



REPUBLICA ARGENTINA

DIARIO DE SESIONES

CAMARA DE SENADORES DE LA NACION

29ª REUNION — 21ª SESION ORDINARIA (Continuación) — 28/29 DE SEPTIEMBRE DE 1990

Presidencia del señor presidente provisional del Honorable Senado
doctor **EDUARDO MENEM**,

del señor vicepresidente 1º del Honorable Senado,
don **HÉCTOR J. VELÁZQUEZ**,

y del señor presidente de la Comisión de Interior y Justicia,
doctor **JUAN RAMÓN AGUIRRE LANARI**

Secretarios: señores **HUGO RAÚL FLOMBAUM** y **ÁNGEL LEÓNIDAS ABASTO**

Prosecretarios: señores **MARIO DÉLFOR FASSI** y **DONALDO ANTONIO DIB**

PRESENTES:

AGUIRRE LANARI, Juan R.

AMOEDO, Julio A.

BENÍTEZ, Alfredo L.

BITTEL, Deolindo F.

BRASESCO, Luis A. J.

BRAVO, Leopoldo

BRAVO HERRERA, Horacio F.

BRITOS, Oraldo N.

CONCHEZ, Pedro A.

COSTANZO, Remo J.

FIGUEROA, José O.

GASS, Adolfo

GENOUD, José

GROSSO, Eduardo R. M.

JUÁREZ, Carlos A.

LAFFERRIÈRE, Ricardo E.

LEÓN, Luis A.

LOSADA, Mario A.

MAC KARTHY, César

MALHARRO de TORRES, Margarita

MAZZUCCO, Faustino M.

MENEM, Eduardo

MOLINA, Pedro L.

NIEVES, Rogelio J.

OTERO, Edison

RIVAS, Olijela del Valle

RODRÍGUEZ SAA, Alberto J.

ROMERO, Juan C.

ROMERO FERIS, José A.

SAADI de DENTONE, Alicia A.

SÁNCHEZ, Libardo N.

STORANI, Conrado H.

SOLARI YRIGOYEN, Hipólito

TOMÁS, Emilio J. J.

TRILLA, Juan

VACA, Eduardo P.

VELÁZQUEZ, Héctor J.

AUSENTES, CON AVISO:

GURDULICH de CORREA, Liliana

JIMÉNEZ MONTILLA, Arturo I.

LUDUEÑA, Felipe

MARÍN, Rubén H.

POSLEMAN, Eduardo A.

RUBEO, Luis

SAPAG, Elías

SNOPEK, Carlos

SOLANA, Jorge D.

52. Consideración del dictamen de las comisiones de Cultura y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de comunicación de los señores senadores Snopek y Benítez por el que se solicita un subsidio para el Museo Histórico, Arqueológico y de Arte de la ciudad de San Pedro de Jujuy (S.-522/90). Se aprueba. (Pág. 4366.)
53. Consideración del dictamen de las comisiones de Defensa Nacional y de Transportes en el proyecto de comunicación del señor senador Losada por el que se solicitan informes relacionados con los aeropuertos nacionales e internacionales del país (S.-415/90). Se aprueba. (Pág. 4367.)
54. Consideración del dictamen de las comisiones de Defensa Nacional y de Transportes en el proyecto de comunicación del señor senador Losada por el que se solicita la participación del sector privado en el mejoramiento de los servicios en los aeropuertos nacionales e internacionales (S.-416/90). Se aprueba (Pág. 4368.)
55. Consideración del dictamen de las comisiones de Turismo y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto del señor senador Romero Feris sobre ley de turismo (S.-101/90). Se aprueba su pase al Archivo. (Pág. 4369.)
56. Consideración del dictamen de las comisiones de Turismo y de Presupuesto y Hacienda en la presentación realizada por la Honorable Cámara de Diputados del Chaco por la que solicita se sancione una ley nacional de turismo (O.V.-168/90). Se aprueba su pase al Archivo. (Pág. 4374.)
57. Consideración del dictamen de las comisiones de Trabajo y Previsión Social y de Economía en el proyecto de comunicación del señor senador Ruheo por el que se solicita la inclusión de cláusulas que protejan la situación de los trabajadores en las resoluciones del Banco Central que liciten o transfieran acciones de entidades intervenidas (S.-785/89). Se aprueba. (Pág. 4375.)
58. Consideración del dictamen de las comisiones de Industria, de Presupuesto y Hacienda y de Economías Regionales en el proyecto de comunicación del señor senador Genoud y otros señores senadores por el que se solicitan informes sobre el Consejo Federal de Promoción Industrial (S.-186/90). Se aprueba. (Pág. 4376.)
59. Consideración del dictamen de las comisiones de Industria, de Presupuesto y Hacienda y de Economías Regionales en el proyecto de comunicación del señor senador Rodríguez Saá por el que se solicitan informes sobre los proyectos de promoción industrial aprobados en el marco de un decreto del año 1985 (S.-285/90). Se aprueba. (Pág. 4378.)
60. Consideración del dictamen de las comisiones de Defensa Nacional y de Educación en el proyecto de comunicación del señor senador Velázquez por el que se solicita se asegure el normal funcionamiento del Liceo Naval Almirante Storni, de Posadas, Misiones (S.-616/90). Se aprueba. (Página 4379.)
61. Consideración del dictamen de las comisiones de Defensa Nacional y de Educación en el proyecto de comunicación de los señores senadores Bravo y Posleman por el que se solicita que los liceos militares desarrollen con normalidad sus diferentes cursos lectivos (S.-629/90). Se aprueba. (Pág. 4380.)
62. Consideración del dictamen de las comisiones de Asistencia Social y Salud Pública, de Trabajo y Previsión Social y de Educación en el proyecto de comunicación del señor senador Gass por el que se solicita se reglamente la ley de ejercicio de la profesión de psicólogo (S.-530/90). Se aprueba. (Pág. 4381.)
63. Consideración del dictamen de las comisiones de Asuntos Administrativos y Municipales, de Obras Públicas, de Transportes, de Presupuesto y Hacienda y de Economías Regionales en los proyectos de ley del señor senador Trilla y de los señores senadores Romero Feris y Aguirre Lanari sobre política portuaria (S.-30, 97 y 210/90). Se aprueba en general. Moción del señor senador Rodríguez Saá, de postergar su tratamiento en particular. Se aprueba. (Pág. 4381.)
64. Manifestaciones de varios señores senadores sobre el orden de tratamiento de distintos asuntos. (Página 4408.)
65. Consideración del dictamen de las comisiones de Asistencia Social y Salud Pública, de Legislación General, de Vivienda, de Asuntos Administrativos y Municipales y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley del señor senador Rodríguez Saá por el que se crea el Consejo Federal de Chagas (S.-150/90). Se aprueba. (Pág. 4408.)
66. Consideración del dictamen de las comisiones de Ciencia y Tecnología, de Presupuesto y Hacienda y de Micro, Pequeña y Mediana Empresa en el proyecto de ley en revisión por el que se promueve y fomenta la innovación tecnológica en la producción (C.D.-123/90). Se aprueba (Pág. 4415.)
67. Consideración del dictamen de las comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Interior y Justicia en el proyecto de ley del señor senador Juárez por el que se establece la obligatoriedad para todos los propietarios de automotores, de contratar un seguro de responsabilidad civil (S.-38/90). Se aprueba con modificaciones. (Pág. 4420.)
68. Consideración del dictamen de la Comisión de Trabajo y Previsión Social en el proyecto de ley de la señora senadora Rivas por el que se modifican varios artículos de la Ley 18.017 sobre asignaciones familiares (S.-176/90). Se aprueba. (Página 4427.)
69. Consideración del dictamen de las comisiones de Minería, de Energía y de Legislación General en

88. Consideración de los dictámenes, en mayoría y en minoría, de las comisiones de Agricultura y Ganadería, de Economías Regionales, de Asuntos Administrativos y Municipales y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley en revisión por el que se crea el Consejo Algodonero Nacional (C.D.-96/89). Se aprueba. (Pág. 4460.)
89. Consideración del proyecto de ley en revisión por el que se transfiere a la provincia de La Rioja un inmueble afectado al Servicio Nacional de Arquitectura (C.D.-162/90). Se aprueba. (Pág. 4485.)
90. Consideración del proyecto de ley en revisión por el que se transfieren tierras pertenecientes al Regimiento XV, con asiento en La Rioja (C.D.-133/90). Se aprueba. (Pág. 4485.)
91. A moción del señor senador Solari Yrigoyen se resuelve la vuelta a comisión del dictamen de las comisiones de Interior y Justicia, de Legislación General y de Presupuesto y Hacienda en el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el que se establece una indemnización por daños y perjuicios para quienes fueron detenidos y puestos a disposición de dicho poder antes del 10 de diciembre de 1983 (P.E.-84/90). (Pág. 4486.)
92. Consideración del proyecto de ley en revisión por el que se crea el Servicio Nacional de Sanidad Animal (C.D.-99/90). Se aprueba con modificaciones. (Pág. 4487.)
93. A moción del señor senador Amoedo se considera sobre tablas y se aprueba el proyecto de comunicación del que es autor por el que se solicita al Poder Ejecutivo la remisión a este cuerpo del proyecto de contrato de transferencia de Aerolíneas Argentinas (S.-723/90). Se aprueba. (Pág. 4497.)
94. A moción de la señora senadora Rivas se considera sobre tablas y se aprueba el proyecto de ley en revisión por el que se exceptúa de los alcances de los artículos 24 y 25 del decreto 435/90, modificado por el decreto 612/90, al personal docente, administrativo y de servicios que se desempeñe en establecimientos educativos (C.D.-118/90). (Página 4497.)
95. A moción del señor senador Brasesco se considera sobre tablas y se aprueba el proyecto de ley en revisión por el que se excluye de la ley 23.660, de obras sociales, a las correspondientes al Poder Judicial y universidades nacionales (C.D.-144/90). (Pág. 4498.)
96. A moción del mismo señor senador se considera sobre tablas y se aprueba el proyecto de ley devuelto con modificaciones por la Cámara de Diputados por el que se consideran maestros del deporte y se otorgan pensiones vitalicias a quienes hayan obtenido títulos olímpicos (S.-103-5/88). Se aprueba. (Pág. 4498.)
97. A moción del señor senador Vaca se considera sobre tablas y se aprueba el proyecto de ley devuelto con modificaciones por la Cámara de Diputados por el que se anticipa la fecha para efectuar los aportes previsionales con destino al Instituto Nacional de Previsión Social (S.-819/89). (Página 4498.)
98. A moción del señor senador Mac Karthy se considera sobre tablas y se aprueba el proyecto de ley en revisión por el que se autoriza la colocación de los fondos inmovilizados de la Subsecretaría de Energía en entidades del sistema bancario (C.D.-164/90). (Pág. 4499.)
99. A moción del señor senador Cass se considera sobre tablas y se aprueba el proyecto de ley en revisión sobre el control, protección y seguridad de aparatos electrónicos que emiten radiaciones ionizantes o no ionizantes (C.D.-106-147/88). (Página 4500.)
100. A moción del señor senador Bravo se considera sobre tablas y se aprueba el proyecto de ley del que es autor junto con otros señores senadores por el que se crea el Comité Nacional de Telecomunicaciones (S.-273/90). (Pág. 4510.)
101. A moción de la señora senadora Rivas se considera sobre tablas y se aprueba el proyecto de ley venido en segunda revisión de la Cámara de Diputados sobre régimen previsional para el personal docente (S.-108/90). (Pág. 4520.)
102. A moción del señor senador Mazzucco se considera sobre tablas y se aprueba el proyecto de ley en revisión por el que se aprueba el Tratado de Creación de la Autoridad Interjurisdiccional de las Cuencas de los Ríos Limay, Neuquén y Negro (C.D.-157/90). (Pág. 4520.)
103. Manifestaciones de varios señores senadores con respecto al tratamiento de diversos proyectos de ley. (Pág. 4524.)
104. Apéndice:
- I. Sanciones del Honorable Senado. (Pág. 4528.)
- En Buenos Aires, a las 19 y 15 del viernes 28 de septiembre de 1990:
- Sr. Presidente (Menem). — Continúa la sesión.
- 1
- IZAMIENTO DE LA BANDERA NACIONAL
- Sr. Presidente (Menem). — Invito al señor senador por San Luis doctor Alberto J. Rodríguez Saá a izar la bandera nacional en el mástil del recinto.
- Puestos de pie los presentes, el señor senador Alberto J. Rodríguez Saá procede a izar la bandera nacional en el mástil del recinto. (Aplausos.)

62

EJERCICIO DE LA PROFESION DE PSICOLOGO

Sr. Presidente (Menem). — Corresponde considerar el dictamen de las comisiones de Asistencia Social y Salud Pública, de Trabajo y Previsión Social y de Educación en el proyecto de comunicación del señor senador Gass por el que se solicita la reglamentación de la ley 23.277, sobre el ejercicio de la profesión de psicólogo.

Por Secretaría se dará lectura.

Sr. Secretario (Flombaum). — (Lee)

Dictamen de comisión

Honorable Senado:

Vuestras comisiones de Asistencia Social y Salud Pública, de Trabajo y Previsión Social y de Educación han considerado el proyecto de comunicación del señor senador don Adolfo Gass, solicitando la reglamentación de la ley 23.277, sobre el ejercicio de la profesión de psicólogo; y, por las razones que dará el miembro informante, os aconsejan su aprobación.

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 105 del Reglamento de la Honorable Cámara de Senadores (t.o. 1989), el presente dictamen pasa directamente al orden del día.

Sala de las comisiones. 18 de septiembre de 1990.

Pedro E. Molina. — Orlando N. Britos. — Olijela del Valle Rivas. — Edison Otero. — Luis A. J. Brasesco. — Margarita Malharro de Torres. — Pedro A. Conchez. — Horacio F. Bravo Herrera. — Adolfo Gass. — Libardo N. Sánchez. — Héctor J. Velázquez. — Emilio J. J. Tomás.

Proyecto de comunicación

El Senado de la Nación

Vería con agrado que el Poder Ejecutivo, con intervención del Ministerio de Salud y Acción Social, reglamente la ley 23.277, de ejercicio de la profesión de psicólogo, promulgada el 27 de septiembre de 1985, conforme lo prevé el artículo 1º, segundo párrafo de la misma, para que dicho ejercicio pueda hacerse efectivo.

Adolfo Gass.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

La ley 23.277, sancionada el 27 de septiembre de 1985 y promulgada el 6 de noviembre del mismo año, sobre normas para el ejercicio de la profesión de psicólogo, dispone, en el segundo párrafo de su artículo 1º, que "el control del ejercicio de la profesión y el gobierno de la matrícula respectiva se realizará por la Secretaría de Salud, dependiente del Ministerio de Salud y Acción Social, en las condiciones que se establezcan en la correspondiente reglamentación".

Ocorre, sin embargo, que hasta la fecha dicha reglamentación no ha sido dictada, con lo cual se tornan ilusorios los derechos que la norma otorga a los graduados en psicología.

Ante tal circunstancia, el presente proyecto de comunicación tiene por objeto requerir el cumplimiento de ese acto administrativo, para que la ley cumpla los objetivos que se tuvo en cuenta para su sanción.

Adolfo Gass.

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

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

—La votación resulta afirmativa.

—En particular es igualmente afirmativa.

Sr. Presidente (Menem). — Queda aprobada la comunicación. Se procederá en consecuencia.

63

LEY DE PUERTOS

Sr. Presidente (Menem). — Hemos terminado la consideración de los órdenes del día. Pasamos a tratar los dictámenes unánimes en proyectos de ley.

En primer lugar, el dictamen de las comisiones de Asuntos Administrativos y Municipales, de Obras Públicas, de Transportes, de Presupuesto y Hacienda y de Economías Regionales en el proyecto de ley de puertos.

Por Secretaría se dará lectura.

Sr. Secretario (Flombaum). — (Lee)

Dictamen de comisión

Honorable Senado:

Vuestras comisiones de Asuntos Administrativos y Municipales, de Obras Públicas, de Transportes, de Presupuesto y Hacienda y de Economías Regionales han considerado los proyectos de ley del senador Trilla (S.-30/90), del senador Romero Feris (S.-97/90) y del senador Aguirre Lanari (S.-210/90) sobre política portuaria; y, por las razones que dará el miembro informante, os aconsejan la aprobación del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Título I**Ámbito de aplicación**

Artículo 1º — La presente ley tiene por fin regular lo vinculado a la habilitación, administración y operación de los puertos estatales y particulares existentes o a crearse en el territorio de la República.

Art. 2º — Denominase puerto a los ámbitos acuáticos y terrestres que comprenden en su conjunto a:

radar, dársenas, fondeaderos, ancladeros, canales de acceso y derivación, escolleras, muelles, atracaderos, edificios, instalaciones mecánicas y electromecánicas, y toda otra instalación principal o accesorio, 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 este 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 y habilitados exclusivamente para el uso militar o el ejercicio del poder de policía estatal.

Título II

De la habilitación

CAPÍTULO I

De los puertos a crearse

Art. 4º.—Requieren habilitación del Estado nacional, todos aquellos puertos que sirvan para acceder a aguas internacionales o interprovinciales.

Art. 5º.—La habilitación de todos los puertos referidos en el artículo 4º será dada por ley del Congreso Nacional, que resolverá acerca del emplazamiento y de la afectación al régimen de prestación de los servicios que hubiere sido solicitado. Estará a cargo del Poder Ejecutivo nacional el envío del respectivo proyecto de ley, el que incluirá copia de todos los antecedentes de la solicitud de habilitación y de los dictámenes técnicos de los organismos administrativos competentes. La autoridad de aplicación deberá completar las demás exigencias contenidas en los artículos 11 y 12 de la presente ley.

Art. 6º.—Los puertos se clasificarán, según las normas que rijan la prestación de los servicios, en:

- a) Puertos sujetos al régimen de servicio privado;
- b) Puertos sujetos al régimen de servicio público;
- c) Puertos de uso público.

Art. 7º.—Estarán sujetos al régimen de servicio privado, aquellos puertos de uso particular que ofrezcan y presten servicios a buques, armadores, cargadores y recibidores de mercaderías, siendo de actividad restringida a las propias necesidades de sus titulares o a la de terceros vinculados contractualmente con aquéllos. En estos casos su actividad se desarrollará dentro del sistema de libre competencia, tanto en materia de precios cuanto en materia de admisión de usuarios.

Art. 8º.—Estarán sujetos al régimen de servicio público, aquellos puertos cuyo emplazamiento posibilite la generación de un monopolio o una absoluta dependencia de los usuarios hacia el prestador del servicio.

Art. 9º.—Cuando se trate de puertos sujetos al régimen de servicio público, cuyo titular no sea el Estado nacional, la habilitación se otorgará juntamente con un contrato de concesión del servicio, cuyas normas se-

rán elaboradas por la autoridad de aplicación para cada puerto, dentro de los límites que le fije la reglamentación. El contrato de concesión del servicio, podrá reservar a la autoridad de aplicación el control de las tarifas, el tipo y volumen de los servicios, y la facultad de obligar al concesionario a realizar nuevas inversiones.

Art. 10.—Serán de uso público aquellos puertos que por su ubicación y características de la operatoria, deban prestar obligatoriamente el servicio, en igualdad de condiciones, a todo usuario que lo requiera. Para los puertos habilitados bajo este régimen, no regirán las restantes exigencias del régimen de servicio público.

Art. 11.—Además de los requisitos establecidos en el artículo 5º para la habilitación de un puerto, la autoridad de aplicación deberá identificar las instalaciones habilitadas, establecerá las operaciones que pueden ser ejecutadas e individualizará la persona física o jurídica a favor de quien se extendiere, quien deberá ejercer por sí la administración portuaria, salvo las excepciones que prevea, a ese efecto, la reglamentación.

Art. 12.—Asimismo en la oportunidad prevista en el artículo 11, la autoridad de aplicación, sin perjuicio de la clasificación del artículo 6º y según su destino, categorizará los puertos en:

- a) Comerciales;
- b) Industriales;
- c) Recreativos en general.

Se considera puerto comercial, aquel cuyo destino sea la satisfacción de las necesidades comerciales del usuario, y como consecuencia de dicha actividad principal.

Se considera puerto industrial, aquel en el 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.

Los puertos industriales deberán destinarse al uso exclusivo de sus titulares o de los buques por ellos contratados, no pudiendo operar con carga de terceros sin autorización expresa de la autoridad de aplicación.

Se considera puerto recreativo en general, a los deportivos, científicos o turísticos locales.

Art. 13.—La categorización de los puertos no podrá ser modificada, sino por un nuevo acto de habilitación.

CAPÍTULO II

De los puertos en funcionamiento

Art. 14.—El Poder Ejecutivo nacional deberá remitir al Congreso de la Nación el correspondiente proyecto de ley mediante el cual solicite la habilitación de los puertos privados actualmente en funcionamiento, luego de verificado el cumplimiento de todas las disposiciones aplicables a esa materia, y vigentes al momento de promulgarse esta ley.

Los puertos que están actualmente operando bajo el régimen de servicio privado, deberán ser necesariamente habilitados según la clasificación prevista en el inciso a) del artículo 6º de la presente ley.

En todos los casos, las autorizaciones existentes oportunamente conferidas, continuarán vigentes hasta tanto el Congreso de la Nación se expida sobre la correspondiente habilitación.

CAPÍTULO II

Consideraciones generales

Art. 15. — El plazo de habilitación de los puertos afectados al régimen de servicio público, deberá ser fijado por el Congreso Nacional en la oportunidad prevista en el artículo 5º, el que no podrá ser inferior al necesario para la amortización de las inversiones comprometidas y garantidas en el correspondiente pedido de habilitación.

Art. 16. — 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.

Ello, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 17. No se considerará cambio de actividad, 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 dicho puerto.

Art. 17. — Cuando mediaran razones de interés general, y/o de defensa nacional, y/o de seguridad, y/o de protección del medio ambiente, que tomen desaconsejable la continuación de la operatoria o emplazamiento portuario, el Congreso Nacional sancionará una ley especial que ponga fin a la habilitación concedida, sin derecho a indemnización alguna, y siempre y cuando se hubiere cumplido el plazo oportunamente convenido entre el propietario y/o inversionista y la autoridad de aplicación en el caso de los puertos de servicio privado y/o uso público, para la amortización de las inversiones realizadas en la infraestructura portuaria. El plazo de amortización de las inversiones para los puertos de servicio público será fijado por la autoridad de aplicación.

Título III

De la administración y operatoria portuarias

Art. 18. — El responsable de cada puerto, cualquiera sea la categoría 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 practaje. 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 practaje.

Art. 19. — A los efectos de la administración de los puertos del Estado nacional, facúltase al Poder Ejecutivo nacional a:

- 1º Disolver la actual Administración General de Puertos.
- 2º Transformar la administración de cada puerto en sociedad del Estado, o sociedad anónima con

participación estatal mayoritario, o ente autárquico, teniendo en cuenta las necesidades propias de cada puerto. El Poder Ejecutivo nacional velará para que los directorios de las sociedades y/o entes referidos, cuenten con el número suficiente de cargos para asegurar la adecuada representación, tanto de la administración, cuanto de los usuarios, trabajadores portuarios y autoridades locales.

Título IV

De la jurisdicción y control

Art. 20. — Todos los puertos que el Congreso Nacional habilite en el territorio y aguas jurisdiccionales de la República, estarán sometidos al control de las autoridades nacionales competentes en materia de aduanas, migraciones, sanidad animal y vegetal, certificaciones 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. 21. — Será autoridad de aplicación de la presente ley el Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación, o el que en el futuro lo sustituya en sus atribuciones, quien podrá delegar tal función en el organismo con competencia específica en materia de puertos.

Art. 22. — La autoridad de aplicación tendrá las siguientes facultades, y aquellas que le confiera la reglamentación:

- a) 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 y competencias nacionales;
- b) Controlar que los titulares de la administración de los puertos habilitados den cumplimiento a los proyectos y operativos que justificaron su solicitud, y den a los puertos e instalaciones portuarias la finalidad que condicionó la habilitación. La autoridad de aplicación podrá suspenderla hasta que sea restablecida o cancelarla definitivamente cuando, circunstancias objetivas y debidamente probadas, acrediten el incumplimiento o la imposibilidad de su restablecimiento;
- c) Promover y hacer efectiva la modernización, eficacia y economía de cada uno de los puertos del Estado nacional;
- d) Estimular y facilitar la intervención de la inversión y de la actividad privada en la explotación y administración de los puertos;

- e) A su requerimiento, dar asesoramiento técnico y jurídico a las provincias y/o municipios que promuevan las instalaciones de puertos en sus respectivos territorios;
- f) Autorizar las tarifas y servicios sujetos al régimen de servicio público, conforme a las reglas del contrato de concesión;
- 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 de dudosa o conflictiva determinación;
- i) Intervenir la administración de los puertos sujetos al régimen de servicio público, cuando fuere necesario para la prestación eficaz del servicio;
- j) Controlar, subsidiariamente, en el ámbito portuario el cumplimiento de cualquier ley o reglamentación cuya aplicación competa a una autoridad nacional;
- k) 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;
- l) Aplicar las sanciones previstas en el artículo 29 inciso a) de la esta ley;
- ll) Fijar el plazo de amortización de las inversiones a los efectos de lo dispuesto en los artículos 15 y 17 de esta ley.

Art. 23. — Sin perjuicio de las atribuciones que le otorga la presente ley, la autoridad de aplicación podrá recabar la opinión no vinculante del Consejo Portuario que se crea en el artículo 24 de la misma.

Art. 24. — Créase el Consejo Portuario que tendrá las siguientes atribuciones:

- a) Elaborar y elevar de oficio o a pedido de la autoridad de aplicación, dictámenes sobre temas vinculados directa o indirectamente con las funciones atribuidas a la misma en el artículo 22;
- b) Dictar su propio reglamento.

Art. 25. — En el Consejo Portuario según lo determine la reglamentación, estarán representados proporcional y equitativamente los siguientes sectores:

- a) Las autoridades nacionales, provinciales y municipales competentes en materia portuaria y marítima;
- b) Los administradores, usuarios y prestados de servicios portuarios;
- c) Los trabajadores del ámbito portuario y marítimo a propuesta de las entidades representativas de cada sector sindical en el orden nacional.

Art. 26. — Los miembros del Consejo Portuario no percibirán remuneración alguna y la infraestructura para su funcionamiento será suministrada por la autoridad de aplicación.

Título VI

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

Art. 27. — 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.

Art. 28. — Cuando en dichos puertos exista un volumen relevante de operaciones vinculadas a bienes o personas de otras provincias, el Poder Ejecutivo nacional propiciará la formación de sociedades integradas por todas las provincias interesadas.

Título VII

De la reglamentación

Art. 29. — 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 a que se someterán los incumplimientos de las disposiciones legales o reglamentarias en que incurrieren los titulares de administraciones portuarias. Las sanciones podrán ser: suspensión de la habilitación por tiempo determinado y caducidad de la habilitación;
- b) En los puertos afectados al régimen de servicio público, siendo el titular de la administración un particular, dueño de determinados bienes portuarios, la obligación de devolver al Estado nacional dichos bienes, cuando estuvieren totalmente amortizados y al tiempo que caducare la respectiva habilitación. Dicha devolución se efectuará sin indemnización alguna;
- c) 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;
- d) Las condiciones que deben reunir aquellos a quienes se les otorguen las habilitaciones de los puertos;
- e) La enumeración de los servicios mínimos y esenciales que deberán prestarse a los usuarios que operen en cualquiera de los puertos, y las instalaciones que deberán facilitarse a las autoridades policiales y de control.

Título VIII

Disposiciones generales

Art. 30. — El encuadramiento sindical del personal que se desempeñe en los puertos incluidos en la presente ley, deberá establecerse por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, en función de las leyes que regulen la materia. A tal fin las autoridades gremiales legalmente reconocidas podrán realizar las inspecciones a que las faculen dichas normas.

Art. 31. — 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.

Art. 32. — Los administradores de los puertos estatales a los que se hace referencia en el artículo anterior, podrán celebrar acuerdos con personas físicas o de existencia ideal, a fin de reparar, modificar, ampliar o reducir las instalaciones existentes o para construir nuevas instalaciones, dársenas, escolleras, o cualquier otro elemento necesario para la prestación de servicios portuarios, mediante la adopción de cualquier alternativa de procedimiento que determine la autoridad de aplicación conforme a la legislación vigente.

Art. 33. — En caso de licitación de obras públicas para la construcción o reparación de puertos e instalaciones, muelles, elevadores, terminales de contenedores, y toda otra instalación principal o accesoria, la administración comitente podrá celebrar acuerdos de anticresis.

Art. 34. — Los bienes de propiedad de un particular, que resulten necesarios para la adecuada prestación de los servicios de un puerto afectado al régimen de servicio público, serán inembargables.

Art. 35. — Deróganse las leyes 16.971, 16.972, 21.892, 22.080 y toda otra norma, legal o reglamentaria en cuanto se oponga a la presente ley.

Art. 36. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

De acuerdo a lo dispuesto por el artículo 105 del reglamento del Honorable Senado, este dictamen pasa directamente al orden del día.

Sala de las comisiones, 27 de septiembre de 1990.

Eduardo P. Vaca. — Pedro A. Conchez. —
Juan C. Romero. — Deolindo F. Bittel.
— Alberto J. Rodríguez Saá. — César
Mac Karthy. — Oraldo N. Britos. —
Rogelio J. Nieves. — Alfredo L. Benítez.
— Carlos Snopce. — Luis A. León. —
Pedro E. Molina. — Emilio J. J. Tomás.
— Julio A. Amodeo.

Con disidencia parcial:

Juan Trilla.

Con disidencia parcial:

José A. Romero Feris.

En disidencia parcial:

Hipólito Solari Yrigoyen.

Con disidencia parcial:

Juan R. Aguirre Lanari.

Con disidencias:

Faustino M. Mazzucco.

ANTECEDENTES

I

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

LEY NACIONAL DE PUERTOS

CAPÍTULO I

Ámbito de aplicación - Definición

Artículo 1º — Todos los aspectos vinculados con la habilitación, utilización, operación y administración de los puertos públicos o privados, existentes o a crearse en el territorio de la República, se rigen por la presente ley y por las normas reglamentarias que dicte el Poder Ejecutivo nacional.

Art. 2º — A los fines de la presente ley serán considerados puertos, sin que a su respecto resulten aplicables los artículos 2.340, 2.639 y 2.640 del Código Civil, los ámbitos acuáticos y terrestres e instalaciones fijas, principales o accesorias, con características naturales o artificiales aptos para las maniobras de fondeo, atraque, desatraque, entrada, salida, carga, descarga y permanencia de buques o artefactos navales y que sean objeto de habilitación conforme las prescripciones de la presente ley.

Quedan comprendidas en el régimen de la presente ley, las plataformas fijas o flotantes para alijo y completado de cereales.

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

CAPÍTULO II

Del dominio y utilización de los puertos - Clasificación

Art. 4º — Los puertos existentes y futuros serán, según la titularidad del inmueble donde se encuentren ubicados:

- a) Puertos estatales, ya sean éstos de carácter nacional, provincial o municipal;
- b) Puertos privados.

Art. 5º — Según su uso, independientemente de la clasificación del artículo anterior, serán de carácter:

- a) Público;
- b) Particular.

Art. 6º — Serán considerados de uso público aquellos puertos que ofrezcan y presten servicios en forma pública y regular a todos los buques, armadores, cargadores y recibidores de mercaderías que quieran operar en ellos.

Art. 7º — Serán considerados de uso particular los que ofrezcan y presten servicios a buques, armadores, cargadores o recibidores de mercaderías, siendo de ac-

tividad no regular y restringida a las propias necesidades de sus titulares o a la de terceros vinculados contractualmente con aquéllos.

Art. 8º — Según su destino e independientemente de las clasificaciones de los artículos precedentes, los puertos pueden ser:

- 1) Comerciales o industriales.
- 2) No comerciales (científicos, deportivos o recreativos de uso múltiple).

Serán considerados puertos industriales aquellos que destino sea la satisfacción de las necesidades y la prestación de los servicios a buques, armadores, cargadores, o recibidores de mercaderías propias y o de terceros que paguen un precio por tales servicios.

Serán considerados puertos industriales aquellos que operen con cargas integradas al proceso industrial o extractivo propio de las instalaciones de las plantas a las cuales deberán encontrarse integrados operacionalmente.

CAPÍTULO III

De la habilitación y control

Art. 9º — Todos los puertos que a la fecha de la promulgación de esta ley se encuentren en funcionamiento, conforme a las normas que regulan la materia, se considerarán habilitados en forma definitiva, abonando la tasa de habilitación que se establezca.

Art. 10. — Todos los puertos habilitados en el territorio y aguas jurisdiccionales de la Nación estarán sometidos al control de las autoridades nacionales en lo referente a la policía de seguridad de navegación, seguridad pública portuaria, sanidad animal, vegetal, régimen laboral, contaminación de las aguas, aduanas, migraciones, y a la legislación que dicte el Congreso de la Nación en lo referente a la navegación y comercio por agua internacional e interjurisdiccional.

Los controles indicados precedentemente y que sean responsabilidad de organismos nacionales según la legislación en vigor serán coordinados por la autoridad de aplicación, a los efectos exclusivos de que no interfieran en las operaciones portuarias.

Asimismo, cada puerto, cualquiera sea su clasificación, tendrá a su cargo y será responsable de las tareas de mantenimiento y eventuales mejoras de las profundidades y sistemas de señalización de sus canales internos y muelles.

CAPÍTULO IV

Puertos estatales

Art. 11. — Los puertos estatales podrán ser utilizados, explotados y administrados directamente por sus titulares, pudiendo ser cedidos en uso o locación a personas jurídicas estatales, mixtas o privadas, conforme las disposiciones de la presente ley.

Art. 12. — Las autoridades que operen y administren los puertos estatales podrán celebrar acuerdos con particulares, conjunta o accesoriamente a los contratos de locación o concesiones de uso previstas en el artículo precedente, a fin de autorizar a éstos a reparar, modificar,

ampliar o reducir las instalaciones existentes, o a construir nuevas instalaciones, dársenas, escolleras o cualquier otro elemento necesario para la prestación de servicios portuarios.

Art. 13. — La reglamentación establecerá los plazos mínimos de los contratos de uso, explotación o administración, que permitan la amortización racional de las obras acordadas de conformidad con el artículo anterior.

Art. 14. — En caso de licitación de obras públicas para la construcción o reparación de puertos e instalaciones, muelles, elevadores, terminales de contenedores y toda otra infraestructura principal o accesoría, las autoridades públicas comitentes podrán celebrar acuerdos de anticresis.

CAPÍTULO V

Puertos privados

Art. 15. — Los puertos privados, cualquiera sea su utilización, serán administrados, operados y explotados por sus titulares o por quienes éstos designen.

Art. 16. — Los buques que operen los puertos privados sólo estarán obligados al pago, a la autoridad competente, de los servicios que el Estado nacional hubiere efectivamente prestado.

CAPÍTULO VI

Puertos construidos y operados por particulares

Art. 17. — Las personas privadas podrán construir puertos en terrenos de su propiedad exclusiva o en terrenos cedidos o aportados por entidades estatales o mixtas, destinados a prestar servicios portuarios en forma pública o particular, sometidos a todas las normas y reglamentaciones que regulen la materia, abonando la tasa de habilitación que establezca la autoridad competente.

La reglamentación establecerá los servicios mínimos y esenciales que deberá prestarse a los buques que operen en ellos y las instalaciones que deberán facilitarse a las autoridades policiales y de control. Cuando se autorice la prestación de dichos servicios por los propios titulares, los mismos quedarán bajo el control de la autoridad competente.

Art. 18. — Las personas privadas podrán solicitar autorizaciones para construir puertos o instalaciones portuarias, con carga y descarga, en terrenos fiscales para el desarrollo de las actividades portuarias públicas o particulares, abonando la tasa de habilitación que se fije.

La reglamentación establecerá los servicios mínimos a prestarse a los buques e instalaciones, conforme al artículo anterior.

La reglamentación proveerá, asimismo, la forma de coordinación entre los administradores de estos cuerpos y las autoridades de los puertos estatales que operen más próximos a ellos, a los fines de actuar como puertos alternativos.

Art. 19. — La habilitación de los puertos contemplados en este capítulo mantendrá su vigencia mientras

continúe la actividad de quien la solicita y el mantenimiento de las condiciones técnicas y operativas exigidas por la presente ley y que dieran lugar a la habilitación correspondiente.

CAPÍTULO VII

Puertos industriales

Art. 20. — Serán considerados puertos industriales aquellos conjuntos de obras de profundidad, canalización, dragado, construcciones civiles, equipos, instalaciones y maquinarias destinadas o afectadas en forma principal o accesoria a la entrada, fondeo, amarre, carga o descarga de buques o artefactos navales ya sea que tales puertos se encuentren total o parcialmente ubicados sobre terrenos fiscales o en forma exclusiva en terrenos privados y siempre que se hallen encuadrados dentro de los requisitos y presupuestos que a continuación se enumeran:

- a) Su destino y afectación será de uso particular y específico de las empresas públicas, privadas o mixtas que lo hubieren construido;
- b) Deberán integrarse operativamente a las instalaciones destinadas al proceso industrial o extractivo propio de aquéllas.

Art. 21. — La habilitación de los puertos industriales mantendrá su vigencia mientras continúe la actividad industrial a que sirvan de complemento las instalaciones portuarias y éstas no sean destinadas o afectadas en forma total o parcial a una actividad distinta o desvinculada de aquella para la que fueron habilitadas.

No obstante lo establecido en el párrafo anterior, no se considerará cambio de actividad la modificación en las condiciones de explotación que resulten del cambio tecnológico en el proceso industrial, de las materias primas o productos elaborados que se embarquen o desembarquen en dichos puertos.

Art. 22. — En los puertos industriales podrán ingresarse o despacharse cargas destinadas exclusivamente a los titulares de la actividad industrial, no pudiendo ser utilizados por terceros sin la aprobación de la autoridad competente.

Art. 23. — Las empresas que operen sus puertos industriales sólo estarán obligados al pago, a la autoridad competente, de los servicios que el Estado nacional hubiere efectivamente prestado.

Art. 24. — Los puertos industriales deberán contar con la habilitación aduanera correspondiente y deberán dar cumplimiento a las normas que establezcan la Administración Nacional de Aduanas y las autoridades sanitarias y de la seguridad de la navegación.

CAPÍTULO VIII

Autoridad de aplicación

Art. 25. — Sin perjuicio de las facultades de las autoridades públicas o privadas que hayan sido designadas para operar y administrar los puertos o instalaciones portuarias que les correspondan, serán funciones de la autoridad de aplicación, que a partir de esta ley será

la que determine el Poder Ejecutivo nacional dentro del ámbito del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, las siguientes:

- a) Reglamentar, dirigir y coordinar todo lo relativo a la actividad portuaria pública y privada en el país, dentro del marco de la legislación en la materia y en concordancia con lo previsto en el artículo 9º;
 - b) Autorizar la creación de las sociedades administradoras de puertos dictando sus respectivos estatutos;
 - c) Promover y hacer efectiva la modernización, eficiencia y economía de cada uno de los puertos;
 - d) Controlar dentro del ámbito del territorio nacional, de sus costas y aguas jurisdiccionales, el cumplimiento de las disposiciones de la presente ley y de las reglamentaciones que en su consecuencia se dicten;
 - e) Actuar como autoridad delegada para la habilitación de los puertos e instalaciones portuarias;
 - f) 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 o instalaciones portuarias la finalidad que condicionó la habilitación.
- La autoridad de aplicación podrá suspender dicha habilitación o cancelarla definitivamente, cuando circunstancias graves y debidamente probadas acrediten la imposibilidad de su restablecimiento;
- g) Dictar las reglamentaciones técnicas para la habilitación de las obras de ribera de los puertos estatales y de los privados;
 - h) Intervenir en la aprobación de los planes reguladores de los puertos del Estado nacional;
 - i) Dar asesoramiento técnico y jurídico a las provincias y municipios que promuevan la instalación de puertos en sus respectivos territorios;
 - j) Promover y estimular las inversiones privadas en la actividad portuaria;
 - k) Entender en los problemas de coordinación y diferendos que se susciten, entre los distintos puertos, arbitrando en su caso las medidas pertinentes, cuando le sea requerido;
 - l) Proponer al Poder Ejecutivo las políticas generales en materia portuaria y de vías navegables;
 - m) Participar en la reglamentación del régimen de trabajo en los puertos e instalaciones portuarias del Estado nacional;
 - n) Participar en la fijación del régimen tarifario de aquellos servicios portuarios que son prestados por otros organismos nacionales;
 - ñ) Fijar y fiscalizar el plan de mantenimiento de las profundidades y sistemas de señalización, como el de sus respectivas mejoras; de las vías navegables, así como también de la apertura de nuevas vías troncales;

- o) Coordinar la acción de las autoridades concurrentes dentro del ámbito portuario y entender en los diferendos que se puedan suscitar entre los sectores interesados;
- p) Establecer acuerdos delimitando las responsabilidades de dragado de cada puerto, en el caso que ello fuera necesario para precisar zonas de dudosa responsabilidad;
- q) Las demás que le fije el Poder Ejecutivo nacional.

En cumplimiento de dichas funciones y sin perjuicio de las atribuciones que le otorga la presente ley, la autoridad de aplicación podrá recabar la opinión del Consejo Portuario, atendiendo en lo posible a sus dictámenes.

Art. 26. — Créase el Consejo Portuario, que tendrá las siguientes atribuciones:

- a) Elaborar y elevar a la autoridad de aplicación los dictámenes que la misma le requiera en cumplimiento del artículo 24;
- b) Elaborar y elevar a la autoridad de aplicación dictámenes de oficio en todos los temas que se vinculen, directa o indirectamente con las funciones atribuidas a la misma en el artículo 24;
- c) Dictar su propio reglamento.

Art. 27. — El Consejo Portuario estará integrado por:

- a) Un representante designado por la autoridad de aplicación que desempeñará las funciones de presidente;
- b) Doce representantes designados por Misiones, Chaco, Formosa, Corrientes, Entre Ríos, Buenos Aires, Santa Fe, Chubut, Río Negro, Santa Cruz, Tierra del Fuego y Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires;
- c) Un representante designado por la Administración Nacional de Aduanas;
- d) Un representante designado por la Armada Argentina;
- e) Un representante designado por la Prefectura Naval Argentina;
- f) Un representante designado en forma unificada por las asociaciones privadas o cámaras gremiales empresarias de carácter nacional, que agrupen a las empresas vinculadas a los servicios portuarios;
- g) Tres representantes designados en forma unificada por las asociaciones privadas o cámaras gremiales empresarias de carácter nacional, que agrupen a las empresas vinculadas a los usuarios (exportadores, importadores, transportistas);
- h) Un representante designado en forma unificada por las asociaciones privadas o cámaras gremiales empresarias de carácter nacional que agrupen a los propietarios de puertos particulares, industriales o no comerciales;

- i) Un representante designado en forma unificada por las asociaciones de cooperativas agrarias titulares de la explotación de terminales portuarias;
- j) Un representante designado en forma unificada por las sociedades anónimas administradoras de puertos estatales;
- k) Un representante por la sociedad del Estado Administración General de Puertos;
- l) Dos representantes designados en forma unificada por las entidades gremiales laborales vinculadas a la actividad portuaria.

Los miembros del Consejo Portuario no percibirán remuneración alguna. La infraestructura para su funcionamiento será suministrada por la autoridad de aplicación.

CAPÍTULO IX

Sociedades administradoras de los puertos estatales

Art. 28. — Los puertos del Estado nacional serán administrados por la sociedad del Estado Administración General de Puertos a excepción de los que se encontraren sometidos al régimen del artículo 29.

Art. 29. — La autoridad de aplicación de la presente ley dispondrá la constitución de sociedades de derecho privado para la administración y operación de los puertos de Bahía Blanca, Buenos Aires, Puerto Madryn, Quequén, Rosario y San Antonio Este, promoviendo la participación de las provincias, municipios y de las personas públicas y privadas usuarias de dichos puertos. En el caso de que esas sociedades no puedan constituirse dentro de los ciento ochenta días de reglamentada la presente ley para cada uno de los puertos indicados se constituirán sociedades anónimas con capital estatal mayoritario en los términos de los artículos 308 a 314 de la ley 19.550.

La autoridad de aplicación dispondrá que los puertos incluidos en el artículo 28 pasen a ser administrados y operados conforme al régimen previsto en el presente artículo cuando su situación así lo aconseje.

Art. 30. — El Poder Ejecutivo nacional autorizará los estatutos de las sociedades que se constituirán de conformidad con el artículo 29.

CAPÍTULO X

Disposiciones transitorias

Art. 31. — Deróganse las leyes 14.467, 16.478, 16.971, 22.080; decretos 4.263/56, 6.675/63, 7.996/56, 10.059 (ratificado por ley 13.895), 8.803/69 y demás normas que se opongan a la presente ley.

Art. 32. — El Poder Ejecutivo nacional reglamentará la presente ley en un plazo no mayor de ciento ochenta días.

Art. 33. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Juan Trilla.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

El proyecto de ley regulatorio de la actividad portuaria que se eleva a consideración del honorable cuerpo, reedita parcialmente el que fuera promovido en el mes de julio de 1988 y que, por imperio de la Ley de Caducidad, ha perdido vigencia.

Su nueva redacción, a la par que ajustó la técnica legislativa empleada, ha respetado toda la elaboración y enriquecimiento de la cuestión que fuera producida en dicho período.

Hoy, más que en aquella oportunidad, la actualidad del tema ha cobrado fuerza autónoma y la necesidad impostergable de la modernización y racionalización del sistema portuario se ha tornado imperiosa.

Como dijéramos, la obsolescencia de las instalaciones, la falta de mantenimiento de edificios y equipos, y la centralización burocrática, son algunos de los factores que han colocado a los puertos argentinos entre los más caros e ineficientes del mundo.

El principio descentralizador, en el marco de la federalización que se propone, implica la recuperación para los estados provinciales de la potestad de gestión y decisión sobre los puertos existentes en sus respectivos litorales lo que, en otras palabras, apunta a lograr la posibilidad de decidir su propio desarrollo.

En dicho marco, el Estado nacional ha reservado para sí las facultades que les son propias en materia de regulación del comercio exterior e interprovincial, seguridad, preservación del medio ambiente y fiscalización y recaudación aduanera.

Para la elaboración del presente proyecto se han formulado las consultas pertinentes a todos los sectores involucrados en la actividad portuaria, a quienes —por otra parte— se les ha legitimado en su participación en el consejo a crearse, también se han estudiado las experiencias de los países en que sus estructuras portuarias gozan de prestigio reconocido adaptando, en lo pertinente, las modalidades a la realidad e infraestructura existentes en nuestro país.

La normalización que se intenta lograr mediante la sanción del presente proyecto de ley deberá exhibir el gradualismo que la actual coyuntura económica exige, razón por la cual se ha dispuesto la adopción de pasos sucesivos que tiendan a atacar —en primer término—, los conocidos problemas que enfrentan los puertos de Bahía Blanca, Buenos Aires, Puerto Madryn, Quequén, Rosario y San Antonio Este, promoviendo la creación de sociedades con la participación de las provincias, los municipios y las personas públicas y privadas usuarias de los mismos para luego, con idéntico criterio, continuar con los restantes emplazamientos existentes.

Las condiciones en que se desenvuelve la realidad argentina obliga a la búsqueda de soluciones no tradicionales como, en este caso, la desregulación de las actividades estatales que no les son propias en favor de la actividad privada, a fin de lograr un adecuado ritmo de crecimiento tanto en la actividad específica como en las que sirven de ella y que, sin duda, constituyen una de las más caras esperanzas argentinas.

Juan Trilla.

II

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

I. Ambito de aplicación - Definición

Artículo 1º — Todos los aspectos vinculados con la habilitación, utilización, operación y administración de los puertos existentes o a crearse en el territorio de la República, se rigen por la presente ley y por las normas reglamentarias que dicte el Poder Ejecutivo nacional.

Art. 2º — Denominase puerto al ámbito espacial que comprende en su conjunto a radas, dársenas, fondeaderos, ancladeros, canales de acceso y derivación, escollos, muelles, atracaderos, edificios, instalaciones mecánicas y electromecánicas, y toda otra instalación principal o accesoria destinada y apta para la entrada, fondeo, amarre y permanencia, carga y descarga de buques.

Art. 3º — Están excluidos del régimen de la presente ley aquellos puertos destinados y habilitados exclusivamente para la defensa nacional o el ejercicio del poder de policía estatal.

II. Del dominio de los puertos - Su calificación

Art. 4º — Los puertos argentinos podrán pertenecer al dominio de la Nación, las provincias o las municipalidades o al dominio de los particulares según corresponda a la titularidad de dominio del inmueble donde se encuentren ubicados.

Art. 5º — Los puertos podrán ser públicos o privados conforme la habilitación, destino y utilización de cada uno de ellos, sin que para esta calificación sea relevante la titularidad de su dominio.

Art. 6º — Los puertos del dominio público o privado de la Nación o de las provincias podrán ser utilizados, explotados, operados o administrados directamente por sus titulares, o cedidos en uso o locación a personas jurídicas estatales, mixtas o privadas o a personas físicas.

Art. 7º — Los puertos pertenecientes al Estado nacional o a los Estados provinciales serán operados y administrados por las autoridades que sean designadas a tal efecto por sus titulares.

Art. 8º — Los puertos del dominio privado de los particulares, cualquiera sea su utilización, podrán ser administrados, operados y explotados por los titulares o por quien éstos designen.

Art. 9º — Todos los puertos que el Congreso Nacional habilita en el territorio y aguas jurisdiccionales de la Nación, estarán sometidos al control de las autoridades nacionales en lo referente a policía de seguridad de la navegación, sanidad animal o vegetal, laboral, contaminación de las aguas, aduana y migraciones y a la legislación que dicte el Congreso de la Nación en lo referente a la navegación y comercio marítimo internacional e interjurisdiccional.

III. Puertos estatales

Art. 10. — Los puertos de propiedad del Estado nacional y de los Estados provinciales, públicos o privados, estarán operados y administrados por las autoridades que

éstos designen a tal fin, pudiendo ser cedidos para su explotación total o parcialmente a empresas privadas, mixtas o particulares por medio de contratos de locación o concesiones de uso. Podrán asimismo las autoridades portuarias, nacionales, provinciales o municipales explotar los puertos de su propiedad por medio de sociedades mixtas constituidas con empresas públicas, estatales o empresas privadas.

Art. 11. — Las autoridades que operen y administren los puertos estatales podrán celebrar acuerdos con particulares conjuntamente o accesoriamente a los contratos de locación o concesiones de uso, previstas en el artículo anterior, a fin de autorizar a éstos a reparar, modificar, ampliar o reducir las instalaciones existentes, o a construir nuevas instalaciones, dársenas, escolleras o cualquier otro elemento necesario para la prestación de servicios portuarios.

Art. 12. — Cuando los acuerdos previstos en el artículo 18 comprendan a obras o construcciones determinadas en este artículo, los plazos de vigencia de tales acuerdos serán como mínimo de veinte años, pudiendo renovarse por períodos similares o fracciones de éste.

Art. 13. — En caso de licitación de obras públicas para la construcción o reparación de puertos e instalaciones portuarias o construcción de nuevas instalaciones, muelles, elevadores, terminales de contenedores y toda otra instalación principal o accesoria podrá celebrar acuerdos de antieresis mientras sea cancelado el precio aducido a los contratistas.

IV. Puertos públicos y puertos privados

Art. 14. — Serán considerados puertos públicos aquellos que, perteneciendo al Estado nacional, o a los Estados provinciales o a los particulares, ofrezcan y presten servicios en forma pública y regular a todos los buques, armadores, cargadores o recibidores de mercaderías que quieran operar en ellos.

Art. 15. — Serán considerados puertos privados aquellos que, perteneciendo a cualquiera de los titulares indicados en el artículo anterior presten servicios a buques, armadores, cargadores o recibidores determinados privadamente siendo su actividad no regular y restringida a las propias necesidades de sus titulares o a las de terceros vinculados contractualmente con aquéllos.

V. Puertos construidos y operados por particulares

Art. 16. — Los particulares podrán construir puertos en terrenos de su propiedad exclusiva destinados a prestar servicios portuarios en forma pública o privada sometidos a todas las normas y reglamentaciones referentes a construcción, seguridad, aduana, migraciones, sanidad, contaminación, etcétera.

La habilitación que se le otorgue será exclusivamente para los fines y objetos contenidos en la correspondiente solicitud, y se mantendrá mientras se mantengan tales condiciones, o sea presentando nuevas solicitudes ampliando o restringiendo su objeto.

La reglamentación establecerá los servicios mínimos y esenciales que deberán prestarse a los buques que operen en ellos, y las instalaciones que deberán facilitarse a las autoridades policiales y de control.

Art. 17. — Los particulares podrán solicitar autorizaciones para construir puertos o instalaciones portuarias de carga y descarga en terrenos fiscales para el desarrollo de actividades portuarias privadas industriales, comerciales, científicas, deportivas u otras.

Las habilitaciones se otorgarán conforme a los fines previstos en las solicitudes, y su plazo estará relacionado con el término de la actividad propia de quien la solicita y con el mantenimiento de las condiciones técnicas y operativas garantizadas.

La reglamentación establecerá los servicios mínimos a prestarse a los buques e instalaciones conforme al artículo anterior.

Art. 18. — Los particulares podrán solicitar autorización para la construcción de puertos o instalaciones portuarias de carga y descarga en terrenos fiscales con el fin de desarrollar actividades portuarias públicas, y requerir los permisos y/o concesiones para la prestación de servicios portuarios generales o especializados, terminales de contenedores, grandes sólidos o líquidos, etcétera.

Las habilitaciones y concesiones se otorgarán por un término mínimo de veinte años y podrán ser renovadas por períodos sucesivos conforme se establecerá en la reglamentación.

La reglamentación prevendrá asimismo la forma de coordinación entre los administradores de estos cuerpos y las autoridades de los puertos nacionales, provinciales y municipales que operen más próximos a ellos a los fines de actuar como puertos alternativos.

VI. Puertos comerciales particulares

Art. 19. — Los particulares podrán explotar comercialmente los puertos o instalaciones portuarias construidos sobre terrenos propios o sobre terrenos, fiscales. Se entiende por puertos provinciales aquellos cuyos destinos sean la satisfacción de las necesidades y la prestación de servicios a buques, armadores, cargadores o recibidores que paguen un precio por tales servicios ya sea que éstos se presten públicamente o privadamente como se determina en los artículos 10 y 11.

Art. 20. — Los puertos o instalaciones de carga y descarga de cualquier naturaleza construidos sobre terrenos particulares o fiscales, por personas físicas o jurídicas, públicas, mixtas o privadas, radicadas en el país que desarrollen actividades comerciales o industriales podrán aplicarse al tráfico de mercaderías propias y/o de terceros, y adoptar la forma de administración que sus titulares consideren más conveniente.

VII. Puertos industriales

Art. 21. — Serán considerados como puertos industriales a los fines de la presente ley aquellos conjuntos de obras de profundidad, canalización, dragado, construcciones civiles, equipos, instalaciones y maquinarias destinadas y/o afectadas en forma principal o accesoria a ser utilizadas para la entrada, fondeo, amarre, carga y/o descarga de buques o artefactos navales, ya sea que tales puertos se encuentren total o parcialmente ubicados sobre terrenos fiscales o en forma exclusiva en terrenos

particulares y siempre que se hallen encuadrados dentro de los requisitos y presupuestos que a continuación se enumeran:

- a) Deberán haber sido construidos exclusivamente con recursos de empresas privadas, mixtas o de organismos o empresas públicas, siempre que en todos los casos su destino y afectación sea el uso particular o específico de las mismas.
- b) Deberán encontrarse próximos al área de las plantas industriales para las cuales hayan sido construidos, o formando parte de las instalaciones de las mismas;
- c) En el caso de que la integración a las demás instalaciones de la planta no resulte de una continuidad física deberá existir una integración operativa al proceso industrial propio de tales instalaciones;
- d) Las obras e instalaciones de los puertos industriales serán integrales, no debiendo depender ni ser anexadas a obras públicas portuarias, excepto el caso de escolleras, espigones, canales de acceso u otras instalaciones que sean comunes y necesarias para la navegación de la zona.

Art. 22. — La habilitación de los puertos industriales que otorgará la autoridad competente, tendrá carácter definitivo y permanente y mantendrá vigencia mientras continúe la actividad industrial a que sirvan de complemento las instalaciones portuarias, y éstas no sean destinadas o afectadas en forma total o parcial a una actividad distinta o desvinculada de aquella para la que fueron habilitadas.

No obstante lo establecido en el párrafo anterior no se considerará cambio de actividad, la modificación de las instalaciones que resulten del cambio tecnológico en el proceso industrial de las exigencias del mercado, de las materias primas o productos elaborados que se embarquen o desembarquen en dichos puertos.

Art. 23. — En los puertos industriales podrán ingresarse o despacharse cargas destinadas exclusivamente a los titulares de la actividad industrial, no pudiendo ser utilizados por terceros sin aprobación de la autoridad competente.

Art. 24. — En los puertos industriales las operaciones de manipuleo de carga y descarga de los productos o mercaderías de importación o exportación, podrán ser efectuadas en forma optativa con el personal estable de las respectivas plantas, con equipos de trabajo transitorios, provistos por empresas contratistas o por personal agrupado en las organizaciones del personal especializado en tareas portuarias, debidamente habilitado por autoridad competente.

Art. 25. — En el caso de las tareas de lanchaje y/u operaciones de alije efectuadas por los buques como prolongación de bodegas, quedarán incluidas en las disposiciones del artículo anterior cuando se realicen dentro de las dársenas propias de los puertos industriales, o con los buques amarrados a sus muelles.

Art. 26. — Los titulares de puertos industriales podrán operarlos y administrarlos libremente y sin interferencias de ninguna clase a partir de la fecha en que

la autoridad competente otorgue habilitación sin perjuicio de las que surjan del cumplimiento de las normas y adopción de medidas tendientes a preservar la seguridad de la navegación dictadas por la autoridad competente.

Art. 27. — Los puertos industriales deberán contar con la habilitación aduanera pertinente y deberán dar cumplimiento y adaptar sus instalaciones a las normas que establezca la Dirección Nacional de Aduanas y las autoridades nacionales sanitarias y de Migraciones en cada caso.

Art. 28. — Las empresas que operen en sus puertos industriales estarán exentas del pago de derechos o tasas sustitutivas de los servicios portuarios que prestan los puertos del Estado próximos y que no sean prestados efectivamente por éstos.

Estarán sujetas no obstante al pago de los servicios de faros, balizas y cualquier otro servicio que sea prestado por las autoridades competentes en materia de seguridad en la navegación.

Art. 29. — Los buques que operen en los puertos privados industriales estarán exentos del pago de derechos, tasas o aranceles por la entrada, fondeo, amarre, permanencia y salida de los muelles o instalaciones de carga y descarga de tales puertos. Sólo estarán obligados al pago de los servicios de practique, amarre y/o controles técnicos, sanitarios o similares que presten en forma efectiva las autoridades nacionales competentes.

VIII. Autoridad de aplicación de la ley

Art. 30. — Sin perjuicio de la competencia de las autoridades portuarias, estatales, municipales o privadas, que hayan sido designadas para operar y administrar los puertos o instalaciones portuarias que les correspondan conforme la utilización dada a los mismos de acuerdo a lo establecido en los artículos 8º y 9º de la presente ley, serán funciones de la autoridad de aplicación que a partir de esta ley será la Dirección Nacional de Puertos dependiente del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, las siguientes:

- a) Controlar dentro del ámbito del territorio nacional de sus costas y aguas jurisdiccionales el cumplimiento de las disposiciones de la presente ley;
- b) Actuar como autoridad para la habilitación de los puertos e instalaciones portuarias que reúnan las condiciones previstas en esta ley, debiendo ser otorgadas en todos los casos en que sea solicitada, siempre que los proyectos cumplan con las exigencias mínimas, técnicas y operativas dispuestas por las autoridades nacionales competentes en materia de seguridad de la navegación y no existan objeciones graves fundadas que acrediten la inconveniencia de la ubicación o destino al punto de afectar el comercio marítimo de importación o exportación o el tráfico interjurisdiccional nacional;
- c) Controlar que los titulares de las habilitaciones portuarias otorgadas, den cumplimiento con los proyectos constructivos y operativos que justi-

ficaron su solicitud y den a los puertos o instalaciones portuarias la finalidad que condicionó la habilitación, conforme se establece en los artículos 5º, 10 y 11 de la presente ley.

En caso de incumplimiento o violación de la finalidad que condicionó la habilitación, la autoridad de aplicación podrá suspenderla hasta que sea restablecida o cancelada definitivamente, cuando circunstancias graves y debidamente probadas acrediten la imposibilidad de su restablecimiento;

- d) Coordinar los aspectos técnicos, jurídicos, administrativos y operativos con otros organismos y dependencias nacionales y provinciales, dentro de las distintas competencias, para la habilitación de nuevos puertos;
- e) Establecer las reglamentaciones técnicas para la habilitación de las obras de ribera de los puertos estatales (nacional, provincial y municipal) y de los privados;
- f) Intervenir en la aprobación de los planes reguladores de los puertos del Estado nacional;
- g) Dar asesoramiento técnico y jurídico, a requerimiento de éstas, a las provincias y municipios que promuevan la instalación de puertos en sus respectivos territorios;
- h) Promover las inversiones privadas en la actividad portuaria;
- i) Entender en los problemas de coordinación entre los distintos puertos cuando le sea requerido;
- j) Proponer al Poder Ejecutivo nacional las políticas generales en materia portuaria y de vías navegables;
- k) Establecer el régimen de trabajo en los puertos e instalaciones portuarias del Estado nacional.

IX. Habilitación de puertos

Art. 31. — La habilitación de los puertos en todo el territorio de la Nación, los permisos o concesiones de uso de los puertos ubicados en jurisdicción nacional y sus renovaciones deberán solicitarse a la autoridad competente designada por esta ley quien estará facultada asimismo para celebrar contratos de locación o uso de los puertos del Estado nacional o sus renovaciones.

Los permisos de uso de los puertos ubicados sobre las jurisdicciones provinciales serán solicitados al Estado respectivo, de acuerdo con las disposiciones locales.

Art. 32. —

- a) Los puertos e instalaciones de carga y descarga contruidos sobre terrenos fiscales por entidades privadas que desarrollen actividades industriales o comerciales serán autorizados a operar mediante el otorgamiento de una concesión o permiso por el mínimo de veinte años, o el de duración de la actividad comercial o industrial a que se encuentren afectados, si es mayor, y podrá ser renovada a su vencimiento. Por esta concesión, no se pagarán aranceles;

- b) Los puertos o terminales de carga y descarga y sus instalaciones contruidos sobre terrenos del dominio privado por entidades privadas que desarrollen actividades comerciales o industriales, requerirán del Estado solamente su habilitación para la operación y explotación, la que tendrá la duración de la actividad comercial o industrial a la que se encuentren afectados.

Art. 33. —

- a) Los titulares de los puertos indicados en el artículo anterior, no abonarán tasas, derechos o aranceles por la construcción o utilización de sus instalaciones.

Tampoco se aplicarán a las mercaderías, tarifas, tasas, derechos o aranceles por el hecho de su carga, descarga, depósito, manipulación o tránsito, accesorias a las contraprestaciones por tales servicios;

- b) Los buques que operen en los puertos o terminales de carga y descarga contruidos y operados por entidades privadas que realicen actividades comerciales o industriales no pagarán derecho ni arancel alguno por el uso de sus instalaciones accesorias de las contraprestaciones o tarifas por los servicios recibidos.

La autoridad de aplicación determinará los servicios mínimos que deberán prestarse a los buques durante su estadía en estos puertos. Los puertos terminales de carga y descarga, contruidos, operados y administrados en terrenos propios o en terrenos fiscales, por entidades privadas afectados o vinculados físicamente o funcionalmente a las actividades comerciales o industriales que desarrollen tales entidades podrán aplicar el régimen de trabajo que rija para dichas actividades, lo que certificará en cada caso la autoridad nacional competente en materia laboral. En caso de no optar por este sistema se aplicará el régimen de trabajo que establezca la autoridad de aplicación.

X. Vías navegables

Art. 34. — Dentro del ámbito del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, corresponderá a la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables;

- a) El control y supervisión de sus aspectos técnico-constructivos de los proyectos de nuevos puertos e instalaciones portuarias que se presenten a la autoridad de aplicación de esta ley para su habilitación;
- b) El control de las obras portuarias existentes y a realizarse en las riberas de los lagos, ríos navegables y costas marítimas de la Nación.
- c) El análisis de conveniencia de ubicación de los proyectos de nuevos puertos que se presenten para su habilitación en cuanto afecten la libre navegación de las vías y zonas donde serán contruidos;

- d) La navegación, control y supervisión de las políticas del Estado nacional en lo relacionado con el mantenimiento de las vías navegables existentes, creación de nuevas vías, canalización, construcción y profundización de canales y dársenas, en general y todos los aspectos técnicos vinculados con las obras y vías destinadas a la navegación fluvial o marítima en todo el territorio nacional.
- e) La celebración de acuerdo con las provincias, municipios y empresas privadas o mixtas para la colaboración y/o realización conjunta de las obras descritas en el inciso anterior.

Art. 35. — Derógase la ley 22.080, el decreto 10.059/43 y las demás normas legales y reglamentarias que se opongan a la presente.

El Poder Ejecutivo nacional reglamentará e instrumentará la transferencia de personal y del patrimonio de la Administración General de Puertos y la Capitanía General de Puertos a la Dirección Nacional de Puertos, la Dirección Nacional de Vías Navegables y/o empresas u organismos determinados en el artículo 10, en el plazo máximo de nueve meses.

Art. 36. — La presente ley deberá ser reglamentada en general por el Poder Ejecutivo nacional dentro de los noventa días desde la fecha de su promulgación.

Art. 37. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

José A. Romero Feris. — Juan R. Aguirre Lanari.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

En el mes de septiembre de 1986, los entonces senadores por Corrientes, del Pacto Autonomista-Liberal, Ricardo Leconte y Gabriel Feris, presentaron un proyecto de ley de puertos. Lamentablemente el mismo no llegó a tener tratamiento legislativo y conforme al plazo legal previsto caducó en su vigencia para ser considerado por este honorable cuerpo.

Consideramos que la iniciativa sigue teniendo plena vigencia y que las normas que se prevían resultan todavía una respuesta correcta para modernizar la legislación en materia de puertos.

Por estas razones, y con el consentimiento de sus autores, reproducimos los términos del proyecto original en la esperanza de que logre la consideración merecida.

El país que quiere crecer, romper las barreras que frenan su impulso vital, necesita la sanción de una ley que establezca un marco moderno que respalde la movilización efectiva de la actividad portuaria.

La excesiva intervención del Estado nacional en esta materia, quien asumió la administración y operación de los puertos públicos de la Nación e intervino en los privados construidos sobre vías navegables, ha resultado altamente negativa para la economía del país y contribuido al deterioro, traba, encarecimiento de la actividad portuaria y en los consecuentes efectos negativos para el comercio exterior, el intercambio de productos

por vía marítima y fluvial, haciendo antieconómico el transporte por estas vías, que son altamente rentables en el resto del mundo.

Dentro de nuestro régimen institucional las provincias han conservado su jurisdicción originaria y todos los poderes y facultades no delegados al Estado federal, según lo establece el artículo 104 de la Constitución de la Nación. Por el artículo 67, incisos 1, 9 y 12 las provincias delegaron en el Congreso Nacional la facultad de legislar en materia de puertos, regulación del comercio marítimo y la libre navegación de los ríos. Pero ello no significa impedir a los particulares, los municipios, las provincias o el Estado nacional que en su caso pudieran construir puertos, operarlos y administrarlos libremente, sujeta tal actividad al control de seguridad de las obras, de la operación de los buques y de la percepción de los derechos aduaneros cuando correspondiera.

El proyecto que elevamos a consideración del Honorable Senado contempla todos los aspectos vinculados con la administración, utilización y operación de los puertos existentes o a crearse en la República, el dominio del Estado nacional, provincial, municipal o privado, los derechos y obligaciones de puertos públicos o privados, la forma de explotación mixta, los puertos industriales, como asimismo la determinación precisa de las autoridades de aplicación que son la Dirección Nacional de Puertos y la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, que sustituyen a numerosos organismos públicos existentes de contradictorias y conflictivas facultades.

En lo que hace a la mayor participación de la actividad privada, lo permite tanto en el ámbito de los puertos comerciales tradicionales como aquellos que operan con nuevos tipos de instalaciones, como son los destinados al transporte de contenedores y los que corresponden a puertos industriales que constituyen unidades físicas o funcionalmente anexas a las plantas de dichas industrias, cuyo destino es el de recibir materias primas para la producción o la exportación de los productos en ellas elaborados. Estas actividades están hoy reguladas por normas ya anticuadas que prevén solamente la concesión de servicios públicos portuarios en terrenos fiscales y que no contemplan la eficiente actividad privada dentro de este ámbito.

El proyecto pretende suplir contradicciones y vacíos y crear el marco propicio a la reactivación efectiva de nuestros puertos fluviales y marítimos, cuyo ineficiente manejo por parte del Estado nacional encarece el transporte de mercaderías en más de dos mil millones de australes por año.

Su discusión y el perfeccionamiento de sus normas permitirá la imposterizable sanción de la herramienta jurídica que necesita y reclama el país en la materia.

José A. Romero Feris. — Juan R. Aguirre Lanari.

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

Tiene la palabra el señor senador por la Capital.

Sr. Vaca. — Tal cual se ha anunciado, señor presidente, cinco sesiones de este Senado han

tenido en consideración, durante sucesivos períodos legislativos, tres proyectos de ley sobre la reglamentación de la actividad portuaria.

Uno de esos proyectos es de autoría del señor senador por la Capital, Juan Trilla; otro pertenece a los señores senadores por Corrientes, Romero Feris y Aguirre Lanari, que a su vez retoman el proyecto presentado en su momento por los anteriores senadores por Corrientes, Feris y Leconte.

La demora en conseguir un dictamen sobre este tema podría ser achacada al ambiente de desconfianza que existe acerca de la actividad legislativa en lo que se refiere a falta de trabajo de estas comisiones. Pero como en este caso el trabajo de las comisiones ha tenido muchos aspectos públicos, ellos constituyen un mentís a esta falta de trabajo, porque precisamente la metodología adoptada ha sido la de discutir estos proyectos de cara a la sociedad, de cara a cada uno de los sectores oficiales, privados y sindicales interesados en el tema.

Así, el tiempo que nos demandó llegar a un dictamen en el cual hubo acuerdo en lo sustancial obedece a la complejidad que el tema tiene. Pero en este período legislativo hemos podido cumplir con el compromiso que este Senado había asumido frente a la sociedad en su conjunto, que era hacer un aporte a la solución del gravísimo problema por el que atraviesan hoy nuestros puertos, mediante la provisión de un instrumento legal que permita encuadrar adecuadamente esta actividad, dado que la legislación vigente en esta materia es dispersa y contradictoria.

Con los autores de los proyectos y los integrantes de las diversas bancadas hemos acordado que, en honor a la brevedad impuesta por la gran cantidad de temas que deben ser considerados en la sesión de hoy, cada uno de nosotros haría una muy brevísima exposición.

Por esta razón, lo único que quiero destacar es el elemento central por el que hemos arribado a un dictamen, casi consensuado en su totalidad, porque es cierto que quedan algunas diferencias de criterio en cuanto a aspectos parciales.

La razón por la que hemos podido arribar a este acuerdo reside en que, en los criterios sustanciales, las diversas bancadas tuvieron opiniones concurrentes.

A mi entender, los cuatro criterios han sido los que enumeraré a continuación. En primer lugar, el de federalizar la actividad; es decir, devolver a las provincias su capacidad de administrar sus puertos.

Un segundo criterio, en el que coincidimos todos y viene asociado al primero, es el de la descentralización. Todos estamos contestes en que, a partir de que este proyecto sea sancionado, los puertos ya no serán administrados desde Buenos Aires, ignorando las situaciones particulares de los del interior, sino que cada estructura portuaria tendrá su administración.

Un tercer criterio, en el que coincidimos plenamente todos los miembros de las comisiones que tenían este tema en estudio, es el de la desburocratización de la actividad, y se encuentra absolutamente enlazado con el criterio anterior. En cuanto cada puerto tenga su propia administración, podremos ir dejando de lado estructuras centrales recargadas y concentrar la actividad del Estado en su tarea específica de fiscalización de la actividad.

Finalmente, el último criterio, sobre el que acordamos en la totalidad del articulado de este proyecto que consideramos, está absolutamente vinculado a lo que vengo señalando. En primer lugar mencioné el criterio de federalización; en segundo lugar, el de descentralización; y por último, el de desburocratización.

Entonces, señor presidente, como dije antes, en honor a la brevedad he procedido a redactar el informe que pensaba brindar verbalmente para solicitar su inserción en el Diario de Sesiones.

—El texto de la inserción es el siguiente:

De la posición del senador Eduardo Vaca en relación al dictamen de las comisiones de Asuntos Administrativos y Municipales, Obras Públicas, Transportes, Presupuesto y Hacienda y Economías Regionales, en el que se han considerado los proyectos de ley del senador Juan Trilla (S.-30/90), del senador José Antonio Romero Feris (S.-97/90) y del senador Juan Ramón Aguirre Lanari (S.-210/90) sobre política portuaria

Es bien conocida la situación de profundo deterioro por la que atraviesan los puertos argentinos. El diagnóstico es implacable y las fallas comienzan por la escasa profundidad de los canales de acceso a los puertos, especialmente en Buenos Aires y los que se hallan en la ribera del Paraná. Los buques sufren incontables demoras por la falta de balizamiento adecuado en los canales, lo que en algunos casos incluso impide el tránsito nocturno. Y si a esto se le suman altos costos de practaje y de remolque, así como un asfixiante reglamentarismo que incide fuertemente en los costos de importación y exportación, tenemos como resultado que los puertos argentinos, salvo excepciones representadas por modernas instalaciones para la carga de cereales y oleaginosas, son caros e ineficientes.

Muy en particular el puerto de Buenos Aires, lugar por donde se transfieren el grueso de nuestras cargas generales, está al borde del colapso, ante la muy cierta

posibilidad de tornarse no operativo, de producirse algún accidente en su canal de acceso. Si a los problemas estructurales le sumamos el desorden administrativo, la obsolescencia de sus instalaciones y la corrupción que se ha entronizado en algunos sectores de la actividad portuaria, es fácil advertir el peligro que se cierne sobre estas auténticas llaves del comercio exterior, que son nuestros puertos. Por lo menos, seis ministerios y dieciocho empresas y organismos del Estado tienen injerencia en el sistema portuario. Como no hay una elemental coordinación entre los distintos organismos, por lo menos seis entes deben abordar el buque para cumplir funciones específicas aún antes de comenzar la operación de cargas. El papelero asume proporciones inmanejables y las agencias marítimas deben confeccionar por lo menos treinta formularios destinados a ser presentados ante los organismos oficiales.

Todo esto tiene una influencia decisiva en los costos portuarios, y más allá de las características naturales del puerto de Buenos Aires, que no permiten una comparación simplista con otros puertos del mundo ubicados en aguas profundas, es evidente que el costo de nuestro principal puerto se hace ya intolerable para la economía nacional. Nuestros puertos no esperan al buque como es la regla en los puertos eficientes y modernos del mundo. Muy por el contrario los buques deben esperar a nuestros puertos, pagando enormes cifras en dólares por aguardar en la rada, en las inmediaciones de los canales de acceso y en pleno río hasta tanto haya muelle disponible para atraer. De esto resulta que Buenos Aires puede ser declarado puerto sucio, con lo que culminaría el proceso de deterioro ya bastante avanzado en la actualidad, porque los fletes desde y hacia Buenos Aires ya sufren recargos de importancia.

De no encontrarse remedio para esta situación, avanzaremos aún más por un camino de deterioro cuyas consecuencias pagamos todos los argentinos. Es obvio que los mayores costos portuarios, los incrementos de los fletes, las exorbitantes primas de seguro, las pagan nuestros hombres de campo cuando exportan nuestros cereales y oleaginosas o las industrias que venden nuestras manufacturas en el exterior. Las importaciones se encarecen de la misma manera y los consumidores, los treinta millones de argentinos, pagamos el costo de la ineficiencia, del desorden y de la corrupción.

Para la Argentina que está ubicada en una posición excéntrica respecto de las corrientes fundamentales del comercio internacional, el transporte marítimo y fluvial es decisivo. El 70% de los cereales y sus productos salen por tres grandes grupos de puertos, los estatales de la zona del Paraná inferior (25%), los privados de la misma zona (32%) y Bahía Blanca y Quequén (13%). Las cargas generales que incluyen exportaciones industriales y la amplia mayoría de las importaciones pasan a través de Buenos Aires. Comodoro Rivadavia y Bahía Blanca concentran las transferencias de combustibles, mientras la actividad pesquera se canaliza por los puertos de Mar del Plata, Necochea, Puerto Madryn, Puerto Deseado y Punta Quilla.

Nuestros puertos no cumplen eficientemente su misión de enlace entre los diferentes modos de transporte; esto es particularmente válido para la interconexión entre el

modo acuático y el ferroviario, especialmente cuando este último será revalorizado por sus ventajas de costos. La introducción del peaje en las rutas implicará una transformación decisiva en los costos de transporte, y el ferrocarril habrá de ser considerado una opción fundamental, aunque con el notable handicap de su insuficiente relacionamiento con el tráfico marítimo.

Los puertos son un eslabón más del sistema de transportes de mercaderías y personas. El puerto no es sólo un lugar físico, compromete redes viales y ferroviarias. Es, en síntesis, una estación de transferencia de un modo de transporte a otro modo de transporte. Estas estaciones de transferencia han sufrido una verdadera revolución tecnológica. Si se trata de las cargas generales, el contenedor permite movilizar con seguridad, eficiencia y reducción de costos, cargas que en otra época imponían un complejo manipuleo. La unitización de la carga cambió por completo la operación portuaria de cargas generales. Algo similar aunque con otras características ha sucedido con las cargas a granel. Los granos, los minerales, los combustibles y los productos petroquímicos se cargan y descargan ahora con pasmosa velocidad en terminales portuarias completamente especializadas. Esto redundará en mayor rapidez de las operaciones y menores costos.

Esta renovación tecnológica también ha llegado a la Argentina, pero está impedida de avanzar con el ímpetu con que lo ha hecho en otros países debido a las fallencias de nuestros puertos. Con sólo advertir que el 32% de cereales y sus productos salen de los puertos privados ubicados en la zona del Paraná inferior, donde se han realizado importantes inversiones en modernas instalaciones portuarias, podemos notar las enormes posibilidades de inversión privada que deberían materializarse si le damos a esta actividad un marco legal apropiado. El proyecto de la hidrovía que a través del río Paraná uniría Brasil, Paraguay y la Argentina, con prolongaciones hacia Bolivia y Uruguay, de segura concreción en el futuro inmediato, va a exigir grandes inversiones portuarias.

Como un aporte para transformar esta realidad agobiante proponemos la sanción de este proyecto de ley de puertos, que se apoya en cuatro criterios básicos: la federalización, la descentralización, la desburocratización y la privatización.

Frente al federalismo tantas veces declamado y pocas veces concretado en la práctica, proponemos una ley que es auténticamente respetuosa del rol de nuestras provincias. En el artículo 27 se ha establecido que a solicitud de las provincias y/o de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, el Poder Ejecutivo nacional les transferirá a título gratuito el dominio y/o administración de los puertos que se sitúan en sus respectivos territorios, y que hoy son de propiedad del Estado nacional. Más aún, como el puerto no es una ínsula con la cual se relaciona la provincia aledaña, se ha previsto en el artículo 28 que las provincias mediterráneas puedan asociarse con las provincias del litoral fluvial y marítimo para administrar puertos en conjunto cuando exista un volumen relevante de operaciones vinculadas a bienes o personas de varias de ellas.

Obviamente, mientras las provincias no reclamen sus puertos será deber del Estado nacional mantenerlos operativos. Y del mismo modo que los puertos vuelven a

las provincias y con ello se logra la tan necesaria descentralización, el Estado nacional, para el caso de los puertos que queden dentro de su jurisdicción, dejará de manejarlos desde Buenos Aires, para descargar esa responsabilidad en las administraciones que se creen en cada uno de los puertos. El artículo 19 del proyecto autoriza a transformar la administración de cada puerto en sociedad del Estado, sociedad anónima con participación estatal mayoritaria o ente autárquico. Serán esas administraciones locales las que tengan la responsabilidad de conducir la gestión de esos puertos, y podrán hacerlo por sí o utilizando la figura de la concesión de obra pública y/o de servicio público a fin de aprovechar el impulso del capital privado que quiera sumarse a esta actividad. Los administradores de los puertos tendrán a su disposición una amplia gama de posibilidades tal como se establece en el artículo 32, e incluso podrán celebrar acuerdos de anticresis, según se establece en el artículo 33 para la construcción o reparación de puertos e instalaciones, muelles, elevadores, terminales de contenedores y toda otra instalación principal o accesoria.

De ahora en más, la administración de un puerto tendrá a su disposición diversos modos para operarlo, y no estará encorsetada por la pesada mano del centralismo. Para hacer retroceder el cáncer burocrático este proyecto de ley propone una autoridad de aplicación concentrada en la definición de la política portuaria, en la fiscalización del régimen aplicable a los puertos, y en la coordinación de los distintos organismos que concurren al ámbito portuario. Como hemos dicho, la operatoria se descentraliza y la fiscalización y el control se corporizan en una autoridad de aplicación que queremos altamente profesionalizada, ejecutiva, con amplia capacidad de fiscalización y esperamos también chica, ajena al gigantismo burocrático que hoy nos impide progresar. Con este diseño de la función fiscalizadora y de conducción política, creemos responder a la necesaria reforma del Estado en que está empeñado el gobierno nacional. Subsidiariamente, para que esta autoridad de aplicación tenga estrecho contacto con las demás autoridades nacionales, provinciales y municipales competentes, con los administradores, usuarios y prestadores de los servicios portuarios, y con los trabajadores de ese ámbito, se propone en el artículo 24 la creación de un consejo asesor, cuya opinión será no vinculante aunque podrá constituirse en un valioso apoyo para la tarea de la autoridad de aplicación.

Dentro de este esquema, el administrador del puerto se manejará con una amplia autonomía, responsabilizándose por la operatoria de cada uno de los puertos, mientras que la autoridad de aplicación tendrá también un rol muy definido: supervisar, fiscalizar y definir políticas. Esta conducción responde a la moderna técnica de administración que supone una ejecución descentralizada y una conducción, con fuerte capacidad fiscalizadora y de generación de política, altamente profesionalizada, en el vértice de la cadena administrativa.

Con un sistema portuario desvertebrado, con un Estado inhabilitado para afrontar las enormes inversiones que se requieren, es imperioso facilitar, promover

y garantizar la más activa participación del capital privado. De hecho, ya existe una importante inversión privada en puertos. Más de una treintena de instalaciones portuarias ha sido construida con el aporte de capitales privados. Puertos comerciales e industriales, graneleros, petroquímicos, petroleros, siderúrgicos, pesqueros, entre otros, movilizan una parte significativa de nuestras exportaciones e importaciones. Pero este aporte que deberá consolidarse necesita un marco jurídico apropiado. Inversiones de esa magnitud exigen, si o sí, seguridad jurídica, reglas de juego claras y las debidas garantías para que nuevas inversiones se sumen a las ya existentes.

Quando hablamos de seguridad jurídica tenemos que partir de nuestro ordenamiento constitucional básico. La Constitución Nacional en su artículo 67, inciso 9º, dice que es atribución del Congreso de la Nación: "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". Esta expresa disposición constitucional indica que el puerto no es sólo una aduana, como podría inferirse de una interpretación ligera de nuestra Carta Magna. En la medida en que se está utilizando para el puerto un bien público como son los mares interiores, bahías, ensenadas, puertos y ancladeros, según lo dispuesto en el artículo 2.340, inciso 2º, del Código Civil, el Estado tiene algo que decir sobre el emplazamiento de un puerto. Y como el puerto no es una ínsula, porque su construcción modifica el uso de algo público que es la ribera, y porque la operatoria de un puerto puede influir decisivamente sobre el medio ambiente acuático o terrestre, es que el Estado, en este caso a través de la decisión del Congreso, debe responsablemente decidir al respecto. En ese sentido, el artículo 5º del proyecto prescribe taxativamente que "la habilitación de todos los puertos referidos en el artículo 4º —es decir todos aquellos que sirvan para acceder a aguas internacionales o interprovinciales— será dada por ley del Congreso Nacional". Como se trata de ser coherentes con la elevada función política que le compete al Poder Legislativo, el Congreso decidirá sobre el "emplazamiento y la afectación al régimen de prestación de los servicios que hubieren sido solicitados". Los demás recaudos del acto de habilitación, que en general son de índole técnico-administrativa, quedarán a cargo del Poder Ejecutivo nacional, a través de la autoridad de aplicación.

Las reglas del juego son claras. Cuando un particular quiere construir un puerto hace sus estudios de prefactibilidad y con toda la documentación necesaria peticiona al Poder Ejecutivo, a través de la autoridad de aplicación, la habilitación del puerto. En el pedido de habilitación se formulará claramente la solicitud para operar, sea como servicio privado en el marco de la libre competencia, tanto en materia de precios cuanto en materia de admisión de usuarios, o sea como régimen de uso público, que impone la obligación de prestar el servicio portuario en igualdad de condiciones a todo usuario que lo requiera. Estas

son las reglas establecidas en los artículos 7º y 10 del proyecto. Pero, cuando el emplazamiento de un puerto "posibilite la generación de un monopolio o una absoluta dependencia de los usuarios hacia el prestador del servicio" allí corresponderá la afectación de ese puerto al régimen de servicio público.

El inversor deberá postular si quiere operar como servicio privado, o si dadas las condiciones del emplazamiento del puerto que se propone construir éste devendrá de uso público o de servicio público. El Congreso al considerar el correspondiente proyecto de ley resolverá si acepta —teniendo a la vista toda la documentación y dictámenes correspondientes que elevará el Ejecutivo— el emplazamiento y la afectación al régimen del servicio que fue requerido. El Congreso puede pronunciarse por la afirmativa o por la negativa, pero no se le modifican las características del emprendimiento que solicita el inversor.

Habilitado un puerto bajo un régimen determinado, éste no podrá ser modificado durante el tiempo de habilitación. El inversor no tendrá sorpresas una vez que ha sido aprobado su proyecto de construcción del puerto.

Para los puertos sujetos al régimen de servicio privado, como para los de uso público, no se fija plazo a su habilitación. Sólo para los puertos bajo régimen de servicio público, el Congreso Nacional determinará el plazo de vigencia de la habilitación al momento de sancionarse la correspondiente ley, y reservando que dicho plazo no sea inferior al necesario para amortizar las inversiones comprometidas y garantidas en el correspondiente pedido de habilitación, tal es como lo propone el artículo 15.

Más allá de la existencia o no de un plazo para las habilitaciones, todos los puertos mantendrán la vigencia de ellas, en tanto y en cuanto se cumpla con el proyecto de inversiones presentado oportunamente, así como también con las condiciones técnicas y operativas exigidas por la ley. Este precepto no opera como plazo predeterminado por el Estado, sino como una condición resolutoria de su vigencia, la cual dependerá exclusivamente del responsable del puerto.

El artículo 17 nos decota la naturaleza jurídica de la ribera como bien de uso público, es decir "para el público" y la consideración del puerto como algo más que un mero establecimiento comercial; es por ello que el Congreso Nacional se reserva la posibilidad de poner fin, por ley, a la habilitación sin derecho a indemnización alguna y sólo en caso de existir razones de interés general, de defensa, de seguridad, de protección del medio ambiente que hagan desaconsejable la continuidad de la operatoria del puerto. Dicha facultad del Congreso será ejercida respetando que las inversiones hayan sido totalmente amortizadas.

Tanto la habilitación de los puertos por ley del Congreso como la cláusula establecida en el artículo 17 del proyecto han provocado fuerte polémica, que ha trascendido a los medios de comunicación; quienes sostienen que el puerto es sólo un establecimiento comercial, ven en esto una intromisión indebida del Estado. También se ha criticado la alternativa de imponer el régimen de servicio público a algunos puertos, cuando exista la posibilidad de monopolio. Por mi parte afirmo que la habilitación de un puerto es una decisión importante, que en muchos casos puede tener gravitación decisiva

para toda una región. En ese sentido voy a recordar lo sucedido con el Puerto de Valdez, en el estado de Alaska, de Estados Unidos de América. Cuando se resolvió habilitar aquel viejo puerto pesquero, utilizado también con fines turísticos, para instalar allí una modernísima terminal petrolera, ello fue el corolario de una estruendosa puja de intereses, de legítimos intereses. La industria pesquera y la actividad turística de Alaska querían proteger sus recursos que eran precisamente la pesca, la fauna y las transparencias de las aguas que conforman, junto con un paisaje muy atractivo, un auténtico ímán para el turismo. La industria petrolera propuso, en cambio, privilegiar la salida del crudo de Alaska por el Puerto de Valdez, que está expedito al tránsito todo el año. La crisis del petróleo y la posibilidad de abastecer la costa oeste de Estados Unidos, con petróleo de Alaska voltearon la balanza en favor de la industria petrolera. Así se zanjó el conflicto de intereses.

Pero hace poco más de dos años el accidente ocurrido con un petrolero, el "Exxon Valdez", vino a constituirse en un irreparable daño a la pesca y al turismo.

El derrame de petróleo que siguió a la avería sufrida por ese buque al encallar en el canal de acceso constituyó un ataque mortal contra la fauna marina, contaminándose las costas de Alaska y con ello perjudicando también la actividad del turismo. Ante ese legítimo conflicto de intereses alguien tiene que laudar. Y ese alguien, a mi juicio, es el Congreso de la Nación, donde están representadas las provincias y la ciudadanía de todo el país en sus dos Cámaras.

En mi opinión, es una decisión que el Congreso no debe delegar en la autoridad de aplicación que por esta misma ley se instituye, y por eso ahora firmemente por mantener la potestad del Congreso para habilitar los puertos.

En cuanto a los puertos privados actualmente en funcionamiento, también se propone su habilitación por el Congreso, respetando la condición en que han operado hasta ahora, es decir, con régimen de libre competencia y libre elección de usuarios. Para no atentar contra la necesaria seguridad jurídica, las autorizaciones existentes y oportunamente conferidas continuarán vigentes tal como se establece en el artículo 14, hasta tanto el Congreso se expida sobre el pedido de habilitación de dichos puertos.

Habilitarlos automáticamente sería, a mi juicio, una decisión irreflexiva, porque estaríamos habilitando una cantidad de puertos de los que desconocemos hasta su número y si efectivamente han cumplido con todas las exigencias que de acuerdo a las leyes vigentes en su momento les eran exigidas. Advuértase que en algunos de los proyectos de ley de puertos se propicia el mecanismo de habilitación automática de los puertos privados actualmente en funcionamiento, sin tan siquiera haberse acompañado —por lo menos en planilla anexa— una nómina que individualice, en forma precisa y con el aval de la autoridad administrativa competente, los puertos a que se refiere esa decisión de habilitación automática.

Por último, creo necesario señalar que con esta ley estamos abriendo paso a una forma de privatización que va acompañada de un marco regulatorio dentro del cual el Estado redefine su rol. El capital privado invierte, encara negocios de riesgo y pasa a convertirse en motor

de la modernización. Al Estado le cabe la función de equilibrar los intereses en juego, evitando la conformación de monopolios contrarios al régimen de libre competencia. No podemos volver al pasado, porque el agobiante centralismo nos condujo a la parálisis actual. Por ello, se impone el cambio, cuya tendencia inexorable creemos haber interpretado en este proyecto de ley, que es el fruto de un arduo proceso de negociación.

Más allá de los legítimos intereses contrapuestos, en algunos casos contradictorios, pero no por ello antagónicos, se ha buscado el punto de encuentro entre distintas concepciones acerca del rol del Estado y de sus responsabilidades. La fórmula final a la que hemos llegado es sin duda perfectible, pero es también el fruto de un largo debate donde todos los sectores, sin excepción, pudieron expresarse. No es una ley perfecta, pero creemos que es la mejor ley posible con la cual podrán armonizarse las diversas concepciones que se han venido expresando en forma pública en estos meses en que hemos debatido la necesaria reforma de los puertos argentinos.

Sr. Vaca. — Dado que por ahora sólo trataremos este proyecto en general, postergando su consideración en particular para las sesiones extraordinarias, cada uno de los señores senadores podrá disponer en ese momento del dictamen de comisión correspondiente, lo cual facilitará y tomará más responsable la sanción del proyecto.

Además, señor presidente, en su momento presentaré un proyecto de comunicación con el objeto de que esta Cámara solicite al Poder Ejecutivo que habilite el tema para poder ser tratado en sesiones extraordinarias.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor senador por Corrientes.

Sr. Aguirre Lanari. — Anticipo que respetaré el criterio que acordamos entre los distintos autores de los proyectos que se intenta consensuar. En tal sentido, desde ya solicito a la Cámara que una exposición más detallada sea incorporada en el Diario de Sesiones, a los efectos de agilizar el trámite de este asunto tan importante.

—El texto de la inserción es el siguiente:

La ubicación geográfica de la República Argentina, alejada de los principales mercados internacionales, juntamente con el tipo de productos que exporta, de elevado peso por unidad de valor, hace conveniente el uso del transporte marítimo y por lo tanto prioritario el buen funcionamiento de los puertos.

Estas premisas, fundamentales para posibilitar un intenso intercambio comercial entre la Argentina y el resto del mundo, estuvieron presentes en la mente de los gobernantes de nuestro país durante la segunda mitad del siglo XIX, pues la clave del desarrollo y del crecimiento de la Nación, pasaba precisamente por lo que acabo de expresar.

La creación del sistema portuario argentino, tal como lo conocemos en la actualidad, tiene su origen en los

últimos 20 años de la centuria pasada, a través de la construcción de las grandes obras portuarias, cuya ejecución se llevó a cabo mediante el aporte de capitales de riesgo por parte del sector privado, a los cuales se les otorgaba la autorización correspondiente para la construcción y posterior explotación.

Como consecuencia de estas iniciativas aprobadas por la Legislatura Nacional, se construyó el puerto de Rosario, en el año 1890, a través de la adjudicación de la concesión correspondiente a una empresa francesa.

De manera similar y en el mismo período fueron construidos los puertos de San Nicolás, Campana, Paraná, Gualaguaychú, San Lorenzo, Bahía Blanca y Quequén, mediante el aporte del capital privado, sin intervención estatal. Hoy en día, luego de transcurridos casi 100 años, desde la construcción de estas obras portuarias, y a 47 años de haber pasado a la jurisdicción nacional, se puede observar que la mala administración y la marcada ineficiencia en su operación transformaron a estos puertos en terminales anticuadas, desactualizadas, paralizadas o definitivamente inoperantes. Esta realidad ha afectado significativamente el comercio de ultramar, transformando a los puertos argentinos en terminales de escasa eficiencia y elevados costos operativos, lo que trajo como consecuencia valores tarifarios muy altos originados no por la óptima calidad del servicio, sino por la ineficiencia y mala administración.

La obsolescencia de las instalaciones, la centralización burocrática, la falta de mantenimiento de edificios y equipos, y, en fin una reglamentación asfixiante, a menudo contradictoria de todos los aspectos de la actividad portuaria, son los factores que han convertido a los puertos argentinos, y en particular a los de Buenos Aires, Bahía Blanca y Rosario entre los más caros, sucios e ineficientes del mundo.

Los costos de entrada, permanencia y salida del puerto, así como también los de carga y descarga y los de espera, han originado un encarecimiento de los bienes que se importan, y un deterioro de los precios efectivos percibidos por los productores de bienes exportables. Las dificultades mencionadas, conjuntamente con la imposibilidad de hacer frente con fondos públicos a los ingentes esfuerzos necesarios para modernizar la infraestructura portuaria, requieren para su eventual solución del dictado de una legislación que aliente la inversión privada, pues los recursos de esta fuente son los que con mayor posibilidad serán empleados en los futuros aportes de capital.

El régimen legal vigente, si bien admite la posibilidad de construir puertos privados, prevé en general que los puertos sean del Estado nacional y que la conducción de la política portuaria esté centralizada a nivel nacional. La nueva ley deberá propiciar de manera óptima el marco jurídico que afecte al sector privado.

El decreto 10.059 del año 1943 estableció un régimen fuertemente estatista donde los puertos o terminales privados pasaban a los 10 años de construidos al Estado, el que a partir de ese momento se hacía cargo del cobro de tarifas, del mantenimiento y reparación de la instalación.

Posteriormente, una directiva del entonces presidente doctor Arturo Frondizi debilitó la vigencia de este decreto y finalmente la ley 22.080 del último gobierno militar lo derogó.

Esta última ley, que permite la existencia de puertos privados, no fue reglamentada, lo cual ha permitido las más diversas interpretaciones jurídicas. El mismo Estado tiene organismos que la aplican y en cambio otros le niegan vigencia.

De todas maneras, con la promulgación de la ley 22.080, más la modificación de la ley de granos, muchas empresas construyeron sus propias terminales de embarque, reduciendo los costos de manera significativa, lo que se evidencia al considerar que mientras en puerto Rosario cargar una tonelada cuesta entre u\$s 5 y 7, en las terminales privadas el monto a pagar alcanza a u\$s 2.

Esta comparación de costos portuarios muestra con total claridad la importancia del aporte del capital privado, aún dentro de una legislación vigente que poco hace para favorecerlo.

Para posibilitar este efecto es menester terminar con una conducción del sector portuario geográficamente muy centralizada, que impide la competencia entre puertos, con una canalización de los recursos que se orientan hacia fines preeminentemente políticos.

Simultáneamente con esta concepción, se puede observar que las funciones portuarias se adjudican a diversos organismos del Estado.

La Administración General de Puertos es responsable de prestar los servicios de muelle a los buques y el servicio de almacenaje a las mercaderías; la Prefectura Naval Argentina proporciona la vigilancia de los puertos y el servicio de amarre y practaje; la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables es responsable del dragado del puerto y de su canal de acceso; la Secretaría de Marina Mercante regula la prestación por empresas privadas del servicio de remolque y finalmente la Capitanía General de Puertos tiene la responsabilidad de vigilar y regular el movimiento de mercadería por parte de la estiba.

Esto lleva a una situación absurda. Todos los puertos están, operativamente hablando, separados en sectores estancos. Nadie es responsable de todo el puerto. Además, cualquiera de esos funcionarios con responsabilidad parcial no puede resolver por sí mismo ningún caso que salga de la rutina. Debe consultar a su organismo central.

Es importante aclarar que en las decisiones de todos los organismos antes citados no tienen influencia los verdaderos interesados que son los usuarios de los puertos. Tampoco tienen posibilidad de opinar las ciudades en las cuales operan los puertos, ni tampoco las provincias a las cuales pertenecen.

Si efectuamos un rápido análisis de la problemática portuaria en distintos países del mundo, podremos observar ciertas particularidades que se repiten en la mayoría de los casos y que se encuentran ausentes en la legislación nacional vigente.

El caso del puerto germano occidental de Hamburgo, que pertenece al Estado municipal del mismo nombre, permite una amplia participación del capital privado,

debido a que los operadores particulares pueden arrendar muelles pertenecientes al puerto, para atender de esta manera a los buques que contratan con ellos, debiendo abonar al Estado el 4 % del valor calculado sobre el costo de las instalaciones, disponiendo de una total libertad en materia tarifaria con la consecuente competencia de servicios, en obvio favor de los usuarios portuarios, los cuales pueden optar sobre diferentes prestadores de servicios.

Otro caso de importancia es el correspondiente a los puertos británicos. El total de los que se encuentran en funcionamiento alcanza a 300, siendo administrados por los *trust*, autoridades locales y compañías privadas. En Gran Bretaña, en referencia a las compañías privadas, autorizadas a explotar puertos mediante la Ley Transporte, aprobada en 1981, son propietarias y operadoras de 19 puertos. El Departamento de Transporte, es el sector gubernamental responsable de la mayor parte de los temas relacionados con el comercio marítimo británico. La política general, se basa en un mínimo de intervención estatal y en el estímulo de la libertad y de la libre competencia.

Para el caso de los puertos del Canadá, se puede especificar que los objetivos de la política portuaria se orientan hacia la contribución de los objetivos del comercio internacional, así como también los económicos y sociales, a nivel nacional, regional y local, ofreciendo condiciones de accesibilidad e igualdad en los servicios de transporte de mercaderías y de pasajeros, a los usuarios de los puertos canadienses.

La ley que rige la actividad de estos puertos, tiene como objetivo de fundamental importancia propiciar una activa participación de los municipios y gobiernos regionales en la planificación y dirección de los puertos que se encuentren bajo su jurisdicción.

Como podrá observarse, en los casos citados precedentemente, se reafirma el principio de la autonomía de los puertos, dando una marcada intervención a los sectores interesados y afectados a la problemática portuaria, sean estos entes privados, autoridades locales o provinciales.

De igual manera se aprecia el incentivo a la participación del capital privado, como motor reconocido de un crecimiento del sector en cuestión.

Para finalizar estas consideraciones generales, resulta de gran significación citar en nuestro país los distintos intentos legislativos, que han tenido por objeto reglamentar una actividad de vital importancia para el comercio argentino.

A partir del año 1983, comenzaron a ser elevados al Honorable Congreso nacional, variadas iniciativas legislativas, entre las cuales puedo citar el proyecto del señor senador Marini (con sanción del Senado) y el del diputado doctor Casale.

Posteriormente, y como un claro ejemplo de la preocupación de esta Cámara en lo que respecta a la problemática portuaria, fueron presentados distintos proyectos de ley destinados a legislar sobre esta actividad.

Uno de ellos es el presentado por los senadores de mi provincia, doctor Ricardo Leconte y el señor Gabriel Feris, que oportunamente fue reproducido por quien habla junto con el senador Romero Feris.

La importancia del tema en cuestión, llevó también al senador por la Capital doctor Juan Trilla a presentar un proyecto sobre Ley de Puertos, que luego de un pormenorizado estudio, pudimos compatibilizar con el de nuestra autoría, resumiendo de esta forma el pensamiento y filosofía de ambas iniciativas.

El despacho de la Comisión de Asuntos Administrativos y Municipales que hoy se somete a consideración, resulta ser una simbiosis entre las propuestas emanadas del seno de ésta, materializadas en un predicamento, y las resultantes del proyecto consensuado citado en el párrafo anterior.

A mi entender, se respetan las premisas fundamentales que se requieren a los efectos de propiciar el desarrollo de las áreas portuarias, mediante la intervención del capital privado, el que debe constituirse en el principal motorizador de esta actividad.

Debido a la importancia que reviste el tema, es menester dejar en claro, que el dictamen que se analiza restablece el dominio de las provincias sobre los puertos que se encuentran situados en su jurisdicción, de manera de reivindicar las concepciones federalistas proclamadas en nuestra Constitución Nacional, y tantas veces dejadas de lado mediante la instrumentación de políticas de marcado tinte centralista.

El proyecto de ley que se analiza tiene como objetivo promover los siguientes aspectos:

1º — Propiciar la participación privada en la operatoria portuaria nacional, con el fin de asegurar el mantenimiento y ampliación de nuestras posibilidades exportadoras, así como también abaratar y agilizar el comercio de importación.

2º — Establecer mecanismos de habilitación ágiles y sencillos para los nuevos puertos a crearse.

3º — Otorgar garantía legal, vinculada a la imposibilidad de modificar la clasificación de los puertos a construirse, cuando sea analizada su habilitación en el Congreso Nacional.

4º — Provee el marco jurídico necesario para garantizar los existentes.

5º — Propicia la desregulación y descentralización de toda la estructura y operatoria portuaria.

6º — Otorga autonomía operativa y administrativa a los puertos estatales, provinciales o privados existentes y a crearse, sin perjuicio de las funciones que le correspondan a la autoridad de aplicación.

7º — Propicia la transferencia a las provincias, a título gratuito, del dominio y/o administración de los puertos nacionales que se hallen instalados en su territorio y que sean reclamados por éstas.

Como reflexión final, deseo expresar que este proyecto de ley tiende a ocupar el vacío existente debido a la falta de una legislación vinculada con esta fundamental actividad, culminándose de esta manera un estudio pormenorizado que ha llevado varios años, concretado por este Honorable Senado y con el invalorable aporte de los sectores interesados, que han acoorado sus opiniones toda vez que les fueron requeridas.

Por todo lo expuesto, doy mi voto afirmativo en general al dictamen de la Comisión de Asuntos Administrativos y Municipales. Ello no significa que no man-

tenga disidencias con el texto aludido, pues el mismo no contempla integralmente, cuando menos en su espíritu, los principios que inspiran el proyecto de ley que ha venido postulando.

Sr. Aguirre Lanari. — Como manifestó el señor senador por la Capital, vamos a tratar este asunto solamente en general, y a solicitar que el Poder Ejecutivo lo incluya entre los que serán materia de consideración en las sesiones extraordinarias. De este modo podremos dilucidar algunos puntos sobre los que todavía no hay coincidencia, y también podremos recoger las inquietudes que frente a este proyecto tienen los sectores interesados en esta materia tan importante para el progreso de la economía del país y para remover una serie de obstáculos y rémoras que están atrasando la dinámica económica que es necesario poner en movimiento.

En verdad, señor presidente, si echamos una mirada retrospectiva — y a esto me refiero con mayor detalle en los apuntes cuya inserción solicité — vemos que después de cien años, durante los cuales se produjeron muchas cosas, nos encontramos con una obsolescencia en las instalaciones y un funcionamiento realmente lamentable, producto de una desorganización derivada de normas que se contraponen o se superponen, llegando a la situación absurda de que los puertos sean compartimientos estancos, sin que haya ninguna autoridad responsable de todo lo que pasa en ellos.

El señor senador por la Capital ha destacado algunos de los objetivos en los cuales hemos coincidido los distintos autores del proyecto; como propiciar la participación privada en la operatoria portuaria nacional, para asegurar el mantenimiento y ampliación de nuestras posibilidades exportadoras, buscando abaratar y agilizar el comercio de importación; establecer mecanismos de habilitación ágiles y sencillos para los nuevos puertos a crearse; otorgar garantía legal, vinculada a la imposibilidad de modificar la clasificación de los puertos a construirse, cuando sea analizada su habilitación en el Congreso Nacional; proveer el marco jurídico necesario para garantizar la continuidad de operación de los puertos privados existentes; propiciar la desregulación y descentralización de toda la estructura y operatoria portuarias; otorgar autonomía operativa y administrativa a los puertos estatales, provinciales o privados existentes y a crearse, sin perjuicio de las funciones que le corresponden a la autoridad de aplicación; y propiciar la transferencia a las provincias, a título gratuito, del dominio y/o administración de los puertos nacionales que se hallen instalados en su territorio y que sean reclamados por aquéllas.

Es de esperar, señor presidente, que este proyecto de ley, que tiende a ocupar el vacío existente por la falta de una legislación sobre esta actividad fundamental, y que es el resultado del estudio pormenorizado que se viene realizando desde hace varios años, se concrete finalmente en una sanción de este Honorable Senado. Será un instrumento que colaborará en el progreso que todos deseamos para el país.

Por estas razones, señor presidente, adelanto mi voto afirmativo en general al dictamen que estamos considerando, sin que esto signifique que no mantengo disidencias con su texto, pues no contempla integralmente, cuanto menos en su espíritu, los principios que inspiran el proyecto de ley que he venido postulando.

Sr. Presidente (Menem).— Tiene la palabra el señor senador por Corrientes.

Sr. Romero Feris.— Señor presidente: en función de lo acordado en la reunión de presidentes de bloques respecto a la brevedad de las exposiciones sobre el tema, luego voy a solicitar la inserción de los fundamentos más amplios de mi exposición. Ahora, solamente haré algunas breves consideraciones.

En septiembre de 1986, los senadores por Corrientes —Leconte y Feris, del Pacto Autonomista-Liberal— presentaron un proyecto de ley de puertos que lamentablemente no llegó a tener tratamiento.

Desde aquella época la iniciativa fue cobrando cada vez más vigencia y las normas que se prevían en dicho proyecto resultan todavía hay respuesta correcta para modernizar la legislación en materia de puertos. Por esas razones, con el consentimiento de sus autores, reproducimos los términos del proyecto originario.

En la Argentina de 1990 nadie duda de que el país quiere crecer y romper las barreras que frenaron su impulso vital por largas décadas. En tal sentido, necesita la sanción de una ley que establezca un marco moderno que respalde la modernización efectiva de la actividad portuaria.

Así surge la opinión unánime de todos los sectores de la necesidad imperiosa de una reforma profunda de la legislación de puertos para que el tránsito portuario alcance la agilidad, eficiencia y razonabilidad de costos capaces de estimular la reactivación económica e integración con las modernas economías mundiales.

Siempre consideramos que la reforma no podría lograrse introduciendo algunos cambios en la intrincada red burocrática vigente, donde múltiples organismos intervinientes han ido sumando reglamentaciones y exigencias que atentan hoy más que nunca contra los objetivos de desregu-

lación, desestatización y competencia que clama la sociedad, impulsa el gobierno y que este Congreso ha votado al sancionar las leyes de reforma del Estado y de emergencia económica.

La excesiva intervención del Estado nacional en esta materia, que asumió la administración y operación de los puertos públicos de la Nación e intervino en los privados construidos sobre vías navegables, ha resultado altamente negativa para la economía del país y contribuido al deterioro, traba y encarecimiento de la actividad portuaria, haciendo antieconómico el transporte por estas vías que son altamente rentables en otros lugares del mundo.

En resumen, buscamos la desregulación, la libre concurrencia de los prestadores de servicio para asegurar los beneficios de la competencia, la participación del capital de riesgo y la recuperación por parte de las provincias de un patrimonio de vital importancia en su futuro.

La falta de legislación orgánica en la materia se había consolidado en un concepto equivocadamente publicista y estatizante.

La excesiva intervención del Estado nacional, ajena al texto y espíritu de la Constitución Nacional, marginó la actividad privada, excluyó la intervención provincial y centralizó no sólo los aspectos jurisdiccionales sino también los administrativos y operativos.

El resultado obtenido fue que los puertos argentinos, que al iniciarse el siglo estaban a la par de los más modernos y eficientes del mundo, partieron en una veloz carrera hacia la ineficiencia, la inoperatividad y la obsolescencia.

Se trata entonces de poner las cosas nuevamente en su lugar, otorgando las jurisdicciones y competencias a quienes constitucionalmente corresponde y permitiendo a los habitantes de la Nación ejercer las actividades lícitas no prohibidas por la Constitución y legislar sobre la actividad en el marco que le es natural, sin violar el régimen federal y las autonomías provinciales pero, por supuesto, sin menoscabar las facultades delegadas por aquéllas a la Nación.

Sr. Britos.— ¿Me permite una interrupción, señor senador?

Sr. Romero Feris.— Sin extenderme sobre conceptos tan arraigados afortunadamente en la sociedad de estos tiempos, que posibilitaron los proyectos que hoy tienen estado parlamentario —el de mi distinguido colega el señor senador Trilla y el propuesto por el senador, doctor y amigo Aguirre Lanari y el que habla—, adelanto mi voto afirmativo al dictamen de las comisiones intervinientes...

Sr. Britos.— ¿Me permite una interrupción, señor senador?

Sr. Romero Feris. — ... a pesar de mi disidencia parcial, que reservo esencialmente para el tratamiento en particular del proyecto.

No podría dejar de plantear en este recinto, en honor a la sinceridad que debemos priorizar, que el dictamen en su inicio, si bien presentaba similitud con los proyectos en estudio, modificaba sustancialmente el espíritu y algunos principios básicos que los regían.

Pero también faltaría a la verdad y a la sinceridad que me anima si obviara la predisposición conciliadora del senador por la Capital, Eduardo Vaca, presidente de la Comisión de Asuntos Administrativos y Municipales, que dando fiel ejemplo de colaboración parlamentaria, se mostró en todo momento permeable a las cuantiosas objeciones que en principio se le plantearon...

Sr. Britos. — ¿Me permite, señor senador?

Sr. Presidente (Menem). — ¿Le concede la interrupción al señor senador por San Luis?

Sr. Romero Feris. — Sí, señor presidente.

Sr. Britos. — No sé qué es lo que va a insertar luego, si ahora lo está leyendo todo. El señor senador solicitó una inserción y, ahora está leyendo el texto; más vale que no la hubiera pedido, señor presidente.

Sr. Presidente (Menem). — Continúa en el uso de la palabra el señor senador por Corrientes.

Sr. Romero Feris. — Si me permite, señor presidente, quiero decirle al señor senador Britos que ésta es una pequeña síntesis del largo razonamiento y análisis que hago de este proyecto que hemos compatibilizado, de alguna manera, y que estamos tratando en general.

Además, cuando sea considerado en particular, ampliaremos, sin duda alguna, nuestros comentarios, porque creo que una ley de puertos bien merece que le dediquemos mayor tiempo que el que hemos establecido en la reunión de presidente de bloque. Si así no lo cree el señor senador, le pido que tome el tiempo que me lleva formular estas expresiones, a efectos de que no tenga ninguna duda de que voy a cumplir el compromiso asumido en esa reunión.

Tenga la seguridad, señor senador Britos, estimado amigo, de que es mucho más extenso y profundo el análisis que quiero hacer sobre un proyecto de esta envergadura e importancia.

Decía que faltaría a la verdad y a la sinceridad si obviara la predisposición conciliadora del senador por la Capital Eduardo Vaca. Por eso, dando fiel ejemplo de colaboración parlamentaria se mostró en todo momento permeable a las cuantiosas objeciones que en principio se le plantearon.

Sin duda hubiera deseado un dictamen que reflejara de menor manera las ideas rectoras que animan mi concepción privatista, desreguladora, desestatizante y federalista. Pero entiendo que con las modificaciones introducidas quedan salvadas mayoritariamente las observaciones que en su momento el dictamen provocara.

El proyecto de ley de puertos que hoy se propone para su sanción en general respeta primordialmente las premisas constitucionales básicas, ordena por primera vez en este tema el sano juego de nuestro régimen federalista y el ejercicio de los legítimos poderes del Estado nacional y recobra el derecho de los habitantes de la Nación de ejercer libremente el comercio en aras de la promoción del bienestar general.

No dudo que el proyecto es perfectible y que imposible resultaría conformar a todos los sectores que se verían afectados por esta ley. Pero el tratamiento en particular posibilitará las modificaciones puntuales que permitan resguardar y afianzar los conceptos basamentales citados anteriormente.

Por estas razones, señor presidente, y bajo la idea de que lo deseado debe ser conjugado con lo posible para que sea real, voto por la afirmativa en general este proyecto en tratamiento.

Insisto en que creo que no me he excedido en el compromiso que habíamos asumido.

—El texto de la inserción es el siguiente:

Señor presidente:

En septiembre de 1986, los entonces senadores por Corrientes del Pacto Autonomista-Liberal, Ricardo Leconte y Gabriel Feris, presentaron un proyecto de ley de puertos. Lamentablemente el mismo no llegó a tener tratamiento y conforme al plazo legal previsto, caducó en su vigencia para ser considerado por este honorable cuerpo.

Desde aquella época la iniciativa fue cobrando cada vez más vigencia y las normas que se preveían en dicho proyecto, resultan todavía hoy una respuesta correcta para modernizar la legislación en materia de puertos. Por estas razones, y con el consentimiento de sus autores, reproducimos los términos del proyecto original en la esperanza de que lograra la consideración merecida.

Me encuentro en la convicción cierta de que en la Argentina de 1990 nadie duda de que el país quiere crecer. Romper las barreras que frenaron su impulso vital por largas décadas, y en tal sentido necesita la sanción de una ley que establezca un marco moderno que respalde la movilización efectiva de la actividad portuaria.

Así surge la opinión unánime, en todos los sectores, de la necesidad imperiosa de una reforma profunda de la legislación sobre puertos, para que el tránsito portua-

rio alcance la agilidad, eficiencia y razonabilidad de costos capaces de estimular la reactivación económica e integración en las modernas economías mundiales.

Siempre consideramos que la reforma no podría lograrse introduciendo algunos cambios en la intrínseca red burocrática vigente, donde múltiples organismos intervinientes han ido sumando reglamentaciones y exigencias que atentan, hoy más que nunca, contra los objetivos de desregulación, desestatización y competencia que clama la sociedad, impulsa el gobierno, y que este Congreso ha votado al sancionar las leyes de Reforma del Estado y Emergencia Económica.

Cabe resaltar que resulta alentadora la coincidencia con los enunciados precedentes en casi todos los proyectos presentados en el ámbito del Poder Legislativo, que se basan en el libre acceso de los particulares al establecimiento de puertos de distintos tipos que compitan entre sí, y con los estatales, todos con capacidad de convenir con terceros la prestación de los distintos servicios, adoptando cada uno el modelo económico que estime conveniente, y ofrezca a la vez al usuario potencial la alternativa de elección por calidad y precio que hasta ahora no dispone.

Sin duda, no podremos aspirar a conseguir inversión de capitales y tecnologías nacionales o extranjeras que motoricen la producción de bienes en beneficio de la calidad de vida de los argentinos, si no modificamos rápidamente el funcionamiento de nuestros puertos transformándolos en eficientes centros de ingreso y distribución de mercaderías.

La excesiva intervención del Estado nacional en esta materia, quien asumió la administración y operación de los puertos públicos de la Nación e intervino en los privados construídos sobre vías navegables, ha resultado altamente negativa para la economía del país y contribuido al deterioro, traba y encarecimiento de la actividad portuaria, con los consecuentes efectos negativos para el comercio exterior y el intercambio de productos por vía marítima y fluvial, haciendo antieconómico el transporte por vías que son altamente rentables en el resto del mundo.

Vaya como ejemplo de lo dicho recordar que según un estudio sobre costos portuarios, tomando como base un buque de 15.000 toneladas, con permanencia de tres días en puerto, arrojaba en Santa Fe un valor aproximado de 20.000 dólares, contra 10.000 en Euseñada y casi 12.000 en Buenos Aires o Bahía Blanca.

Rotterdam, Hamburgo, Nueva York y Nueva Orleans, oscilan entre 10.000 y 14.000 dólares, siendo los más económicos Lisboa y Río de Janeiro, que ascienden a 3.500 dólares, para no citar a Hong Kong donde el costo es apenas de 1.500 dólares.

Pero, señor presidente, en los costos comentados a título de ejemplo, cabe advertir un punto de gran importancia: más allá de la comparación en cualquiera de los puertos argentinos la permanencia de un buque duplica, triplica y hasta cuadruplica el tiempo entre su llegada y salida, en razón de la ineficiencia de nuestro sistema portuario. Fácil resulta entonces, establecer conclusiones sobre los efectos internos y externos de tales costos.

Es así, que asumida la actividad portuaria como un eslabón de máxima importancia en la cadena del trans-

porte, imprescindible accesorio en el mundo del comercio, es nuestra obligación proveer un marco legal adecuado que dé sólida estructura a la participación probada alentando el asentamiento y expansión de estaciones fluviomarítimas con el objetivo de contribuir al desarrollo de la producción para asegurar el bienestar y progreso de la comunidad toda.

Desregulación, libre concurrencia de los prestadores de servicios para asegurar los beneficios de la competencia, participación del capital de riesgo y recuperación por parte de las provincias de un patrimonio de vital importancia en su futuro.

Asimismo, no debemos olvidar que dentro de nuestro régimen institucional las provincias han conservado su jurisdicción originaria y todos los poderes* y facultades no delegados al Estado federal, según lo establece el artículo 104 de la Constitución Nacional. Por el artículo 67, incisos 1, 9 y 12, las provincias delegaron en el Congreso Nacional la facultad de legislar en materia de puertos, regulación del comercio marítimo y la libre navegación de los ríos. Pero ello no significa impedir a los particulares, los municipios, las provincias o el Estado nacional que en su caso pudieran construir puertos, operarlos y administrarlos libremente, sujeta tal actividad al control de seguridad de las obras, de la operación de los buques y de la percepción de los derechos aduaneros cuando correspondiera.

La mayor participación de la actividad privada debe permitirse tanto en el ámbito de los puertos comerciales tradicionales, como aquellos que operan con nuevos tipos de instalaciones, como son los puertos industriales que constituyen unidades físicas o funcionalmente anexas a las plantas de dichas industrias, cuyo destino es recibir materias primas para la producción o la exportación de los productos en ella elaborados. Estas actividades están hoy reguladas por normas ya anticuadas que prevén solamente la concesión de servicios públicos portuarios en terrenos fiscales, y que no contemplan la eficiente actividad privada dentro de este ámbito.

Lo que se pretende es suplir contradicciones y vacíos, creando el marco propicio para la reactivación efectiva de nuestros puertos fluviales y marítimos, cuyo ineficiente manejo por parte del Estado nacional encarece el transporte de mercaderías agobiantemente.

Señor presidente, hay un dato objetivo que merece ser conocido por la opinión pública en su conjunto. Por primera vez en la vida de la Nación Argentina se discutirá en una sesión ordinaria de uno de los cuerpos del Poder Legislativo a un proyecto de ley nacional de puertos que crea las bases jurídicas para todo el territorio de la República Argentina de esta actividad, de gran importancia para nuestra economía.

Con anterioridad fueron tratadas y sancionadas muchas normas vinculadas con la actividad comercial y la navegación, e incluso con la actividad portuaria, pero ninguna con carácter general y orgánico, referida al tema portuario con integralidad.

La única ley en materia de tal carácter, ley 22.080, llamada ley de política portuaria nacional, solo delineó políticas generales sin regular la actividad en forma sistemática.

De más está decir que esta ley no fue tratada ni sancionada por los órganos Legislativos naturales creados por nuestra Constitución.

La falta de legislación orgánica en la materia se había consolidado en un concepto equivocadamente publicista y estatizante, al punto de cuestionarse la posibilidad de que la actividad privada pudiera asumir la titularidad de dominio o encarar la explotación de puertos y servicios portuarios, y que las provincias o municipios puedan recuperar la administración de los puertos que se encuentran en su territorio.

La equivocada y excesiva intervención del Estado nacional, ajena al texto y espíritu de la Constitución Nacional, marginó la actividad privada, excluyó la intervención provincial y centralizó en el Estado nacional no sólo los aspectos jurisdiccionales, sino también los administrativos y operativos creando dos entes estatales: la administración de puertos y la capitania de puertos, que absorbieron el dominio, control y regulación de la actividad portuaria en todo el país, otorgando el ámbito originario de facultades que le otorgaba la ley y el marco institucional creado por la Constitución.

El resultado obtenido fue que los puertos argentinos que al iniciarse el siglo estaban a la par de los más modernos y eficientes del mundo, partieron en una veloz carrera hacia la ineficiencia, la inoperatividad y la obsolescencia, afectando gravemente los costos de nuestro comercio de exportación e importación que utiliza con prioridad la vía marítima.

Asimismo, los puertos fluviales provinciales perdieron actividad e importancia excluidos en su administración y operación por el Estado nacional, y sometidos a un incomprensible control aduanero que se aplica aún en los casos de transporte interno, lo que restringe la navegación fluvial interprovincial.

Se trata entonces de poner las cosas nuevamente en su lugar otorgando las jurisdicciones y competencias a quienes constitucionalmente corresponde, permitiendo a los habitantes de la Nación ejercer las actividades lícitas no prohibidas por la Constitución, y legislar en lo referido a una actividad en el marco que le es natural, sin violar nuestro régimen federal y sin menoscabar las autonomías provinciales y su derecho a disponer de su territorio, pero por supuesto, sin que ello signifique menoscabar las facultades delegadas por aquellas a la Nación.

Debe por lo tanto crearse un esquema que cubra el vacío legal existente mediante un sistema respetuoso del equilibrio entre las provincias, sus municipios, el Estado nacional y la actividad privada, que es el eje natural, desde la más remota antigüedad en lo referente al ejercicio del comercio y la navegación.

Hasta ahora quizás el papel de los puertos no haya sido considerado en su real importancia, pues siempre ha sido tratado desde la óptica del Estado nacional, centralizante y monopolizador de la actividad.

A partir del modelo del puerto de Buenos Aires, que jamás debió pertenecer al Estado nacional, sino a la Municipalidad de Buenos Aires, se extendió equivocadamente el concepto que los puertos pertenecen con exclusividad al Estado nacional, así como la actividad

que en ellos se desarrolla. Así fueron nacionalizados importantes puertos como el de Rosario, La Plata, Santa Fe y otros, que nacieron como puertos provinciales o municipales.

Con el objeto de no extenderme demasiado sobre conceptos tan arraigados afortunadamente en la sociedad de estos tiempos que posibilitaron los proyectos que hoy tienen estado parlamentario en esta Cámara, me refiero al presentado por mi distinguido colega el senador Trilla y el propuesto por mi correligionario y amigo el senador Aguirre Lanari y el que habla, quiero adelantar mi voto afirmativo para el dictamen de las comisiones intervinientes, a pesar de mi disidencia parcial que sólo fundamentaré genéricamente en este momento y que reservo esencialmente para el tratamiento en particular del proyecto.

No podría dejar de plantear en este recinto, en honor a la sinceridad que debemos priorizar, que el dictamen en su inicio, si bien presentaba similitud con los proyectos en estudio, modificaba sustancialmente el espíritu y algunos principios básicos que los regía, al manifestarse como idea rectora de su estructuración el mantenimiento del Estado nacional como organismo naturalmente titular centralizador y regulador de la actividad portuaria en todo el país.

Pero también faltaría a la verdad y a la sinceridad que me anima, si dejara de poner de manifiesto la predisposición conciliadora del senador por la Capital, Eduardo Vaca, presidente de la Comisión de Asuntos Administrativos y Municipales, que, dando fiel ejemplo de colaboración parlamentaria, se mostró en todo momento permeable a las cuantiosas objeciones que en un inicio se le plantearan.

Hasta el día de la fecha se ha estado trabajando arduamente con el objetivo de compatibilizar ideas y conceptos provenientes, sin duda, de diferentes concepciones filosóficas, pero todas tendientes a lograr para el país el marco legal adecuado para la actividad portuaria, que permita su resurgimiento.

Sin duda, hubiera deseado un dictamen que reflejara de mejor manera las ideas rectoras que animan mi concepción privatista, desreguladora, desestatizante y federalista; pero entiendo que con las modificaciones introducidas al dictamen originario quedan salvadas mayoritariamente las cuantiosas y enojosas objeciones que en su momento despertara.

El proyecto de ley de puertos que hoy se propone para su sanción respeta primordialmente las premisas constitucionales básicas, ordena por primera vez en este tema el sano juego de nuestro régimen federalista y el ejercicio de los legítimos poderes del Estado nacional y el derecho de los habitantes de la Nación de ejercer libremente el comercio en aras de la promoción del bienestar general.

Por supuesto que el proyecto es perfectible, e imposible resultaría conformar a todos los sectores que se verán afectados por esta ley. Pero el tratamiento en particular posibilitará proponer las modificaciones puntuales que permitan resguardar y afianzar los conceptos basamentales citados anteriormente.

Por estas razones, señor presidente, y bajo la idea de que lo deseado debe ser conjugado con lo posible, el bloque autonomista vota por la afirmativa en general el proyecto en tratamiento.

Sr. Presidente (Menem).— Tiene la palabra el señor senador por la Capital.

Sr. Trilla.— Señor presidente: luego del largo tiempo que nos ha insumido el análisis de una ley-marco capaz de regular esta actividad con amplitud y generosidad para la República —que se la merece—, hemos concretado durante el curso de este año un análisis más profundo.

Es bueno destacar que con el senador que tuvo a su cargo la comisión cabeza, es decir, la Comisión de Asuntos Administrativos y Municipales —mi colega de distrito, el senador Vaca, con quien seguramente llegaremos a coincidir en muchos asuntos que hacen el interés social—, en esta oportunidad —como consecuencia de criterios diferenciados—, nos encontramos con posiciones contradictorias en la iniciación de las tareas. Afortunadamente, con la cordialidad y la buena templanza de quienes tienen que trabajar en conjunto para lograr resultados fructíferos, el señor senador Vaca ha actuado con gran amplitud y a conciencia, con el espíritu de encontrar puntos comunes pese a que —como he dicho— teníamos grandes diferencias; incluso de carácter doctrinario.

En consecuencia, resolvimos considerar los aspectos generales, después de haber podido afilar distintos artículos y puntualizar cuestiones que deben conformar una ley-marco para la República.

Hemos convenido tratar este asunto en general a efectos de darle estado parlamentario en el recinto del Senado de la Nación y postergar para las sesiones extraordinarias la posibilidad de considerarlo en particular. Así, en el marco del proceso democrático que vivimos, podremos insertar aquellos artículos sobre los que exista mayor consenso. Pero en este tiempo que nos resta guardo la esperanza de poder encontrar una solución definitiva.

Más allá de lo expuesto, hemos logrado concretar algunas aspiraciones específicas que surgen del análisis de la realidad por la que atraviesan los puertos de la República, fundamentalmente en aspectos ya mencionados por oradores que me han precedido en el uso de la palabra.

Evidentemente se hace necesaria una reestructuración, ya que el transcurso de los años ha sido acompañado por una gran complicación burocrática en la administración de los puertos. Sucesivamente han sido creados institutos de la administración pública que, con algún

objeto inicial a cumplir, convirtieron en algo cada vez más farragoso el contacto entre las oficinas públicas y quienes tienen necesidades urgentes referidas al manejo de sus intereses.

Existen alrededor de diecisiete dependencias públicas. Pero más allá de las funciones desarrolladas por la Aduana, la Capitanía General de Puertos, la Administración General de Puertos, Migraciones y Sanidad, que por su carácter deben pertenecer a la policía de intendencia a efectos de salvaguardar intereses de carácter general, debemos ver de qué manera lograr que lo que ahora deciden una gran cantidad de reparticiones se simplifique.

También estamos de acuerdo con la necesidad de una descentralización, devolviendo a las provincias las potestades que tenían antes de 1853. Esto es, hacer que las provincias sean las titulares para que desde sus propios territorios puedan ejercer autoridad directa en el manejo de sus puertos —sean marítimos o fluviales— sin tener que recurrir a Buenos Aires.

También es cierto que hay que desregularizar. Por ello necesitamos una ley-marco única y capaz de definir la totalidad de los elementos que deben tenerse en cuenta, porque hasta ahora ningún cuerpo legal ha podido concentrar las consideraciones imprescindibles para lograr una adecuada operatividad en el área. Está el decreto 10.059/43; posteriormente se dictó la Ley de Granos en 1979, que fue derogada en 1983. Dichos ordenamientos establecían definiciones concretas y contenían elementos que pueden estar relacionados con una legislación de puertos.

Siempre hubo sobre los puertos algún sentido ideológico. Según mi entender, en la vida moderna una ley de puertos tiene que ser de naturaleza simple.

Cuando en el 43 se dictó ese decreto a que hacía referencia, se decía en sus argumentaciones que hay conveniencia en que el Estado, en su carácter de poder administrador, tienda en definitiva a hacerse cargo de los servicios públicos en todos los casos en que resulten afectadas en forma indirecta o directa la defensa nacional o la economía pública. Se apuntaba a cuestiones relacionadas con la soberanía, con la defensa nacional. Es decir, elementos que no solamente deben ser tenidos en cuenta al proyectarse una legislación de puertos sino en todo otro ordenamiento de la economía del país.

Es necesario que los puertos sean el lugar de transición entre la mercadería que tiene que salir del país —exportaciones— y las que deben ingresar —importaciones—. Anteriormente, también eran utilizados con mayor frecuencia por los pasajeros como punto de ida y vuelta.

Los puertos tienen que ser elementos que permitan nuestra integración al mundo de la economía actual tan fluida, tan interrelacionada, tan compleja. Ellos deben contar con las características propias del mundo moderno, con la nueva tecnología y las nuevas formas que permiten la navegación actual, en la que se observan artefactos específicos.

La tecnología actual permite que por computadora se pueda efectuar la carga y descarga de contenedores, ubicándolos en los lugares que tienen asignados en las playas de estacionamiento. Tuve oportunidad de observar estas cosas que comento en el puerto de Yokohama. Uno se enamora de estas cosas y trata de confeccionar las reglas que permitan contar con ellas en nuestro país.

También estuve en el puerto de Hamburgo. Realicé una visita de tres días y pude observar en detalle cómo funciona. Pude así entender y analizar cómo una ciudad como Hamburgo puede ser la dueña del puerto y no opere sobre ningún metro cuadrado de él. Todo está en manos privadas. La concesión —que vendría a ser la figura que podría aplicarse en nuestro país— permite a la ciudad vivir casi exclusivamente de los ingresos o cánones que se generan, teniendo sus habitantes un alto nivel de vida tanto material como intelectual. Recordemos la universidad allí existente.

Deseo destacar que también he visitado nuestros puertos ubicados a lo largo del litoral marítimo argentino. He advertido las deficiencias y dificultades para efectuar exportaciones e importaciones, así como el manejo desesperado que debe hacer un exportador para, por ejemplo, encontrar el último formulario que le permita embarcar sus mercaderías.

La Argentina debe ser un real proveedor de alimentos al mundo. Tenemos la capacidad industrial para ello. No sólo tenemos que concretar nuestras exportaciones en grano grueso. Debemos también exportar alimentos elaborados para tener la satisfacción no solamente de ser los primeros productores sino también los primeros vendedores. Para ello necesitamos sectores que se denominan puertos en donde se cargan y descargan las mercaderías de exportación e importación.

Todo ello nos permitiría encontrarnos en la mejor forma para competir y salir de esta enorme crisis que tenemos.

A veces, uno se pregunta cómo llegamos a esta situación. Y ya lo hemos dicho; algunos de los que estamos aquí hemos sido simples espectadores de la decadencia argentina. Lamentablemente, ocurrió de esa manera.

Me pregunto si tendrá la culpa tanta regulación, tanta ley reglamentaria, tantas disposiciones de las que dependen tantas oficinas de la administración pública, tantos inconvenientes para que las cosas se produzcan simplemente, tanto trabajo inútil de infinidad de hombres eficaces y capaces que podrían aplicar toda su energía en la creación y que en definitiva terminan haciendo copias de documentos y formularios que se acumulan en los archivos y no se sabe qué hacer con ellos.

Señor presidente: estoy satisfecho por haber llegado a esta situación en la que pudimos ponernos de acuerdo con las disposiciones generales que van a determinar la estructuración articulada de las normas necesarias.

Estoy convencido de que con el esfuerzo común de quienes hemos trabajado durante este año, con la buena voluntad que pusimos en el entendimiento de que no siempre tenemos toda la verdad y que la de cada uno puede complementarse la de los otros y así se puede lograr el denominado consenso, vamos a lograr una buena ley específica que están esperando los exportadores, importadores, usuarios y prestadores de servicios. De esta manera, seremos responsables ante la sociedad y le devolveremos algo de lo que los legisladores le debemos.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor senador por Entre Ríos.

Sr. Lafferrière. — Señor presidente: la historia de los puertos es, indudablemente, la del país, la de nuestra Argentina; incluso, diría que el Virreinato nació por el puerto.

Los puertos fueron alimentando las luchas civiles. Llevaron a segregar provincias, a batallas profundas en el seno de la Nación cuando ésta recién aparecía en el escenario internacional. Algunas provincias llegaron incluso a acuerdos con potencias extranjeras para recuperar puertos, las que también intervinieron en luchas civiles.

Reglamentar los puertos es casi una de las tareas más importantes que debe impulsar la democracia. Este debate debería tener una mayor amplitud que la determinada por el tiempo que nos hemos impuesto para poder acelerar las sesiones de estos últimos días del período.

Las provincias del Litoral hemos sido singularmente luchadoras por la reivindicación de nuestros puertos porque ocurre que para nosotros —tanto los entrerrianos, como los hombres de Corrientes y quienes se encuentran en el litoral fluvial argentino— tener acceso a ellos tiene la misma importancia que para las provincias andinas la recuperación de sus recursos natura-

les o para las atlánticas el tener una mayor incidencia en lo que se refiera a sus recursos pesqueros.

Para nosotros es fundamental esta pelea, que ya lleva el mismo tiempo que la historia del país. Por eso digo, un poco en broma y un poco en serio, que se me produjo una especie de escozor cuando oí que mi querido amigo, el señor senador por la Capital, don Juan Trilla, autor de un proyecto de ley de puertos, dijo que paulatinamente iba acercando posiciones con su estimado colega, el otro senador por la Capital, autor de otro proyecto de ley de puertos. Indudablemente, el país ha tenido en esta singular yuxtaposición Capital Federal-puerto un extremo de las luchas que, como recién decía, han motivado su existencia y generado reclamos por la democratización del manejo de los puertos.

Creo que estamos en condiciones de poder avanzar en estas postrimerías del siglo en un camino en el que ambos están dispuestos a compartir el debate con los representantes de todo el país.

Yo no voy a avanzar más en este debate. Simplemente, quiero dejar reservada la posibilidad de profundizar esta exposición cuando pasemos a considerar el proyecto en particular.

Desde ya solicito que el Poder Ejecutivo incluya este tema como asunto a ser considerado en las sesiones extraordinarias. No podemos demorar más tiempo. El país necesita esta ley, que se modernicen los puertos. Ella es indispensable para las provincias del Litoral y del litoral marítimo.

Esta ley constituye una herramienta fundamental para insertarnos en una nueva etapa de crecimiento sostenido que tiene, en nuestra vinculación con el mundo, una clave maestra.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor senador por el Chubut.

Sr. Solari Yrigoyen. — Señor presidente: como la fotocopia del dictamen que se ha distribuido no tiene mi firma, quiero aclarar que yo lo he firmado con una disidencia parcial.

Además, agrego que voy a votar el dictamen en general. No voy a dar los fundamentos de mi posición, por cuanto las palabras expresadas por el señor senador Juan Trilla interpretan mi pensamiento, especialmente en lo que se refiere a la defensa del federalismo.

Sólo agrego que esta ley es muy importante para el país y particularmente para una provincia con amplio litoral marítimo como la mía.

Cuando llegue la consideración en particular también expondré las reservas que el proyecto me merece y propondré las alternativas posibles.

Sr. Presidente (Menem). — Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

—La votación resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Menem). — Corresponde pasar a la consideración en particular.

Sr. Rodríguez Saá. — Pido la palabra.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor senador por San Luis.

Sr. Rodríguez Saá. — Lo convenido, señor presidente, es que la consideración en particular se postergue con preferencia para el período de sesiones extraordinarias, si es que el proyecto es enviado por el Poder Ejecutivo.*

De todas maneras, como esto está sujeto a la buena voluntad de todos, si el proyecto no es enviado por el Poder Ejecutivo para ser tratado en sesiones extraordinarias, la consideración en particular quedará postergada para el próximo período de sesiones ordinarias.

Entonces, hago moción de que el tratamiento en particular sea diferido en la forma que he indicado.

Sr. Presidente (Menem). — ¿Lo hace como moción de preferencia?

Sr. Rodríguez Saá. — No, señor presidente. Lo hago como moción simplemente.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor senador por Buenos Aires.

Sr. Cass. — Señor presidente: tampoco yo sé si llamarla moción de preferencia o expresión de deseos.

Sr. Rodríguez Saá. — Simplemente se difiere el tratamiento en particular.

Sr. Cass. — Pero quiero adelantar que en la conversación que mantuvimos con el secretario general de la Presidencia, que es el que maneja las relaciones entre el Poder Ejecutivo y el Senado de la Nación, advertí que él veía con interés la propuesta que nosotros habíamos hecho, de que este proyecto sea enviado por el Poder Ejecutivo para ser tratado en sesiones extraordinarias.

Sr. Presidente (Menem). — En consideración el pedido de postergación del tratamiento en particular.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

—La votación resulta afirmativa.

Sr. Aguirre Lanari. — Pido la palabra.

Sr. Presidente (Menem). — Queda aprobado el pedido de postergación del tratamiento en particular.

Tiene la palabra el señor senador por Corrientes.

Sr. Aguirre Lanari. — Señor presidente: varios oradores hemos solicitado la inserción de nuestras exposiciones, por lo que deseo que la Cámara apruebe dicho pedido.

Sr. Presidente (Menem). — En consideración los pedidos de inserción solicitados por los señores senadores sobre este tema.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

—La votación resulta afirmativa¹.

Sr. Presidente (Menem). — Se procederá en consecuencia.

64

MANIFESTACIONES

Sr. Velázquez. — Pido la palabra.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor senador por Misiones.

Sr. Velázquez. — Señor presidente: se encuentra reservado el proyecto de ley en revisión de la Cámara de Diputados por el cual se restablece la vigencia del inciso k) del artículo 3º de la ley 20.371.

En mérito a que vastos sectores de la producción y del consumo de Misiones se encuentran pendientes de esta decisión, solicito su tratamiento sobre tablas.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor senador por la Capital.

Sr. Vaca. — Señor presidente: había solicitado la palabra casi simultáneamente con el señor senador por Misiones, a quien quiero pedirle que autorice la consideración del pedido que voy a hacer con ansiedad al suyo, porque se vincula con el tema que estábamos considerando.

He presentado a través de Mesa de Entradas un proyecto de resolución por el que esta Cámara solicita al Poder Ejecutivo la habilitación del proyecto de ley de puertos para ser tratado en sesiones extraordinarias.

De tal manera, dada la vinculación íntima que tiene ese asunto con el tema que acabamos de considerar, solicito el tratamiento sobre tablas y su correspondiente consideración.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor senador por San Luis.

Sr. Rodríguez Saá. — Mi intención es poner un poco de orden. Ocurre que la sesión de hoy es

muy compleja y algunos temas son conflictivos. Todos son importantes y, en casi todos los casos se trata de proyectos de ley.

Solicito que sigamos el orden acordado en la reunión de presidentes de bloque, sin perjuicio de la intención de cada senador de querer arrear el tratamiento de determinado tema o que le dé mayor importancia a uno que a otro.

Como dije recién, hay un acuerdo previo por lo tanto solicito a los señores senadores que comprendan, y propongo que todos tengamos paciencia para respetar el orden establecido.

Sr. Presidente (Menem). — Tiene la palabra el señor senador por Catamarca.

Sr. Amoedo. — Recurro a la benevolencia del Honorable Senado para solicitar el tratamiento sobre tablas de un proyecto de comunicación que he redactado y que se encuentra reservado.

La urgencia está dada por el hecho de que en los diarios se anuncia la privatización de Aerolíneas y considero imprescindible conocer el contrato de transferencia de esa empresa estatal.

Además, señor presidente, no sabemos si se han cumplido las exigencias del pliego de adjudicación.

En la reunión informal que mantuvimos en la casa del señor senador Figueroa con el señor ministro de Economía, él admitió las observaciones y objeciones que formuló al contrato de transferencia.

Por lo tanto, solicito que ese proyecto sea tratado sobre tablas y aprobado, para que el Senado tenga conocimiento de la situación y así poder formarse un juicio valedero al respecto.

Sr. Brasesco. — Tendría que quedar reservado.

Sr. Presidente (Menem). — Informo a los señores senadores que han solicitado los respectivos tratamientos sobre tablas, que los proyectos están reservados sobre la mesa y que serán tratados, juntamente con los otros que han quedado reservados, ya que éste es el plan de labor aprobado en reunión de presidentes de bloque.

Si eludimos este orden no vamos a poder impedir que otros senadores, con igual derecho, soliciten tratamiento sobre tablas para otras iniciativas.

Por lo tanto, proseguiremos con el orden establecido.

65

CREACION DEL CONSEJO FEDERAL
DE CHAGAS

Sr. Presidente (Menem). — Corresponde considerar el dictamen de las comisiones de Asistencia Social y Salud Pública, de Legislación

¹ Los textos de las inserciones figuran en las páginas 4394, 4398 y 4402