 22 la autoridad administrativa de contralor se atribuye facultades de amigable componedor para delimitar las responsabilidades de quienes van a ejercer, a su cargo esa tarea, dichas facultades no

alcanzan para fijar las responsabilidades e imponer obligaciones.

Asimismo podemos señalar como un aspecto central de este proyecto de ley el renunciamiento al poder jurisdiccional del Estado. Aquí se observa una diferencia notable entre lo que establece el proyecto modificado por la Comisión de Transportes y la sanción del Senado. El artículo 21 del proyecto sancionado por la Cámara alta establecía en forma más precisa el poder de jurisdicción en materia de aduanas, es decir, en materia fiscal, sanitaria, de seguridad y también para la preservación del medio ambiente. Nada de esto figura en el nuevo artículo 21. Lo que ocurre es que en la sanción que se pretende existe un renunciamiento total al poder de policía general.

También existe otro aspecto fundamental dentro de la jurisdicción y de los poderes que el Estado puede ejercer. Me pregunto qué sucedería si la Argentina fuera víctima de hostilidades o de actitudes beligerantes por parte de otro Estado. ¿Los puertos que no son exclusivamente militares estarían sometidos a la autoridad militar correspondiente para que nuestro país pudiera ejercer el derecho de defensa de nuestro territorio y de nuestra soberanía?

Teniendo en cuenta la redacción del artículo 39 y lo dispuesto en el artículo 21 —que omite el poder de policía general—, no se deduce que las autoridades de nuestro país puedan intervenir en aquellos puertos sometidos a la administración y explotación de particulares ni en los que lisa y llanamente son considerados privados aunque estén construidos en tierras fiscales.

Por las razones expuestas —además de las que detallaré en el debate en particular— adelanto la posición del bloque Democracia Popular que se opone terminantemente a la iniciativa en consideración, motivo por el cual votará por la negativa.

Sr. Presidente (Durañona y Vedia). — Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. D'Ambrosio. — Señor presidente: trataré de ceñirme al tema en el que pretendo centrar mi exposición y a la que con justicia declaraba el presidente de la Comisión de Transportes y miembro informante respecto de las etapas de la discusión en general y en particular del proyecto que nos ocupa.

De todas maneras, ante el extenso catálogo de objeciones formuladas por el señor diputado preopinante debe decir que existen dos o tres apreciaciones que merecen alguna consideración.

Estoy de acuerdo con que el tema de la contaminación debe constituir una preocupación permanente del mundo moderno; tanto es así que he presentado hace casi dos años un proyecto de ley elevando a la categoría de tipo penal el delito ecológico. Hago votos para que algún día esta Cámara y la comisión pertinente así lo consideren.

Dentro de un contexto global de protección del medio ambiente este proyecto de ley establece los límites en los que deberá encuadrarse el tema específico, ya que de lo contrario tendríamos que prever un capítulo especial referido a la política ambiental cada vez que sancionáramos una iniciativa, y entiendo que eso no se compadece con una buena técnica legislativa, como tampoco lo es caer en una casuística tal como para incluir en algún artículo que en caso de acciones de beligerancia o de guerra contra nuestro país el Estado nacional tendrá derecho a intervenir los puertos.

Casi estaría tentado de decir que se incluya esto si lo desea el cuerpo, pero seguramente habrá unos cuantos que se reirán de lo que hacemos en esta Cámara, aparte de los que ya se ríen, muy a pesar de nuestra buena voluntad.

Una tercera apreciación está referida a la realidad de las cifras que mencionaba hace unos instantes el señor diputado Natale, las que hemos padecido los que vivimos en Rosario, por ejemplo, o sea los que somos de una ciudad que creció, se estancó y languideció al ritmo de su puerto, los que sabemos que hasta nuestra picaresca depende de nuestra historia portuaria.

Me pregunto qué hacer ante esta realidad de la práctica o de la total extinción del puerto de Santa Fe, de la futura pero no muy lejana extinción del puerto de Rosario y de los gravísimos problemas que afronta el puerto de Buenos Aires.

Por eso me parece absolutamente legítimo que no estemos de acuerdo con un proyecto de ley específico. De hecho voy a criticar algunos aspectos —y muy severamente— del que viene del Senado. Pero lo que no me resulta convincente es que ante la realidad contundente de la desaparición de una política portuaria nacional y de la desaparición de los puertos, la posición sea contraria a esta iniciativa.

¿Qué hacemos, entonces? ¿Le cerramos definitivamente el puerto a Santa Fe, a pesar de que todos los días nos llenamos la boca con el Mercosur y la hidrovía? ¿Esperamos a que se termine de morir el puerto de Rosario? ¿Seguimos soportando los costos infernales del puerto de Buenos Aires? Se trata de las actitudes de

los que quieren soñar con una realidad o de los que modestamente queremos cambiar esa triste realidad.

Sin duda, este proyecto de ley tiene muchas falencias. Algunas de las apreciaciones del señor diputado Gentile servirán de guía durante la discusión en particular para mejorarlo. A su vez, el bloque de la Unión Cívica Radical tiene una diferencia profunda con respecto a dos artículos que considera centrales, pero reitero que no me parece legítimo oponerse a esta iniciativa, sin ofrecer nada a cambio, porque la nada a cambio en materia portuaria es la nada para el futuro.

Este es un instrumento esencial para la política argentina, frente al mundo, a los productores y a los enormes costos que implica la realidad en materia de exportación, de competencia, etcétera.

En los últimos dos años la Cámara se ha preocupado intensamente de este problema por intermedio de la Comisión de Transportes, que me honro en integrar por su espíritu y la calidad de sus miembros. Por ella transitaban todos los sectores involucrados con este quehacer, tanto públicos como privados. Hace poco llevamos a cabo una reunión con una nutrida delegación de representantes del gobierno de mi provincia, Santa Fe, y de mi ciudad, Rosario. A todos los escuchamos y abrimos el diálogo a todas las posturas. Quizá podría haber sido mejor si no hubiésemos tenido que tropezar con una actitud un poco extraña y curiosa del Senado de la Nación.

Todos saben que este problema de ver si mejoramos la política portuaria no es de ayer, sino que se trata de una preocupación que renace con la recuperación de la democracia.

Desde mediados del año 1985, en el Senado se habían presentado algunos proyectos que en líneas generales contaban con la aprobación de vastos sectores vinculados con esta actividad. Lamentablemente, hace un par de años, en forma un tanto inexplicable, en el Senado se revirtió ese criterio y se sancionó en general un proyecto de ley que significaba contradecir esas líneas generales de pensamiento. Curiosamente se trató de una iniciativa que quedó a mitad de camino, porque luego de la aprobación en general no se avanzó en su consideración en particular, quedando "dormida" en una actitud legislativa realmente inexplicable.

Por lo expuesto, la Cámara de Diputados comenzó a trabajar porque veíamos que la Cámara iniciadora no obtenía resultados positivos. Hace poco —como ha dicho el señor diputado Bisciotti— consensuamos un proyecto que con-

sideramos casi mejor que el que tenemos en tratamiento y que el Senado aprobó en seis minutos.

Hemos tratado de trabajar en comisión para mejorar la iniciativa que nos fuera enviada en revisión, y creo que algo logramos, lo que también ocurrirá en este plenario de la Cámara, que a lo mejor cuenta con pocos diputados, pero nos permite trabajar en forma quizás más serena y racional. Al respecto, recuerdo a un diputado cordobés que había presentado un proyecto por medio del cual se planteaba la reducción al 50 por ciento del número de miembros de este cuerpo. Se trataba de una iniciativa sabia, lástima que formó parte de esos proyectos que nunca serán aprobados.

El proyecto sancionado por el Senado contiene errores que para nosotros son graves. Hemos tenido que analizar una iniciativa que modifica a aquella que dio en llamarse "ley Vaca", pero que en realidad mantiene algunas cuestiones realmente serias: se libera la autorización caso por caso del Congreso de la Nación, lo que consideramos inaplicable en los tiempos modernos, ya que no se puede efectuar un análisis puerto por puerto, por las características y la experiencia que tenemos de cómo puede trabajar hoy la institución parlamentaria. También este proyecto introduce una novedad que en nuestro concepto resulta de extrema gravedad: se establece que ante la sola solicitud de las provincias o de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, el Poder Ejecutivo nacional debe transferir en forma gratuita tanto el dominio como la administración de los puertos ubicados en su territorio.

Todos los proyectos anteriores que se habían presentado —incluido el del propio senador Vaca—, coincidían en dejar en la órbita del gobierno nacional a los cuatro puertos mayores que se han mencionado reiteradamente aquí, y a los que se agregó el de Santa Fe. Esto se hizo sin duda en razón de la severísima incidencia que en el comercio exterior del país tienen estos puertos, lo cual excede en mucho su categoría de puertos que pertenecen a una determinada localidad o provincia.

Participo fervientemente de la idea de que provincias y municipios comiencen a tener una injerencia mucho mayor que la que han tenido hasta el presente en la administración, control y desarrollo de sus puertos. Quiero para mi Santa Fe una participación importante, pero creo que sería un federalismo "pampa" distribuir puertos a facciones territoriales más pequeñas. Esto no es practicar un real federalismo, pues éste consiste en otorgar en la órbita de las autonomías provinciales y municipales el legítimo

ejercicio de sus derechos y deberes en relación con los intereses que les son propios.

Por otra parte, el federalismo también debe tener en cuenta los intereses de la Nación; en consecuencia, no creo que los rosarinos tengamos derecho a decir que el puerto de Rosario nos pertenece en exclusividad. Si bien mucho nos interesa su desarrollo, su crecimiento, deteniendo así esta lenta muerte que está padeciendo, debemos considerar que el puerto de Rosario pertenece a las provincias de Santa Fe, Córdoba y a todo el Noroeste argentino. De la misma manera, el puerto de Buenos Aires no puede pertenecer sólo a la municipalidad de esta ciudad, pues el hecho de exportar prácticamente el ciento por ciento de los productos obedece al esfuerzo no sólo de la Capital Federal sino también de todo el país. El *hinterland* que corresponde a estos puertos no se somete sólo a su territorio. Por ello nosotros vamos a sostener en relación con los artículos 11 y 12 —no sólo por un prurito— la necesidad de preservar una política nacional portuaria. Más allá de toda esta parafernalia tan superficial y tilinga que en los últimos años se ha hecho en contra del Estado, debemos tener en cuenta que éste es el representante objetivo de los intereses de la Nación, y en materia de política portuaria, también la Nación tiene intereses que defender. Es por ello que no podemos proceder a un reparto.

Creo que el esfuerzo que ha hecho la comisión al rescatar la inquietud del señor diputado Natale y establecer la necesidad de que previa cesión se constituyan entes en donde todo estos intereses estén representados, es una base, pero ello no es suficiente. Realmente entendemos que la Argentina debe tener una política nacional portuaria, para lo cual sostenemos que deben mantenerse cinco puertos fundamentales con la característica de puertos de la Nación, con un organismo de contralor que como bien señalará el señor diputado Gentile podría ser perfectible. De allí la creación de un consejo asesor en el que estén representados los cinco puertos nacionales, y además esté integrado por un representante de los puertos privados y otro de los provinciales. Pero a los fines de una política global creemos que es esencial que la Nación mantenga un interés y una presencia que no sea excluyente, agobiante y burocrática como lamentablemente lo ha sido durante estos años. Es por ello que propiciamos la generación de puertos autónomos.

No se puede hablar aquí tan ligeramente de la injerencia de sectores multinacionales en la política portuaria cuando estamos generando

precisamente la posibilidad y la exigencia de que en estos cinco puertos estén representados no sólo los usuarios y los productores sino también los trabajadores, y fundamentalmente, los intereses del Estado nacional, de las provincias y de los municipios. Si a través de un organismo la Nación queda desprotegida, entonces de nada vale sancionar leyes. Si todo el mundo está en la entrega y no es suficiente que en la administración de un puerto haya representantes de la Nación, de las provincias y de los municipios, no hay ley que valga. Esto es de una claridad meridiana y no se puede acusar tan ligera y vacuamente a quienes hemos trabajado sin ningún interés particular, pensando en revertir una situación terrible, como la que padecen los puertos argentinos en este momento.

He visto el crecimiento de los puertos privados. Tenemos que reconocerlo. No es un pecado que existan. Son un orgullo, y en la provincia de Santa Fe han representado la máxima inversión genuina de capitales nacionales en los últimos años. Entonces, sepamos salvar los aspectos positivos, porque si no el maniqueísmo imperante nos hará caer en cualquier tipo de calificación.

No se puede ser tan ligero en este tipo de cuestiones. Por eso los temores que aquí se mencionaron son precisamente los que me permiten estar contento con respecto a algunos de los logros a los que hemos arribado en la redacción final de este proyecto.

Veníamos de analizar la iniciativa originaria del Senado, que hablaba de una habilitación de puerto por puerto por parte del Congreso de la Nación. Ahora el proyecto contempla la habilitación por parte del Poder Ejecutivo con un aviso al Parlamento, información que nos parece totalmente inconducente. En la redacción del artículo 9º hemos logrado una fórmula objetiva, que no se presta a ninguna discriminación ni a ningún trato raro en las esferas administrativas, que bajo cualquier signo político siempre están proclives a otorgar algún privilegio en favor de alguien.

Hemos dicho que los puertos privados que se ajusten a los planes reguladores portuarios, que estén de acuerdo con las normas que los habilitaron en su momento y que operen efectivamente en la práctica pueden ser habilitados. Esta es la mejor igualdad y la mayor objetividad que podemos sancionar.

No nos estamos poniendo como jueces de una cuestión sobre la que todos sabemos que recaen grandes intereses. No nos ubicamos como una barrera que impida seguir operando a los puertos que han demostrado su eficacia, pero sí

debemos tomar recaudos. Esto seguramente lo comprenderá el señor diputado Venesia, quien — pese a pertenecer a un signo partidario distinto — ha luchado conmigo para lograr que en la ciudad de Rosario algunos avances inadmisibles de actividades portuarias privadas — que afectaban los desarrollos urbanos de la ciudad — fuesen acotados a su real entidad. De otra manera, no podrán seguir funcionando.

Esto lo quiero expresar pese a la buena teoría de quien ocupa en este momento la Presidencia de la Cámara, porque sé que la interpretación de un parlamentario no es la auténtica, pero estas palabras deben servir para saber a qué debemos atenernos en el futuro. La intención legislativa que nos ha llevado a redactar este artículo 9º consiste en facilitar la tarea de quienes desarrollan una actividad legítima y productiva para la Argentina, pero también tiene como objetivo acotar a quienes lograron alguna ventaja mediante gobiernos de facto y contradicen los intereses urbanos del desarrollo natural de cada una de las ciudades.

Realmente, no es factible que la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires se haga cargo del puerto de Buenos Aires. La historia nos enseña que los argentinos hemos peleado durante décadas para lograr una solución exactamente inversa a la que se propicia. Ya el diputado Bisciotti hablaba de la inconveniencia de municipalizar un puerto que ni siquiera corresponde al territorio de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. Los legisladores de la Capital Federal no deben creer que en esto existe una animadversión. Lo mismo sostengo para los puertos que están ubicados en las provincias de Buenos Aires y de Santa Fe. Realmente deben buscar un organismo autónomo que los torne eficaces, que los transforme en competitivos, que logre las inversiones necesarias para su actualización tecnológica y al mismo tiempo deben estar al servicio de los intereses globales. Sin duda ésa será la mejor forma de destruir los aspectos monopólicos que juegan en esto como en cualquier otro tipo de actividad.

Por otra parte, en términos generales creo que este camino que hemos elegido es el único posible; sin embargo, al igual que durante estos dos años de análisis en la Comisión de Transportes, estamos dispuestos a escuchar aportes aun en el último minuto anterior a la sanción de este proyecto de ley sobre régimen nacional de puertos que el país necesita. Estamos dispuestos a escuchar aportes positivos, pero no puede ser un aporte positivo el que nada ofrece a cambio. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Durañona y Vedia). — Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Estévez Boero. — Señor presidente: a nuestro juicio el dictamen de comisión en consideración mejora sensiblemente el texto sancionado por el Honorable Senado, y con las modificaciones que pueden introducirse durante el tratamiento en particular se puede aún perfeccionar.

Muchos años atrás en mi ciudad de Rosario los barcos colmaban la longitud de los muelles con las diversas banderas del mundo, y a menudo debían ubicarse en segunda fila. En cambio en la actualidad sólo se puede divisar a algún barco con motivo de la conmemoración de una fecha patria. La realidad es que el puerto está paralizado desde hace décadas, y nosotros tenemos la obligación de modificar dentro de lo posible esa situación en esta Argentina de 1991.

En ese puerto también estuvo fuera de operaciones la unidad 7 durante dieciocho años con motivo de un sabotaje. Ahora, después de dos o tres años de negociaciones entre el Ministerio de Obras Públicas y la Junta Nacional de Granos, cuando podía ponerse en funcionamiento esa unidad, que era la más moderna de Sudamérica cuando se construyó, se resuelve la liquidación de la Junta Nacional de Granos.

Toda esta sórdida lucha por el manejo de las exportaciones, en la que muchas veces no está en juego el negocio portuario sino la verificación de lo que se exporta en cantidad y calidad, no nos puede hacer olvidar la realidad de nuestra ciudad con su puerto paralizado, con 200 mil carenciados.

La situación actual es producto de muchos años de degradación, y sólo contamos con un recurso: la participación popular. La única vía que tenemos es posibilitar el juego y el protagonismo de esa participación popular. Por eso, en la medida en que se mantenga la redacción del artículo 12, nosotros apoyaremos en general este proyecto, porque el artículo 12 posibilita que en la administración y en la explotación del puerto participen las fuerzas directamente interesadas en él, incluso la de los propios trabajadores. Creemos que ésta es la reserva que existe en el país para hacer funcionar las cosas lo mejor posible.

Pensamos que el artículo 5º debería modificarse. Al igual que el señor diputado D'Ambrosio creemos que esta notificación al Congreso de las habilitaciones que hace el Poder Ejecutivo carece de todo sentido funcional. Si pensamos que el derecho que le da la Constitución al Con-

greso es sumamente complejo no podemos enajenar esta facultad. Debemos posibilitar el ejercicio de esta facultad en forma más efectiva. Se podría facilitar un preejercicio al Poder Ejecutivo, pero dejando en manos del Parlamento la posibilidad de rever la medida luego de tantos días de haberse comunicado la habilitación. Eso haría mantener en manos del Congreso la facultad que le otorga la Constitución, que creo que es correcta, y por otra parte posibilitaría el reconocimiento cuando el Parlamento no le encuentra reparos.

Creemos que son esenciales estos entes públicos no estatales, contemplados por el artículo 12, y lo son para el funcionamiento de estos puertos y de los demás puertos que tienen grandes posibilidades, fundamentalmente los del río Paraná que va a tener un desarrollo innegable con la hidrovía.

El reconocimiento que se ha hecho en beneficio de la Municipalidad de Buenos Aires nos parece un despropósito, pues determina un trato desigual entre esa municipalidad y las demás donde están radicados estos puertos. Nosotros no aceptamos ese trato desigual.

Creemos que es una imposición correcta la del artículo 13 que dispone que las ganancias de los puertos deben ser invertidas en los propios puertos para mejorarlos.

También sostenemos que tiene una mejora sustancial el despacho de la comisión al no derogar el camino de sirga, tal como en su momento lo propuso el Senado.

En un despacho anterior de la Comisión de Transportes, cuestionamos un artículo que determinaba que el camino de sirga no se justificaba para remolcar con un cable los buques. Los países que lo han derogado, como Francia y España, entre otros, se encontraron con grandes problemas, debiendo revertir la medida.

Los problemas que se presentaron al respecto son de dos tipos. En primer lugar la especulación inmobiliaria en toda la costa, construyendo barreras de cemento como ocurrió en la Costa Azul y en la zona de la costa mediterránea de España, barreras que se pusieron entre el mar, el paisaje y la población. En segundo lugar, hubo un problema de medio ambiente, ya que no se puede enajenar la presencia del Estado cuando entran en contacto la tierra y el agua. Esta relación debe vigilarse y controlarse para posibilitar la defensa de ese medio ambiente.

Creemos que el artículo 19, que se mantiene en este proyecto, otorga una ventaja a favor de los puertos privados, ya que dice que estos puertos no cobrarán servicios que no preste el Es-

tado, pero a los puertos que son públicos y no estatales no se les permite acogerse a esta exención que establece este artículo.

Por otra parte el artículo 9º, que mejora mucho los anteriores —como lo señalaba el señor diputado D'Ambrosio—, a nuestro entender debe ser más concreto para no hacerle un reconocimiento definitivo a terminales granarias que no tenían características de puertos en el momento de su concesión.

Con estas observaciones, pero considerando que esto posibilita la puesta en marcha de los puertos, si los agentes a los cuales se les da la posibilidad de participar en su explotación y administración asumen el rol que confiamos asumirán, en nombre de mi bloque adelanto nuestro voto afirmativo al tratamiento en general del proyecto en discusión.

Sr. Presidente (Durañona y Vedia). — Tiene la palabra el señor diputado por Chaco.

Sr. Dussol. — Señor presidente: nobleza obliga a decir que no me puedo guardar algo que me llama poderosamente la atención.

Comencé a desempeñarme como legislador en 1983, cuando floreció la democracia, pero creo que desde esa fecha hasta el día de hoy jamás he visto en este recinto algo tan lamentable como lo que acontece esta noche, ya que según el tablero que registra nuestra presencia, sólo 17 diputados estamos aquí tratando una de las leyes más importantes que el país está demandando.

Corría noviembre de 1990 cuando el colega y amigo, diputado Bisciotti, me comentaba que quería presentar un proyecto de ley de puertos en el marco regulatorio para los puertos de la República Argentina.

En esa oportunidad le manifesté al señor diputado Bisciotti que quería sumarme a él para aprender la materia. Este humilde provinciano sabe por qué lo hizo; porque inmediatamente, por mi humilde cabecita de chorlito de provincia pasó el recuerdo de que provengo de un puerto que se llama Barranqueras, que en un momento dado fue puerto del progreso chaqueño y después, en las postrimerías de este siglo XX, desapareció de escena.

Hoy en día se habla en todos lados de algo muy importante: la hidrovía. Se han gastado litros de tinta y muchos kilos de papel para referirse a este tema. Pero cuando uno pregunta a ciencia cierta qué es la hidrovía, nadie sabe decir de qué se trata. Yo sé que algunos de los presentes puede estar pensando que tal vez provenga de otro planeta. Pero esto lo tenía guardado y por eso lo digo con mucha bronca.

¿Sabe por qué, señor presidente? Porque siempre pensé que en el marco regulatorio de una ley de puertos podía volver a ser Barranqueras, el puerto que conocí; y no me equivoco, porque en diciembre de 1990 el Poder Ejecutivo de la Nación envió un proyecto similar al del señor diputado Bisciotti. Esto —de no ser así— podría ser desmentido por el señor presidente de la Comisión de Transportes. Los que trabajamos durante días y semanas en este proyecto para compatibilizar sabemos que había otro en el Senado, pero detenido en su estudio desde 1985. Y cuando de la noche a la mañana surge la necesidad de esta legislación, aparece la sanción del Senado.

La Cámara de Diputados no se quedó atrás. Siguió trabajando como lo hizo siempre en comisión, mesuradamente, con el diálogo amable y fraterno de los políticos coherentes que se sientan a trabajar para procurar diseñar un proyecto que sirva para el país.

La Comisión de Transportes ha recibido este año a políticos, a ministros, gremialistas, empresarios y obreros vinculados con esta actividad. Con ellos ha tratado de consensuar una norma necesaria para el país. Esta noche he escuchado a algunos muy sueltos de lengua decir que este proyecto no sirve.

Si no se comienza por algo, me pregunto cuándo comenzaremos a desarrollarnos en la Argentina. ¿Qué clase de Argentina queremos? Comenzaremos a desarrollarnos cuando nos sentemos en la mesa del diálogo y hablemos de la Argentina que tenemos y no de la que existe en algunas cabezas de chorlito.

Esta noche podemos aprobar en general una ley que mañana corriamos en particular y que servirá para que para la posteridad quede claro que se trabajó concienzudamente y con ganas de progresar y despegar.

Día y noche hablamos de la necesidad de integrarnos al Mercosur. Algo sumamente importante también es la hidrovía de 3.400 kilómetros y el peligro de perderla. Hago un llamamiento a la Cancillería para que se adopten los recaudos del caso porque de lo contrario terminaremos pagando peaje sobre nuestros ríos. La hidrovía Paraná-Paraguay tiene su sede en Nueva Palmira y las reuniones se llevan a cabo en Brasil, en Puerto Cáceres. Esta es una de las grandes preocupaciones de este provinciano.

Es muy posible que no estemos ante la norma ideal, exactamente la necesaria, pero hemos dado un puntapié inicial para despegar. No soy el más idóneo en esta materia ni pretendo descubrir algo ya descubierto, pero es sabido

que el flete fluvial es el más barato, seguido por el ferrocarril y por el transporte por carretera.

Hace poco crucé al edificio anexo y debajo de la puerta de mi oficina —la 605— encontré una invitación para desarrollar un tema de zona franca. Todos los puertos que están a la vera del Paraná piden una zona franca. Nosotros lo solicitamos porque creemos estar en un lugar estratégico: en medio de la hidrovía, en los 1.660 kilómetros que le corresponden a la Argentina y en medio del corredor bioceánico Este-Oeste que comienza en Misiones y termina en Chile.

Queremos un país que despegue, que piense con los pies sobre la tierra y con la cabeza bien fresca.

Todos sabemos que nuestra legislación centraliza en Buenos Aires. De allí nació el refrán que dice que Dios está en todos lados pero firma en Buenos Aires.

Esta norma nos permitirá despegar. Tal vez no coincide con algunos conceptos sustentados por el Ejecutivo, pero de hecho ya se han traspasado puertos a las provincias. A la mía le conviene porque se va a independizar. Podremos sacar por nuestro puerto nuestros productos y la materia prima. Tenemos el monopolio del algodón y también contamos con grandes existencias de quebracho y algarrobo. Lo que nos falta es abaratar los costos.

Si no reparáramos en que —tal como lo señalamos— lo más barato es el flete fluvial y luego sigue el ferroviario, la provincia del Chaco va a desaparecer en muy poco tiempo. Esta provincia no tiene sus rutas en condiciones y su red capilar ferroviaria no podrá ser reconstruida mientras no se termine el puerto de Barranqueras, por donde sacaremos nuestros productos.

Lo importante de esta iniciativa es que nos permitirá un poco de libertad. Sé que hay gente más idónea que yo para tratar estos temas, pero me duele —y lo digo sinceramente— que se piense que de la noche a la mañana se ordenaron artículo tras artículo para elaborar una ley de puertos. Este fue el trabajo de un conjunto de personas que se reunió con ministros, concejales, empresarios y gremialistas. A la Comisión de Transportes ha venido gente del puerto de Quequén manifestándonos que querían invertir más de 200 millones de dólares a efectos de que dicho puerto sea aún más importante. Creo que no nos equivocamos en pensar que esta iniciativa será el marco que regule los puertos de la República Argentina, y debemos luchar para que ello se concrete.

Se discutió el poder de policía, y si estaba bien o mal que cinco puertos fueran nacionales.

Lo primordial es que tengamos presencia a través de nuestros puertos para poder exportar nuestros productos y para que las vías navegables tengan la importancia que alguna vez tuvieron. Sin ánimo de herir susceptibilidades, me voy a tomar el atrevimiento de imaginar un mapa de 600 kilómetros a la redonda de Buenos Aires. La red capilar ferroviaria termina en el puerto, a la vieja usanza inglesa, cuando nos robaban nuestros productos. No hemos cambiado en nada, tenemos mucho por hacer. Si bien estoy hablando de mi provincia, éste es un tema general que implica responsabilidades, y estoy convencido de que hablo con la cabeza bien puesta y con el corazón henchido por sentirme argentino y estar haciendo algo que sirva para las futuras generaciones.

No quiero ver en la Argentina generaciones castradas ni postradas. No soy privatista, quiero que lo sepan, y lo repito: no soy privatista. Pero es importante que consigamos capitales para poder desarrollarnos. No le tengo miedo a los gringos de afuera; me preocupan los criollos de adentro que a veces nos venden. Éste es mi gran temor.

Para terminar, y porque no quiero molestar más a los diecinueve legisladores que tuvieron la gentileza de cederme este espacio para poder expresarme, debo señalar que me voy satisfecho por haber colaborado con la Comisión de Transportes al referirme en forma global al proyecto en consideración, pero indignado por haber escuchado a algunos legisladores decir que la iniciativa no servía para nada, los que luego se levantaron y se fueron, sin brindar ninguna solución. De esta manera nunca lograremos encontrar el camino adecuado para la Argentina que anhelamos. (Aplausos.)

Sr. Presidente (Durañona y Vedia). — Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Baylac. — Señor presidente: solicité la palabra porque quería hacer un doble homenaje.

Provengo de una ciudad portuaria que es Bahía Blanca. Como aquí se ha hablado de la importancia del puerto de Bahía Blanca no quiero dejar este debate —a pesar de la soledad en que nos encontramos los diecinueve diputados que estamos discutiendo esta importante iniciativa— sin recordar a un diputado de la Nación, también de Bahía Blanca, que un día sentado en estas bancas tuvo la impronta de impulsar la ley de creación del puerto de mi ciudad. Me refiero a Mario Manuel Guido, candidato a vicegobernador que resultó electo en los comicios del 5 de abril de 1931 junto con Pueyrredón. Y debo recordarlo porque de alguna manera todos los que pertenecemos

a esa ciudad estamos vinculados y comprometidos con el puerto.

Si cuando nos desempeñamos en esta actividad legislativa se nos pregunta cuál es el proyecto más importante impulsado desde el Congreso de la Nación, seguramente cualquiera de los diecinueve diputados, que estamos aquí sentados hablará de la preocupación que tiene por el puerto al que accede su propia ciudad: los santafesinos, el de Santa Fe, y los rosarinos, el de Rosario, exceptuando a los mendocinos. (Risas.) Los bahienses hablaremos de nuestro puerto y el señor diputado Bisciotti hará lo propio con el de Quequén.

El segundo homenaje lo quiero rendir a un hombre que está vivo, quien con su generosidad me convocó para que lo acompañara en la firma de un proyecto de ley que tendía a regular una política portuaria para el país: se trata de mi compañero de bancada, el diputado Osvaldo Bisciotti. Y quiero agradecer esta oportunidad porque de alguna manera me permitió abonar el compromiso aceptado al asumir como diputado de la Nación en 1989.

Lamento que seamos tan pocos los que estamos en el recinto. Cuando alguna vez leímos la historia argentina para concretar lo que significa para un país un modelo de acumulación de riqueza, pudimos vislumbrar que cuando impulsamos un nuevo modelo los puertos tuvieron mucho que ver con nuestro despegue.

El puerto no es solamente una herramienta física o un lugar donde se procesan actividades diversas —algunas económicas y otras comerciales—; importa la presencia de un país en el mundo interdependiente en el que vivimos, es por donde se realiza la entrada y salida del intercambio con el mundo.

En este debate inconcluso en la Argentina de hoy sobre la generación del nuevo modelo de acumulación de riqueza algunos sintetizan la cuestión en la dicotomía entre privatistas y estatistas; otros lo hacen diciendo que para poder alcanzarlo hay que eliminar el Estado; y el señor diputado Aramouni —que se retiró— sostiene que hay que dejar todo tal como está.

A partir de 1983 los radicales instalamos en la sociedad la necesidad de redefinir las funciones del Estado así como la de debatir acerca de un nuevo modelo de acumulación de riqueza. En la agenda de preocupaciones de ese gobierno figuraban los puertos como un instrumento vital para ese nuevo modelo de acumulación de riqueza que implicaba competir con el mundo, exportar y procesar la política económica que nos permitiera conseguir los recursos necesarios

para mejorar nuestra calidad de vida en la Argentina.

Lamento que nuestros economistas más famosos no estén debatiendo este proyecto de ley de puertos para subrayar la incidencia que tiene la modificación de una concepción imperante en la Argentina hasta el momento. Esta concepción no la descubrimos en lo que para algunos es una vocación privatizadora o simplista sino que viene definiéndose como sistema portuario en el mundo desde hace tiempo.

Hace unos días leí una conferencia pronunciada por Fernando Romero Carranza en la Bolsa de Comercio de Buenos Aires que me desasnó acerca de los sistemas que gobernaron los puertos en el mundo.

Hablaba de los sistemas nórdico y latino. El primero apuntaba al concepto de puerto ciudad o ciudad puerto, en el sentido de que era el centro donde se reunían los comerciantes, los que realizaban negocios y le daban a esa ciudad la posibilidad de constituir un centro comercial junto con su puerto. El segundo concebía al puerto como propiedad del Estado y, a su vez, como servicio público, concepto que se trasladaría hasta nuestras tierras, América latina, pasando por Canadá y otros países.

Esa discusión que da origen a que haya países del primer mundo que todavía manejen sus puertos con la concepción de servicio público desde la óptica del Estado, mientras otros desde hace muchos años apoyan el concepto de ciudad puerto, no impide que nosotros hayamos regulado esta política nacional de puertos a través de una síntesis inteligente obtenida con el trabajo de la Comisión de Transportes que preside mi amigo y coterráneo, el diputado Dámaso Larraburu.

La iniciativa debería quedar redactada tal cual la consensuamos, antes de tener que claudicar ante el Senado. No entiendo a los "padres de la patria". Tienen tiempos lentos y tiempos rápidos. De pronto regulan hasta las últimas consecuencias cuando el tema requiere la desregulación de la actividad, como ocurre en el caso portuario, y de pronto desregulan, por ejemplo, las comunicaciones, cuando estamos debatiendo el contenido de una ley de radiodifusión que establezca orden dentro de la anarquía que vivimos en esa materia.

Los "padres de la patria" tienen tiempos distintos, como dice el señor diputado Jaroslavsky, y quisiera —a pesar de que en este momento somos cada vez menos los que asistimos a este debate; ahora quince— que se escucharan estas reflexiones en el Senado para que mañana, cuando votemos en particular los artículos del

proyecto, cada uno de los integrantes de las distintas bancadas advertimos la necesidad de establecer una política nacional de puertos tal cual lo habíamos consensuado, porque responde a la definición de un modelo de acumulación de riqueza que tenemos que encarar en el país y que hace a la necesaria coherencia y coordinación de puertos que, como se dijo, no son de las ciudades ni de las provincias, sino que pertenecen a la Nación y deben constituir las compuertas que abran y cierren la posibilidad del crecimiento nacional hacia el mundo.

Quizá mañana se alcance el milagro y se consiga que los "padres de la patria" reflexionen y acepten las modificaciones introducidas por esta Cámara, que siempre se ve sometida a sus caprichos, y una ley de puertos no puede ser el capricho de uno o dos senadores.

Recuerdo un verso del *Martín Fierro* que mi padre me citaba de chico y que podría ser útil a los senadores: "Hacé lo que hace el ratón: nunca dejés el rincón donde empezó tu existencia. Vaca que cambia querencia se atrasa en la parición".

Pido al Senado que reflexione mañana porque podemos cometer un error trascendente para el futuro del país. La ley tenía coherencia porque apuntaba a los esquemas fundamentales que nos habían motivado a impulsarla: bajar los costos, apuntar a una mayor productividad y modernizar las estructuras portuarias del país, haciendo partícipes en los organismos pertinentes a todos los sectores vinculados con esta actividad. Además, se jerarquizaba un número importante de puertos por su historia, y porque eran las locomotoras del crecimiento del país.

Con estas breves reflexiones manifestamos nuestra disidencia parcial con este proyecto, formulando votos para que mañana se produzca el milagro de convencer a los senadores y a los diputados justicialistas para que no cometamos errores en el futuro. (*Applausos.*)

Sr. Presidente (Durañona y Vedia). — Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Manny. — Señor presidente: la trascendente transformación que hoy analizamos es uno de los ejemplos más tristes de los errores en los que hemos incurrido los argentinos, hipnotizados por modas político-económicas que han sido ruinosas y que nos tomaron décadas comenzar a superar. Esto es lo importante que debemos discutir hoy.

Olvidamos que un puerto es, en definitiva, una estructura de carga y descarga de personas y bienes; estructura que además brinda a los navíos abrigo frente a distintas inclemencias,

sumándose obras complementarias, desde las rías de acceso —que sean seguras para los barcos de todo calado— hasta modernos mecanismos robóticos y computadorizados, etcétera. Hoy, una de las grandes dificultades de la Argentina es, sin más demoras, poder tener puertos de alta tecnología y bajo costo.

Así nuestros puertos son considerados sucios. Esto significa no sólo que son caros, sino que tienen una sumatoria de gastos poco entendibles en otros países, donde los puertos poseen estructuras eficientes y modernas.

En demasiadas ocasiones hubo en la entrada de nuestros puertos colas de decenas de buques esperando poder ingresar, y en algunos casos pasaron del centenar aguardando poder atracar en los amarraderos.

Y no olvidemos las demoras, los trámites engorrosos y los injustificables faltantes que había en distintos puertos, y que aún hoy constituye una situación que nos perjudica. Existe una superposición de gremios, de actividades, de autoridades y de jurisdicciones que configuran un cuadro que realmente sólo podemos definir como ineficiente y vergonzoso.

Ya que estamos hablando de esta transformación importante, quiero agregar unos pocos conceptos en base a lo que hoy se ha venido diciendo en este recinto. Quiero hacer hincapié en el tema de la competencia por sustitución. En la actualidad, las estructuras monopólicas en el mundo están más jaqueadas de lo que muchas veces se reconoce. Esto no acontece porque de golpe los monopolios se convirtieron en buenos, sino porque realmente son muy variadas las posibilidades que aparecen en los mercados modernos en cuanto a las sustituciones.

Así, actualmente un puerto no siempre implica una estructura ribereña. Pensemos en los aeropuertos que ni siquiera tienen ríos o mares cercanos. Hay miles y miles de toneladas a transportar por vía aérea, como sucede con los espárgagos, cortes de carne, o las flores, y no siempre tenemos que pensar en un puerto cuya estructura se vincule con una bandera o la soberanía.

Estamos hablando de concepciones que el tiempo transformó en obsoletas. Incluso, no siempre podemos pensar en puertos ubicados geográficamente en lugares históricamente importantes, porque hay veces que son sustituidos por puertos a flote. Al respecto conocemos varias combinaciones, cual es el caso de las barcasas de río que son descargadas puerto afuera a buques de gran calado. Entonces, repito, no siempre corresponde pensar en aquello que nos

han enseñado en cuanto a la localización permanente de los puertos.

Por otro lado, esta competencia de sustitución —que también ha sido señalada aquí— había llevado a pensar que muchas de nuestras mercaderías podrían embarcarse, por ejemplo, por Santos; similarmente no nos olvidemos que en muchas partes de nuestro país eventualmente terminarán siendo embarcadas por puertos ubicados sobre el Pacífico.

En realidad, los puertos son un elemento fundamental en la cadena comercial de importación y exportación, y deben volver a ser un elemento eficiente de bajísimo costo, para bien del país, de nuestro progreso y de nuestras posibilidades de recuperación. Finalmente, el éxito o el fracaso de algunos puertos —sean de río o de mar— dependerá de la forma en que las máquinas de sumar establezcan los valores y de la manera cómo se resolverán los grandes conflictos relacionados con las leyes laborales, las jurisdicciones y toda la cadena que va desde los seguros hasta las comisiones. Sin duda, de aquí en adelante estos temas se discutirán cada vez más.

Existe un factor positivo que a pesar de haber sido ya señalado desearé reforzar. La transformación portuaria propiciada en este proyecto de ley que estamos analizando, que como se ha dicho es de desear que sea votado el día de mañana, significará importantes inversiones que de inmediato deberán producirse y que hasta el momento no se han podido concretar justamente a raíz de la inexistencia de un cuerpo legal que las haga factibles.

Como aquí también ha sido señalado, algunos de estos puertos privados de granos comenzaron a trabajar con una amarra, un atracadero y nada más que “chimangos” que cargaban, directamente a las bodegas. Así lograron costos y valores que los hicieron competitivos de inmediato. Ahora hay que hablar de playas de *containers*, de importantes estructuras, de grúas muy modernas, etcétera, para que todo esto adquiera además la velocidad que el mundo moderno requiere. Esas fuertes inversiones constituirán un factor más en la movilización y aceleración de la recuperación que la Argentina está buscando.

Todos los temas han sido bien analizados durante esta sesión; no es preciso que me extienda en su consideración. Sólo quiero agregar que a pesar de haber hablado de la sencillez de los puertos, aceptamos que son complicados. Los puertos tienen problemas de aduana que no podemos dejar de tener en cuenta. Existen problemas de contrabando, de drogas y otras cues-

tiones que en la actualidad preocupan a todas las jurisdicciones. Esto ocurre en el mundo entero; sucede en puertos estatales y privados, y de alguna manera la legislación resuelve este tipo de dificultades.

—Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Comisión de Transportes, doctor Damián Laraburu.

Sr. Manny. — No tengamos miedo: modernicemos el país como hoy desde varias bancadas se está proponiendo; sumemos a lo mucho que sin duda ya se está haciendo.

Sr. Presidente (Laraburu). — Tiene la palabra el señor diputado por Entre Ríos.

Sr. Salduna. — Señor presidente: dado lo avanzado de la hora y los elocuentes argumentos expuestos no sólo por mis compañeros de bloque sino también por los señores diputados que me han precedido en el uso de la palabra, no abundaré en mayores consideraciones.

Hoy estamos tratando de aprobar un instrumento legal de innegable trascendencia, aunque no parezca así indicarlo el escaso interés que se revela por la poca presencia de colegas y de público en general en esta sesión.

Posiblemente, ésta sea una de las iniciativas más importantes que apruebe el Congreso de la Nación en el actual período de sesiones.

Es indudable que el sistema portuario argentino se ha convertido a través de los años en una pesada carga para el progreso general del país. La capacidad competitiva de nuestras exportaciones se ha visto enormemente limitada por lo que se ha dado en llamar el costo argentino.

En definitiva, la elevada proporción de los costos portuarios, reflejados en el valor de venta de nuestras exportaciones o, indirectamente, en el valor despachado a plaza de los insumos de importaciones necesarios para la producción de determinadas mercaderías, hacía que las ventas externas de la Argentina —elemento fundamental para el crecimiento de nuestra economía— afrontaran posiciones competitivas altamente desfavorables.

Muchos factores se unieron para que el funcionamiento de nuestros puertos fuese altamente ineficiente, burocrático y costoso. Como se ha señalado aquí, más de seis ministerios y casi veinte organismos del Estado tienen injerencia en el sistema portuario, sin que exista ningún sistema establecido y claro para la coordinación de esos entes, muchos de los cuales se han mencionado en este recinto: Administración Nacional de Aduanas, Junta Nacional de Carnes, Junta Nacional de Granos, Administración General de

Puertos, Capitanía General de Puertos, Dirección de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, Ministerio de Trabajo, Ministerio de Salud y Acción Social, Dirección Nacional de Migraciones, Prefectura Naval Argentina, ELMA, AFNE y otros organismos que no es necesario continuar detallando. Se trata de entes que muchas veces se superponen en sus atribuciones, que no están coordinados y que actúan sobre la órbita portuaria.

Se ha calculado que para la carga y descarga de un buque debían completarse no menos de treinta formularios, lo que tornaba engorrosa, compleja y pesadamente burocrática toda la tramitación.

Los puertos de Rotterdam, en Holanda, y Yokohama, en Japón, cuyas instalaciones y equipos son los más modernos del mundo y pagan salarios altamente superiores al que perciben los obreros argentinos, tienen un costo equivalente a un tercio del correspondiente al puerto de Buenos Aires. Este último tiene un costo diez veces superior al de los principales puertos brasileños, y es veinticinco veces mayor al de cualquier otro puerto del Pacífico Sur. No es necesario comparar con los puertos del primer mundo, sino que basta hacerlo con países cercanos al nuestro, que tienen iguales o mayores dificultades.

Este proyecto significa un avance innegable. Por primera vez tendremos un ordenamiento normativo coherente que permitirá poner a nuestros puertos en condiciones de eficiencia y competitividad, librándolos en gran medida de una enorme maraña burocrática. De aquí surge el reconocimiento y el apoyo en general que brinda esta bancada a la iniciativa en tratamiento.

Dentro del camino hacia un manejo ágil y desburocratizado de la estructura portuaria conceptuamos como positiva la política descentralizadora de los puertos. Así ocurre en general en los países desarrollados, donde la conducción de los puertos se confía a organismos autónomos vinculados por lo común a los poderes locales. Puedo citar como ejemplo el caso del puerto de Nueva Orleans, sobre el Golfo de México, que está administrado por un consorcio integrado por siete miembros designados por los municipios a propuesta de entidades privadas que también deben sugerir en forma sucesiva dos nombres para cada puerto, y el del puerto de Vigo, en España, administrado por un directorio que preside un representante del Ministerio de Obras Públicas y en el que hay siete representantes del sector público y ocho del privado, que elige al vicepresidente.

Consideramos positiva la intención de trasladar el control y administración de los puertos a las provincias y municipios. En ese sentido mi provincia —Entre Ríos— ha sido pionera, pues ha suscrito convenios para ir haciéndose cargo paulatinamente de los puertos de los ríos Paraná y Uruguay. De la misma manera consideramos la participación del capital privado y el traspaso a manos particulares de los puertos comerciales.

Sin embargo, nuestro bloque ha expresado sus reservas con respecto a lo dispuesto por los artículos 11 y 12 del proyecto en consideración en lo que se refiere a los denominados puertos mayores: Buenos Aires, Quequén, Rosario, Santa Fe y Bahía Blanca, por los que pasa el 90 por ciento del manejo de la riqueza argentina, de nuestras exportaciones y de nuestro comercio exterior. Por allí transita la riqueza que generamos todos los argentinos. En esos puertos se han invertido fuertes sumas de dinero en infraestructura, equipos y tecnología por medio del esfuerzo de todos los habitantes de este país. Por eso consideramos que la comunidad nacional no puede estar ausente del destino final de estos puertos.

Tal como está contemplado en el proyecto —artículos 11 y 12—, el Estado nacional pasa a ser en este caso poco menos que un convidado de piedra en un proceso del que se lo excluye casi totalmente. La Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y las provincias de Buenos Aires y de Santa Fe administrarán casi sin control ni obligación alguna los puertos por donde pasa el 90 por ciento de la riqueza de los argentinos. Todo ello ha de redundar en detrimento del equilibrio y el desarrollo armónico de las regiones del país.

Consideramos que el manejo de los puertos nacionales no interesa solamente a las regiones y a los estados en los que están asentados. Se trata de un tema de importancia nacional que en el pasado originó grandes luchas y guerras civiles con derramamiento de sangre, que culminaron en las históricas batallas de Cepeda y Pavón, en las que el interior argentino reivindicó precisamente su derecho al manejo y control de los grandes puertos nacionales por donde pasa la renta del país.

Tal como está planteado, este proyecto de ley ha de poner en riesgo la futura privatización de los servicios, y si bien está entre sus objetivos evitar las prácticas monopólicas, creemos que los instrumentos por los cuales esto se llevará a cabo habrán de generar muchas dudas en el mejor de los casos.

Mucha sangre costó históricamente al país rescatar el manejo de las rentas de sus puertos y aduanas. Si no se corrigen estas deficiencias como esperamos, durante el tratamiento en particular, creemos que los innegables beneficios y avances que contiene la norma —que aspiramos que sea ley mañana— quedarán innegablemente mediatizados.

Sr. Presidente (Larraburu). — Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Durañona y Vedia. — Señor presidente: no todas habrán de ser malas notas para esta sesión, respecto de la cual, para seguir la tónica establecida por quienes me precedieron en el uso de la palabra, resalta que cuenta con dieciséis diputados presentes. Pero posiblemente el grado de ausencia que anota hoy la Cámara es el que posibilita que en el trámite final de este debate sobre puertos nos presida un diputado proveniente de la ciudad de Bahía Blanca. No deja de ser éste un acontecimiento digno de mención.

Dado lo avanzado de la hora y no desciendo agotar la paciencia de la Cámara, sólo quiero hacer unas muy ligeras reflexiones en torno a lo mucho que se ha dicho, procurando por cierto no reiterar ni insistir en cuestiones que ya han sido señaladas y brillantemente expuestas en el curso de la sesión.

Como lo anunció el señor diputado García Cuerva, participo de la necesidad de sancionar este proyecto con las modificaciones propuestas en la discusión en general.

Creo muy positivas las consecuencias que va a tener la sanción de esta norma y coincido con lo ya señalado por varios señores diputados en cuanto a que las provincias tendrán la posibilidad de que les sean transferidos —palabra que discuto— los puertos existentes en su territorio; además, se establece claramente que los particulares podrán construir y explotar puertos en terrenos fiscales o en terrenos de su propiedad, según dice el texto, aunque no entiendo bien por qué no puede ser en terrenos de propiedad particular que no pertenezcan al constructor de la obra, cosa que me parece debe quedar aclarada para darle mayor precisión al texto normativo.

Si bien la iniciativa es importante en cuanto a estos resultados, el sistema es mucho más modesto del que pretende su texto algo farragoso, y que por serlo incurre en una serie de contradicciones y de imprecisiones en temas que no deberían pasar a esta altura del siglo por este tamiz, porque están perfectamente resueltos en nuestra Constitución, en las leyes de la Na-

ción y en la interpretación que se hace de ellas.

Fuera de esta "transferencia" y de esta autorización a los particulares, ¿cuál es el contenido real del proyecto de ley? Hay definiciones, que como todos sabemos, no son propias de una adecuada técnica legislativa. Hay presupuestos para la habilitación de puertos, pero se trata de presupuestos indicativos. No se dice cuántos de ellos se deben cumplir, ni cómo debe interpretar el Poder Ejecutivo la delegación que se le hace de la facultad de habilitación en cada caso en particular. Tampoco se dice nada acerca del cese de la habilitación, aunque es sabido que cuando se otorga un poder para conceder o habilitar, es procedente otorgar también el poder para dejar sin efecto la habilitación concedida. Por consiguiente, esta enumeración meramente enunciativa no aclara convenientemente cómo debe procederse en materia de habilitación.

También hay una clasificación de puertos en industriales, científicos, recreativos y comerciales; pero cuando una ley establece una clasificación es porque está instruyendo categorías legislativas, cada una de las cuales se supone va a tener un régimen legal propio dentro del contexto general. No obstante, a lo largo de los artículos del proyecto no aparece ninguna disposición específica que aluda a estas categorías, que quedan así como simples definiciones.

Asimismo, se incluyen otras categorías de puertos, según sean estatales, particulares, de uso público o de uso privado, lo cual no se compadece con el régimen casi superficial que el proyecto establece para el procedimiento de habilitación.

La norma en tratamiento tampoco es novedosa en lo que se refiere a los puertos en funcionamiento. El título referido a jurisdicción y control no contiene ninguna disposición específica, aunque ya se sabe que los bienes del dominio público de una provincia no pueden en algunas materias estar sujetos a jurisdicción distinta que la provincial, pudiendo someterse a jurisdicción nacional sólo en materia de navegación y en otras disposiciones que ya se hayan previsto en leyes anteriores.

Entonces, ¿cuál es la sustancia de esta disposición general de puertos? Quizá siga esta costumbre legislativa de llamar a las leyes con un sentido general y omnicompreensivo, como si la ley de puertos o la ley de tierras fueran algo así como un código cerrado, donde deben estar incorporadas todas las disposiciones concernientes; y esta norma no cumple tampoco con tal finalidad.

Este proyecto de ley simplemente pone las as en su lugar. En nuestro Código Civil existe una disposición sabia y clara contenida en artículo 2.339, que dice que las cosas pertenecen al dominio público o privado de la Nación o de las provincias; o pertenecen al dominio particular del Estado general o de los estados particulares, según el lugar en que se encuentran.

Obsérvese con qué sencillez el Código Civil dice todo lo que se quiere decir aquí incurriendo en fallas relativas a nuestra propia organización de derecho público y privado. Y luego, el Código Civil aclara que las cosas que no pertenecen al dominio público o privado de la Nación o de las provincias, pertenecen al dominio particular o privado.

Esas dos disposiciones ahorrarían muchas de estas otras. En consecuencia, si éste es el régimen general de las cosas, es notorio que en nuestro ordenamiento jurídico, desde siempre, el dominio particular o privado puede existir en obras de puerto y su explotación. Muchas veces el Congreso ha otorgado autorización para hacer a capitales privados. Por ejemplo, cuando se autorizó a construir el puerto Unzué, en Nandubaysal, provincia de Entre Ríos, en 1899.

Si los bienes que estamos tratando —los puertos— pertenecen al dominio público de la Nación o de las provincias según el lugar en el que se encuentren, ¿de dónde proviene la transferencia a las provincias de bienes de los que únicamente pudieron ser privados en virtud de una legislación que arrasó con el límite de las facultades que el Congreso tiene fijadas por la Constitución?

Por consiguiente, no comprendo que deba existir alguna solicitud de las provincias o de las municipalidades para que tenga lugar la transferencia. Mucho menos se comprende que se diga que en caso de que no se arribe a un acuerdo con la Nación los bienes tendrán otro destino. ¿Quién es la autoridad competente para establecer cuándo se ha llegado a un acuerdo o cuándo no fue posible hacerlo?

Si dictamos una ley general de puertos, ésta debe establecer, por ejemplo, qué corresponde al dominio público de la provincia o al dominio privado del particular. Los términos “corresponde” y “pertenecer” son los que, utilizados convenientemente, dan sentido a la iniciativa. Esto es algo que no debe quedar al arbitrio del poder administrador. El Poder Legislativo debe fijar con claridad sus objetivos.

El artículo 12 es aun más confuso. Los bienes pertenecerían al dominio público de la Nación o de las provincias según el lugar en el

que se encontraren, y en este artículo se establece que en los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe, la transferencia se llevará a cabo a condición de que se cumplan algunos requisitos, como el de constituir entidades públicas no estatales. Es ésta una característica que aparece confusa y sin precisión.

El artículo 13 establece que los puertos estatales pueden ser operados, explotados y administrados en forma directa o por personas jurídicas estatales, mixtas o privadas, lo cual significa una contradicción. Es necesario un régimen general que no contemple excepciones ya que de lo contrario se sembrarían dudas acerca de la capacidad de las entidades llamadas provincias, entre ellas, la de Buenos Aires, para llevar a cabo la administración y explotación y, en definitiva, para dar cumplimiento a los preceptos de la ley.

No entiendo esa parte del proyecto, y en la discusión en particular sin duda aparecerán aristas muy interesantes. Si corresponde que el Congreso dicte una ley general en la materia, las provincias tendrán que aplicar sus normas. Bastaría con establecer la pertenencia al dominio público y fijar las reglas que deben cumplir los ciudadanos, los estados provinciales y el Estado nacional. Esa será la ley con vigencia y obligatoriedad para quienes deben cumplirla; no debe estar supeditada a curiosas disposiciones provenientes del derecho privado. De esa manera respetaríamos nuestra organización constitucional, jurídica y política que quedó sepultada bajo conceptos de los que hoy queremos desahuciar porque en el tema de nuestros puertos nos han conducido, como en tantas otras cuestiones, a la situación que planteaba hoy con total claridad y elocuencia el señor diputado Dussol.

A pesar de que esta iniciativa merece nuestro apoyo, hubiera sido preferible un texto de muy pocos artículos que restableciera el concepto del dominio, fijara las normas que deben cumplirse con carácter general en todo el país, reservara la parte de la jurisdicción que corresponde a la Nación y dejara bien en claro el derecho de los particulares o de la inversión privada. Hubieran bastado tres o cuatro artículos que recogieran la sabia experiencia de nuestra tradición normativa en lugar de incurrir en las definiciones confusas, en las contradicciones constitucionales y en el mal uso de términos como “personas jurídicas no estatales”, “dominio público” y otras, que en la discusión en particular nos darán mucho más trabajo del que suponemos.

Como pienso referirme a estos temas en la discusión en particular y no quiero fatigar más la atención de esta Cámara, doy por concluida mi exposición. (Aplausos.)

Sr. Presidente (Larraburu).— Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Bisciotti.— Señor presidente: quiero dejar aclarado que la labor de esta Cámara permite que todos los diputados participen en el trabajo de comisiones. Lamento que la valiosa versación jurídica del diputado Durañona y Vedia no haya acompañado la labor de su colega de bancada, diputado García Cuerva, que trabajó durante tantas sesiones con su equipo y su gente poniendo su granito de arena en esta cuestión, y que ahora venga el señor diputado preopinante a desmenuzar el proyecto en esta sesión sin haber participado en las reuniones previas ni haber dado su apuntalamiento para lograr una ley más perfecta.

A veces resulta fácil legislar y otras difícil. Pero, ¡qué desgraciada se hace la tarea de muchos legisladores cuando se encuentran con expertos en derecho constitucional o en legislación, como en este caso, que vienen al recinto a volcar todo un balde de disconformidades que verdaderamente, en el caso del señor diputado Durañona y Vedia, deberían motivarlo a votar en contra!

Sr. Presidente (Larraburu).— Tiene la palabra señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Durañona y Vedia.— Señor presidente: existe en nuestra Cámara la mala costumbre de permitírnos este tipo de expresiones. Soy dueño de mi voto y por más que el Congreso faculte al Poder Ejecutivo a habilitar puertos, yo no autorizo al señor diputado Bisciotti a habilitar mi voto y decir cuándo debo votar a favor y cuándo en contra.

Pertenezco a cuatro comisiones de esta Cámara, y nunca he visto al diputado Bisciotti en las reuniones que éstas celebraron ilustrarnos con su versación y elocuencia. Admito que en sus palabras se advierte un reconocimiento, pues me hacen suponer que si hubiera asistido a las reuniones de la comisión mi opinión se hubiera tenido en cuenta y este proyecto tendría hoy no más de tres o cuatro artículos claros y precisos en lugar de ser fárrago de disposiciones que complicará innecesariamente nuestra intención.

No he traído al recinto ninguna versación jurídica. De abogado me queda ya muy poco, pero existe un tema que es el institucional y que es materia de los políticos, sean abogados,

médicos o ingenieros. Los políticos debemos saber sobre cuestiones institucionales porque ese es nuestro tema. Posiblemente, los abogados que se desempeñan en los tribunales no hablen de la capacidad de las provincias en materia de puertos ni conozcan la extensión de los poderes municipales. Este es el tema de los políticos. Yo traigo mi modesto conocimiento a favor de una actividad que hace mucho tiempo quiero desempeñar lo mejor posible para llegar a convertirme algún día en un político cabal, calidad que le reconozco al señor diputado Bisciotti. Suscribo lo expresado por mi colega de representación, el señor diputado García Cuerva, quien ha mencionado los beneficios que traerá aparejada la sanción de este proyecto de ley. El piensa, como yo, que si aprobáramos el texto que propongo —y cuyas bondades reconoce el señor diputado Bisciotti— posiblemente el Senado acrecentaría mayores complicaciones al trámite de la iniciativa; y nosotros queremos provincias con puertos y particulares invirtiendo y construyendo en puertos. No obstante, como diputado de la Nación tengo el derecho parlamentario de hacer oír mi opinión aun cuando no pertenezca a la comisión que entiende en el tema; y aunque no habrá sido oída por más de dieciséis señores diputados, por lo menos quedará el registro taquigráfico de mis palabras, que tengo derecho a pronunciar porque para ello me eligió el pueblo de mi provincia.

Sr. Presidente (Larraburu).— Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Bisciotti.— Señor presidente: reconozco los derechos que tienen los legisladores libres de poder expresarse...

Sr. Durañona y Vedia.— Liberales, querrá decir.

Sr. Bisciotti.— No; digo liberos, que son aquellos que juegan solos y expresan su pensamiento en forma individual. Lo que ocurre es que mi falta de versación jurídica en ciertos temas hace que primen en mí fundamentalmente las lealtades políticas, que a veces me obligan a adoptar actitudes políticas.

Sr. Presidente (Larraburu).— Habiéndose agotado la lista de oradores y de acuerdo con las facultades que el artículo 157 del reglamento concede a la Presidencia, invito al cuerpo a pasar a cuarto intermedio hasta las 14 y 30.

—Es la hora 1 y 7.