

REPUBLICA ARGENTINA

DIARIO DE SESIONES

CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACION

55ª REUNION — Continuación de la 6ª SESION ORDINARIA DE PRORROGA (Especial) —
DICIEMBRE 4 DE 1991

Presidencia del señor diputado Alberto Reinaldo Pierri

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

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

DIPUTADOS PRESENTES:

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

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

CAMASO, Dante Alberto
CAMASO, Graciela
CÁMERA, Roberto Hugo
CANATA, José Domingo
CAPPELLERI, Pascual
CAPUTO, Dante Mario
CARDO, Manuel
CARRERAS, Porfirio Mario
CARRIZO, Víctor Eduardo
CASARI de ALARCIA, María Leonor
CASAS, David Jorge
CASSIA, Antonio
CASTILLO, José Luis
CASTILLO, Oscar Aníbal
CAVALLARI, Juan José
CAVIGLIA, Franco Agustín
CLERICI, Federico
CORCHUELO BLASCO, José Manuel
CORTESE, Lorenzo Juan
COSSOS PÉREZ, Juan Nicolás
CRAMARO, Hugo Arnaldo
CRUCHAGA, Melchor René
CRUZ, Roberto Aníbal
CRUZ, Washington Jesús
CURI, Oscar Horacio
DALMAU, Héctor Horacio
D'AMBROSIO, Ángel Mario
DE MARTINO, Víctor Amador
DI CAPRIO, Marcos Antonio
DUMON, José Gabriel
DURAZONA y VEDIA, Francisco de
DUSSOL, Ramón Adolfo
ECHEVARRÍA, Luis María
ELÍAS, Ángel Mario
ENDEIZA, Eduardo Aníbal
ESPECHE, Alberto Luis
ESTÉVEZ BOERO, Guillermo Emilio
FERNANDEZ, Aníbal
FERNANDEZ, Roberto Enrique
FERRADÁS, Migue. Enrique
FERREYRA, Benito Orlando
FESCIINA, Andrés Julián
FLORES, Rafael Horacio
FOLLONI, Jorge Oscar
FONTELA, Moisés Eduardo

B-01-01
B-01-01
A-19-17
B-02-02
A-01-02
B-02-02
A-07-01
B-21-02
A-20-01
B-04-01
A-18-01
A-13-01
A-01-01
B-03-02
B-01-04
A-01-04
B-01-03
B-07-01
A-04-02
B-22-02
B-22-01
A-01-02
A-01-01
B-19-01
A-13-02
A-14-01
A-21-02
B-01-02
A-01-02
A-01-02
A-01-03
B-06-02
B-01-01
B-21-02
B-18-01
B-17-02
A-21-23
B-06-02
B-01-01
B-03-01
A-24-02
B-02-13
B-29-01
A-17-15
B-01-04

FORLIZZI, Roberto José
 FREYTES, Carlos Guido
 FURQUE, José Alberto
 GARAY, Nicolás Alfredo
 GARCIA, Roberto Juan
 GARCIA CUERVA, Ignacio Santiago
 GATTI, Héctor Ángel
 GENTILE, Jorge Horacio
 GERMANO, Alberto Raúl
 GÓMEZ, José Ernesto
 GÓMEZ, Roque Julio César
 GÓMEZ MIRANDA, María Florentina
 GONZÁLEZ, Alberto Ignacio
 GONZÁLEZ, Eduardo Aquiles
 GONZÁLEZ, Luis Mario
 GONZÁLEZ, Oscar Félix
 GONZÁLEZ GASS, Gabriela Marta
 GUERRERO, Antonio Isaac
 GUZMÁN, María Cristina
 HERNÁNDEZ, Santiago Antonio
 HERNÁNDEZ, Santos Abel
 HERRERA, Bernardo Eligio
 HERRERA, Luis Fernando
 IERBIA, José María
 IGLESIAS, Evaristo Constantino
 IRIBARNE, Alberto Juan Bautista
 JAILL, Luis Julián
 JAROSLAVSKY, César
 KOHAN, Eduardo Marcelo
 KRAEMER, Bernhard
 LAMBERTO, Oscar Santiago
 LARRABURU, Dámaso
 LÁZARA, Simón Alberto
 LENCINA, Luis Ascensión
 LIBONATI, Antonio César
 LIZURUME, José Luis
 LÓPEZ, Jorge Antonio
 LÓPEZ, José Remigio
 LÓPEZ ARIAS, Marcelo Eduardo
 LÓPEZ DE ZAVALÍA, Fernando Justo
 MACHICOTE, Jorge Raúl
 MAGGI, Juan Alberto
 MANNY, José Juan
 MANRIQUE, Luis Alberto
 MARCO, Jorge Raúl
 MARELLI, Mabel G. de
 MARTÍN de DE NARDO, María
 MARTÍNEZ, Luis Alberto
 MARTÍNEZ MARQUEZ, Miguel José
 MARTÍNEZ RAYMONDA, Rafael
 MATZKIN, Jorge Rubén
 MÉNDEZ DOYLE de BARRIO, María Luisa
 MERINO, Eubaldo
 MONJARDÍN de MASCI, Ruth
 MORALES, Eugenio Isidro
 MOSCA, Carlos Miguel Ángel
 MOTTA, José Carlos
 MOURE, Juan Manuel
 NACUL, Miguel Camel
 NATALE, Alberto Adolfo
 NERI, Aldo Carlos
 ORGAZ, Alfredo
 ORIETA, Gaspar Baltazar
 ORTIZ PELLEGRINI, Miguel Ángel
 OSOVNIKAR, Luis Eduardo
 PACCE, Daniel Victorio
 PAMPURO, José Juan Bautista
 PARRA, Luis Ambrosio
 PARRILLI, Oscar Isidro José
 PASCUAL, Rafael Manuel
 PAZ, Fernando Enrique
 PEPE, Lorenzo Antonio
 PETELL, Juan Carlos
 PIERRI, Alberto Reinaldo
 PROFILI, Gerardo Pedro
 PUERTA, Federico Ramón
 PUGLIESE, Juan Carlos
 PURICELLI, Arturo Antonio
 QUARRACINO, Matilde

A-13-01
 A-07-01
 A-03-02
 B-05-10
 A-02-01
 B-01-03
 B-01-05
 A-04-05
 B-24-08
 B-24-01
 B-08-01
 A-02-02
 B-13-20
 A-01-05
 B-21-02
 B-04-01
 B-02-32
 B-24-01
 A-10-11
 A-16-23
 B-01-01
 A-12-01
 B-02-03
 A-01-03
 B-01-02
 B-02-01
 B-15-12
 A-08-02
 A-01-01
 A-20-02
 B-21-01
 A-01-01
 A-02-25
 A-24-32
 A-01-01
 B-07-02
 B-13-01
 A-01-01
 B-17-01
 B-24-08
 B-12-01
 B-01-01
 B-02-03
 A-19-01
 B-08-02
 B-14-02
 B-09-07
 B-19-01
 A-04-02
 B-02-06
 B-11-01
 A-22-02
 A-01-01
 A-01-13
 A-06-01
 A-01-02
 A-13-01
 B-01-02
 A-24-01
 B-21-06
 A-02-02
 A-04-02
 A-22-01
 B-04-02
 A-15-02
 A-06-01
 A-01-01
 A-21-01
 B-15-01
 A-02-02
 A-10-01
 A-01-01
 A-09-02
 B-01-01
 B-13-02
 A-14-01
 A-01-02
 B-20-01
 A-01-09

QUEZADA, Rodolfo Héctor
 RAMOS, Daniel Omar
 RAMOS, José Carlos
 RAUBER, Cleto
 REINALDO, Aníbal
 RODRIGO, Osvaldo
 RODRÍGUEZ, Jesús
 RODRÍGUEZ, Jorge Alberto
 ROGGERO, Humberto Jesús
 ROMERO, Carlos Alberto
 ROMERO, Roberto
 ROMERO DE ROSSI CIBILS, Zulma
 ROY, Irma
 RUIZ, Ángel Rafael
 SABIO, Juan Carlos
 SACKS, Rubén Rodolfo
 SALDUNA, Bernardo Ignacio Ramón
 SALVADOR, Daniel Marcelo
 SAMID, Manuel Julio
 SIRACUSANO, Héctor
 SOCCHI, Hugo Alberto
 SODERO NIEVAS, Víctor Hugo
 SORIA, Carlos Ernesto
 SORIA ARCHI, José María
 STORANI, Conrado Hugo
 SUÁREZ, Juan Carlos
 SUREDA, Angela Gerónima
 TACTA de ROMERO, Emma Andrea
 TAPARELLI, Juan Carlos
 TAVANO, Juan Bruno
 TOMASELLA CIMA, Carlos Lorenzo
 ULLOA, Roberto Augusto
 UNAMUNO, Miguel
 URIONDO, Luis Enrique Ramón
 VALERGA, Carlos María
 VALLEJOS, Enrique Horacio
 VANOSSI, Jorge Reinaldo
 VARELA CID, Eduardo
 VARGAS AIGNASSE, Rodolfo Marco
 VEGA ACIAR, José Omar
 VENESIA, Gualberto Edgardo
 VIGNE, Mario Raúl
 YOMA, Jorge Raúl
 YOUNG, Jorge Eduardo
 ZAMBIANCHI, Carlos
 ZAMORA, Federico
 ZAMORA, Luis Fernando
 ZARACHO, Evelio Argentino
 ZAVALEY, Jorge Hernán

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

AUSENTE, CON LICENCIA:

PRONE, Alberto Josué

B-04-02

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

CURTO, Hugo Omar
 FERNÁNDEZ, Roberto Carlos
 FERREYRA, Eduardo Mario
 GARCÍA, Pedro Alberto
 PARENTE, Rodolfo Miguel
 POLO, Miguel Ángel
 RAIMUNDI, Carlos Alberto
 RODRÍGUEZ, Raúl Eduardo
 SAADI, Luis Alberto
 SEGUI, Héctor Miguel
 VILLEGAS, Juan Orlando

A-01-01
 B-01-01
 B-08-07
 B-01-14
 B-08-02
 A-09-22
 B-01-02
 B-23-07
 B-03-01
 B-19-02
 A-18-01

AUSENTES, CON AVISO:

ABDALA, Germán Darío
 ALENDE, Oscar Eduardo
 ALVAREZ, Carlos Alberto
 ALVAREZ GUERRERO, Osvaldo
 BERICUA, Jorge
 BREARD, Noel Eugenio
 BRUNATI, Luis Pedro

B-02-04
 B-01-14
 B-02-04
 A-16-02
 B-23-02
 B-05-02
 B-01-04

CANTOR, Rubén
CARRIZO, Raúl Alfonso Corpus
DOMÍNGUEZ, Roberto Rubén
FELGUERAS, Ricardo Ernesto
FIGUERAS, Ernesto Juan
FIGUEROA, Pedro Octavio
MACHADO, Oscar Alfredo
MARTÍNEZ, Gabriel Adolfo
MARTÍNEZ GARBINO, Jaime Gustavo
MONTEVERDE, Carlos Roberto

A-06-02
 A-04-02
 B-10-01
 A-11-02
 B-01-02
 B-10-11
 B-16-02
 A-17-02
 B-08-01
 B-02-01

MUGNOLO, Francisco Miguel
RIUTORT, Olga Elena
ROSALES, Carlos Eduardo
ROSSO, Carlos José
SALUSSO, Horacio Ramón
SILVA, Roberto Pascual
STOJANI, Federico Teobaldo M.
TELLO ROSAS, Guillermo Enrique
TOMA, Miguel Angel

A-01-02
 A-19-01
 A-03-01
 A-15-12
 B-04-01
 A-21-02
 A-01-02
 A-02-02
 B-02-01

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

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

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

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

SUMARIO

1. Continúa la consideración del dictamen de las comisiones de Transportes y de Legislación General en el proyecto de ley en revisión sobre régimen nacional de puertos (56-S.-91). Se sanciona con modificaciones. (Pág. 4977.)

2. Apéndice:

A. Sanciones de la Honorable Cámara. (Pág. 5000.)
 B. Inserciones. (Pág. 5003.)

—En Buenos Aires, a los cuatro días del mes de diciembre de 1991, a la hora 18 y 24:

I

REGIMEN NACIONAL DE PUERTOS (Continuación)

Sr. Presidente (Pierri). — Continúa la sesión. Habiéndose agotado la lista de oradores, correspondo votar en general el dictamen de las comisiones de Transportes y de Legislación Ge-

neral recaído en el proyecto de ley venido en revisión sobre Régimen Nacional de Puertos¹.

—Resulta afirmativa.

Sr. Iarraburu. — Pido la palabra.

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

Sr. Iarraburu. — Señor presidente: a fin de agilizar el tratamiento de la consideración en particular, solicito que ésta se haga por títulos.

Sr. Presidente (Pierri). — Si hay asentimiento de la Honorable Cámara, la consideración y votación en particular se hará por títulos.

—Asentimiento.

Sr. Presidente (Pierri). — En consideración el título I, que incluye los artículos 1º a 3º.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Iarraburu. — Señor presidente: la comisión propone la siguiente redacción para el artículo 3º: "Los puertos de uso militar y/o policial son los únicos excluidos del régimen de la presente ley, mientras conserven la exclusividad de tal afectación."

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

¹ Véase el texto del dictamen en el Diario de Sesiones del 3 de diciembre de 1991, página 4911.

Sr. Bisciotti. — Señor presidente: el bloque de la Unión Cívica Radical acepta la nueva redacción propuesta por la comisión.

Sr. Presidente (Pierri). — Se va a votar el título I con la nueva redacción propuesta por la comisión para el artículo 3º.

— Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Pierri). — En consideración el título II, que incluye los artículos 4º a 10.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. García Cuerva. — Señor presidente: el artículo 8º del dictamen en consideración dice lo siguiente: "No se considera cambio de actividad cualquier modificación en las condiciones de explotación derivada de cambios tecnológicos en el proceso industrial de la planta a la que el puerto esté operativamente integrado...". No queda claro qué ocurriría si se produjera algún cambio de la actividad; de acuerdo con la actual redacción, pareciera que deben realizarse nuevamente todos los trámites iniciales.

El proyecto sancionado por el Senado contenía un párrafo que decía lo siguiente: "El destino de los puertos podrá ser modificado con autorización previa y expresa de la autoridad de aplicación." Es decir, de esa manera se facilita el trámite indudablemente engorroso y burocrático que significa la presentación de las empresas interesadas en modificar la actividad de un determinado puerto, por lo que solicito a la comisión que incorpore este párrafo a la redacción del referido artículo.

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

Sr. Caviglia. — Señor presidente: entiendo que el artículo 5º del proyecto avasalla una vez más las facultades propias del Congreso de la Nación. Pero en este caso ello reviste una particularidad por cuanto la decisión que adopte el Poder Ejecutivo será comunicada al Parlamento en el plazo de diez días contados a partir de la fecha del decreto de promulgación, de modo que con seguridad los legisladores se enterarán de la habilitación acordada, antes por los diarios que por la comunicación que efectúe el Ejecutivo.

Interpreto que esta disposición es inútil, aparte de las demás consideraciones de fondo que acabo de manifestar, porque por un lado el Congreso no tiene derecho a veto y, por otro, sólo se limita a prestar la conformidad a la habilitación otorgada por el Poder Ejecutivo. Pero tam-

bién es un artículo insulso porque aún en el caso de que el Congreso no ratificara o no prestara su consenso a una habilitación, nada puede hacer al margen de la decisión de carácter moral que pueda adoptar pero que no tiene virtualidad jurídica a los efectos de una oposición seria.

Debemos volver a la fuente de la que nunca debimos habernos alejado: la Constitución Nacional. No podemos legitimar esta práctica política a que nos tiene acostumbrados el monomismo, que en definitiva tiende a degenerar aún más el sistema constitucional, rompiendo esta regla básica del sistema republicano de frenos y contrapesos, que es considerada por los demócratas como una regla de oro y que de ninguna manera debe desvirtuarse.

Ningún poder puede aumentar o disminuir sus facultades a costa de otro poder. Solamente se podría hacer por una Asamblea Constituyente, pero no a través de una ley. En este sentido, me permito citar una máxima de John Locke sobre la misión de los legisladores —y aquí estoy haciendo citas que el Poder Legislativo...

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

Sr. Caviglia. — Sí, señor diputado.

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

Sr. Larraburu. — Señor presidente: sin ánimo de coartar el derecho que tiene el señor diputado Caviglia a hacer uso de la palabra, quiero expresar que ayer ya escuchamos su discurso en general y hoy está reiterando su posición con respecto al artículo 5º.

Entonces, en virtud de que estamos analizando este proyecto de ley en particular y que ya conocemos la posición del diputado por Buenos Aires —creo que la mayoría de los diputados la conocen—, le solicitaría que dijera cuál es la modificación que concretamente propone para el artículo 5º. Así, de inmediato la comisión estaría en condiciones de decir si la acepta o no.

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

Sr. Caviglia. — Señor presidente: así como manifestaba cómo se conducía el Poder Ejecutivo con respecto a su poder institucional, también en el Congreso —que básicamente es un órgano deliberativo— a veces los sectores mi-

noritarios no tenemos la posibilidad de desarrollar conceptos que otros bloques, por su fuerza política, sí lo pueden hacer.

Solamente quería fundamentar mi posición, pero también quiero recordar al señor diputado Larraburu que mi oposición en general a este proyecto de ley no se basó exclusivamente en el artículo 5º sino que dejé de lado el tecnicismo jurídico y fui al fondo de la cuestión al expresar las razones por las cuales entiendo que la sanción de esta ley es promovida por el Poder Ejecutivo.

Para finalizar voy a citar la máxima de John Locke: "El Poder Legislativo no debe ni puede transferir la facultad de hacer las leyes a ninguna otra persona; tiene que dejarla allí donde el pueblo la citó."

Con esto quiero decir que nosotros, los legisladores, no somos dueños del poder que tenemos sino que ese poder pertenece al pueblo, razón por la cual mal podemos entregar a otro un poder que no nos pertenece. En este sentido y en virtud de que la Constitución es sumamente clara —ya el señor diputado Durañona y Vedia dejó entrever en algún momento de su exposición que no se hacía necesaria esta normativa en el término en que está dada atento a que en definitiva está ratificando una serie de conceptos jurídicos vertidos en otra parte del derecho—, creo que debemos suprimir el artículo en cuestión para dejar plenamente vigente —de hecho creo que lo está, porque este artículo proyectado es inconstitucional— el inciso 9 del artículo 67 de la Constitución Nacional.

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

Sr. Durañona y Vedia. — Señor presidente; efectivamente, la argumentación del señor diputado Caviglia formó parte de la exposición que éste realizara del proyecto cuando se lo consideró en general.

No encuentro que exista esa delegación a la que él se refiere, porque si bien el Congreso tiene facultad para habilitar los puertos que considere convenientes, no forma parte de un órgano de administración, y esas habilitaciones puede hacerlas únicamente mediante la sanción de una ley. Cuando el Congreso ha hallado un sistema de generalidad que queda reflejado en la ley, perfectamente una autoridad de aplicación puede hacer uso de los instrumentos legales para otorgar las habilitaciones según la norma que se haya sancionado.

Entonces, no veo razones para alarmarnos, como ha sostenido el señor diputado Caviglia,

Considero, sí, que es totalmente superfluo el final del artículo 5º cuando se dice: "comunicando dicha decisión al Congreso...", porque se establece un plazo totalmente inocuo, careciendo de todo efecto esta comunicación.

Mi propuesta, en síntesis, consiste en que se suprima el final del artículo 5º.

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

Sr. Vanossi. — Señor presidente: a efectos de no dilatar el debate sobre este punto, solicito la inserción en el Diario de Sesiones de las palabras que pensaba pronunciar.

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

Sr. Gentile. — Señor presidente: en el debate en general había manifestado que este tema significaba nada más y nada menos que la aplicación del inciso 9º del artículo 67 de la Constitución Nacional. Sin embargo, es de destacar que se han producido cambios radicales desde que se sancionó nuestra Carta Magna. En aquella época se podía pensar que el Congreso estaba facultado para producir un acto administrativo que significara la habilitación de un puerto. Hoy en día las exigencias para que esto se produzca nos llevaron a que exista una regulación en un estatuto autónomo, como va a ocurrir cuando se sancione este proyecto de ley. En consecuencia, para que se dé una habilitación hay que cumplir todos los requisitos que el Congreso establece en este reglamento autónomo, y solamente el Poder Ejecutivo —si se cumple con los mencionados requisitos— otorgará la autorización correspondiente.

Como aquí se está utilizando el mismo término que figura en la Constitución Nacional, habría que efectuar un cambio —para aquellos que tienen un escrúpulo en cuanto a que se está violando la Ley Fundamental— en los artículos 4º, 5º y 6º. Es decir, donde figura la palabra "habilitación", habría que sustituirla por "autorización para su funcionamiento".

¿Qué es lo que hace el Poder Ejecutivo? Verifica si se dan las circunstancias y requisitos que la ley establece y, si ello fuera así, concede la autorización correspondiente, con lo que queda concluido el trámite de la habilitación que prevé la Constitución Nacional. En aquellos casos en los que por su magnitud e importancia hubiera necesidad de que el Congreso se expidiera en particular, éste puede reasumir las facultades que le otorga la Constitución Nacional mediante el inciso 9º del artículo 67. Es decir que la Constitución no pone obstáculo alguno, pues interpretada progresivamente,

te —dada la amplitud y flexibilidad que siempre ha tenido—, permite al Congreso la sanción de ese reglamento autónomo. De todas maneras, para aquellos que son más escrupulosos con respecto al texto de la Constitución, propongo reemplazar la palabra “habilitación” por los términos “la autorización para su funcionamiento”.

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

Sr. Ibarbia. — Señor presidente: me referiré al artículo 7º del proyecto de ley, mediante el cual se clasifica a los puertos según la titularidad y los caracteres del dominio, según su uso y según su destino.

Propongo que se mantenga la clasificación de los puertos según la titularidad del dominio, pero en este caso que se aclare que serán del dominio privado del Estado nacional, provincial o municipal, separándonos en este sentido del criterio contemplado en el artículo 2.340 del Código Civil. Formulo esta aclaración porque en el caso de que fracasara la transferencia del dominio de puertos a las provincias o a la municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, establecida en la primera parte del artículo 11, el Estado decidiera transferirlos a la actividad privada —tal como se determina en la segunda parte de ese artículo—, si los puertos se mantuvieran dentro de la órbita del dominio público del Estado nacional sería necesaria una ley especial que los desafectara a fin de poder concretar esa transferencia a la actividad privada. Por lo tanto, a efectos de resolver esa situación que podría plantearse y dejar así habitado el camino que nos ofrece el citado artículo 11, solicito que en el punto 1 del artículo 7º se establezca que según la titularidad del dominio los puertos serán estatales —del dominio privado del Estado nacional, provincial o municipal, según sea el lugar en que se encuentran— o particulares.

Solicito además la supresión del resto de ese artículo 7º, pues la clasificación que allí se hace de los puertos en cuanto a su uso y destino se asocia más a lo que podría significar una explicación en una cátedra universitaria que a una ley de puertos como la que estamos considerando. Por ejemplo, se explican las características de un puerto comercial, estableciéndose además una diferenciación entre puertos industriales, científicos y recreativos; pero sucede que luego no encontramos en el resto del proyecto de ley ningún tratamiento diferencial que justifique la necesidad de esta clasificación contenida en el artículo 7º.

Por las razones expuestas, propongo sustituir los puntos 2 y 3 de ese artículo por el siguiente

párrafo: “Los titulares del dominio de los puertos podrán destinar sus instalaciones al tráfico de mercaderías propias y/o de terceros, y facilitar el embarque o desembarque de personas.”

De esta manera quedan comprendidos dentro de este amplio criterio todas aquellas actividades que con un sentido docente están descritas en los párrafos cuya sustitución propongo.

Reitero: la clasificación prevista en el proyecto tiene un sentido poco práctico ya que el hecho de diferenciar los puertos en comerciales, industriales, científicos o recreativos no genera ningún régimen particular para cada uno de ellos en el resto del proyecto. Sería más práctico hacer referencia al uso y al destino de una manera más amplia y genérica, como la que propongo; eventualmente, la reglamentación de esta ley podrá establecer categorías especiales y los trámites o procedimientos que deban cumplirse a fin de desarrollarse en los puertos una actividad comercial, industrial, científica y recreativa.

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

Sr. Aramouni. — Señor presidente: seré muy breve. Sólo voy a reiterar las observaciones que formulé a los artículos 5º y 6º y al 9º que corresponde al Capítulo II.

No me satisfacen las explicaciones dadas por los señores diputados preopinantes en cuanto a que la Constitución Nacional es lo suficientemente flexible como para admitir que la habilitación de puertos quede en poder del órgano ejecutivo. Se trata de una atribución indelegable del Congreso de la Nación. Por ello considero inconstitucional tanto el artículo 5º como el 9º, que establece un blanqueo que habilita puertos que están en funcionamiento.

Tampoco me satisface el inciso f) del artículo 6º en cuanto dispone que a los efectos de la habilitación, el Poder Ejecutivo deberá tener en cuenta la incidencia en el medio ambiente y los niveles máximos de efluentes gaseosos, sólidos y líquidos. Parecería que el Poder Ejecutivo podría considerar que los niveles mínimos de efluentes no inciden en el medio ambiente y no perjudican la calidad de vida de la población. Todos los efluentes, en niveles mínimos o máximos, son perjudiciales. Entonces, este inciso f) no es suficiente, por lo que propongo la siguiente redacción: “Incidencia en el medio ambiente y los perjuicios a la calidad de vida”.

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

Sr. Bisciotti. — Señor presidente: el bloque de la Unión Cívica Radical no acepta las modifica-

ciones propuestas por el señor diputado Ibarbia y por los otros señores diputados, dado que el dictamen contó con el acuerdo del justicialismo, del radicalismo y de la UCEDE. Fíjense cómo se complica la discusión en el recinto cuando un integrante de un bloque propone modificaciones al proyecto que fue suscripto por un representante de la misma bancada. También deseo aclarar algunos aspectos. Los puertos que se deben habilitar son los industriales y comerciales; no ocurre lo mismo con los recreativos y científicos. En cuanto a la clasificación, según los artículos 7º y 17, los puertos serán de uso público y de uso privado. Por lo tanto no vamos a aceptar modificaciones en este sentido.

Con respecto al cuestionamiento que se realiza a la habilitación de los puertos, el Congreso ha considerado conveniente efectuar una delegación en el Poder Administrador, pero desde luego sin atribuirle la facultad de crear nuevas normas en materia formal. La exigencia de una ley para cada uno de los puertos que requieran habilitación crearía un obstáculo al bienestar general. No se trata de una delegación de facultades legislativas al Poder Ejecutivo sino del ejercicio de una autorización que el órgano administrador deberá encuadrar en el marco legal típicamente propuesto en el proyecto. El Poder Ejecutivo otorgará la habilitación sólo cuando corresponda.

Sr. Presidente (Pierri). — Corresponde que la comisión se expida respecto de las diversas propuestas formuladas por los señores diputados.

Tiene la palabra el señor miembro informante.

Sr. Larraburu. — Señor presidente: la comisión no acepta la modificación solicitada por el señor diputado Gentile con respecto al artículo 5º, ni tampoco las relativas a los artículos 6º y 7º. Asimismo, rechaza la enmienda propuesta por el señor diputado García Cuerva para el artículo 8º, cuestión sobre la que abundará el señor diputado Venesia.

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

Sr. Venesia. — Señor presidente: con respecto al rechazo del pedido de modificación formulado por el señor diputado García Cuerva sobre el artículo 8º, aclaro que la comisión ha eliminado la primera parte de la sanción del Senado, que decía así: "El destino de los puertos podrá ser modificado con autorización previa y expresa de la autoridad de aplicación."

Si se analizan en conjunto los artículos 8º y 22 se puede observar que el Congreso de la Nación ha derivado en la cabeza del Poder Ejecuti-

tivo la posibilidad de la habilitación de los puertos y no en la autoridad de aplicación que el Poder Ejecutivo pueda designar. La autoridad de aplicación tiene, por inciso a) del artículo 22, la capacidad de asesorar al Poder Ejecutivo en la habilitación de los puertos, conforme a los artículos 5º y 9º de la norma.

Podría suceder —y eso fue discutido en comisión— que un destino menor fuera modificado por la autoridad de aplicación. Entonces un puerto podría tener una habilitación general por la autoridad de aplicación y no por la cabeza del Poder Ejecutivo, como es nuestro propósito. Por esa razón se eliminó el primer párrafo del artículo 8º del proyecto sancionado por el Honorable Senado.

Con respecto a la modificación solicitada por el señor diputado Aramouni en cuanto al inciso f) del artículo 6º, como bien criticaba en la reunión de ayer el señor diputado Durañona y Vedia, la comisión ha titulado las condiciones de habilitación que el Poder Ejecutivo deberá tener en cuenta, porque nos pareció más propio de una ley titular que ampliar los contenidos que son más adecuados para los decretos reglamentarios.

En ese sentido, no aceptamos los conceptos vertidos por el señor diputado Aramouni respecto de que no hemos tenido en cuenta el tema del impacto ecológico. El señor diputado Elías, de la bancada radical, ha presentado un proyecto de ley por el cual se dispone que es necesario tener en cuenta el concepto de impacto ecológico para la aprobación de cualquier tipo de obra pública. En particular, los puertos son obras públicas que generan impactos ecológicos.

Por razones de simple brevedad, en el artículo 6º únicamente se titularon los aspectos a tener en cuenta para la habilitación de los puertos, y dado que están plenamente garantizadas las leyes fundamentales vinculadas con la cuestión específica del control y seguridad no aceptamos la propuesta del diputado Aramouni de modificar el inciso f).

Sr. Presidente (Pierri). — Tiene la palabra el señor miembro informante.

Sr. Larraburu. — Señor presidente: la comisión no acepta las modificaciones propuestas.

Sr. Presidente (Pierri). — Se va a votar el título II, que comprende los artículos 4º a 10.

—Resultado afirmativa.

Sr. Presidente (Pierri). — En consideración el título III, que comprende los artículos 11 a 24.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Bisciotti.— Señor presidente: de acuerdo con lo expuesto por el bloque de la Unión Cívica Radical durante el debate en general, vamos a proponer la modificación de los artículos 11 y 12 para volver a la redacción consensuada en las comisiones de Transportes y de Legislación General. Me permito recordar a la Presidencia que debe votarse la inserción en el Diario de Sesiones del texto del proyecto consensuado, que fuera solicitada en el día de ayer.

Estamos de acuerdo en que esta norma debe tener un carácter fundamentalmente descentralizador, federalista y tender a la autonomía de los puertos. Queremos que las provincias sean titulares de los puertos que estén dentro de su órbita, pero con alguna excepción. En este sentido pido a los diputados por las distintas provincias que tengan en cuenta estos fundamentos porque deberán analizar seriamente qué artículo deben votar.

Sostenemos que los puertos de Bahía Blanca, Quequén, Buenos Aires, Rosario y Santa Fe, por su gravitación individual constituyen puertos nacionales que escapan a la jurisdicción provincial; tienen un *hinterland* nacional. Son puertos del país.

No podemos cometer el error de permitir que el puerto de Buenos Aires pase a la órbita de la provincia de Buenos Aires, por más que el gobernador electo, el intendente Grosso o quien fuera —radical o peronista— así lo solicite. De la misma manera, no podemos permitir que los puertos de Rosario y de Santa Fe sean transferidos a esa provincia a pedido de su gobernador.

Sí pueden ser transferidos los puertos de gravitación provincial, pero no aquéllos cuya operatoria incida a nivel nacional. Un país debe tener capacidad decisoria en la fijación de la política portuaria nacional para poder ejercer el contralor de las bocas fundamentales de ingreso y egreso de mercaderías. Por ejemplo, el puerto de Bahía Blanca, cuyo *hinterland* comprende a la provincia de La Pampa, parte de Córdoba, el corredor Rosario-Santa Fe y la Patagonia, no puede caer en la órbita de la provincia de Buenos Aires y, si bien el artículo 12 establece las condiciones que deberán cumplir las provincias para una supuesta transferencia —deberán constituir los entes correspondientes—, estaríamos cometiendo un error al transferir puertos de esa magnitud a las provincias.

Por otra parte, entregar a las provincias los puertos enumerados en el artículo 12 significa darles algo para lo que no tienen estructura, capacidad técnica ni personal preparado desde el punto de vista técnico profesional en lo atinente a la materia portuaria. Tampoco cuentan con reparticiones capaces de manejar este sistema portuario.

Aquí está en juego el tema de la política portuaria nacional, por lo que entregar el puerto de Bahía Blanca a la provincia de Buenos Aires para que ésta lo dé a los entes previstos en el artículo 12, significará, además de perder tiempo, generar inconvenientes y someterse a lo que pueda ocurrir en dicha provincia.

Si este proyecto resulta sancionado —y esta advertencia va dirigida al bloque Justicialista—, pienso que el Poder Ejecutivo tendrá que vetar estos artículos, teniendo en cuenta que su intención es quedarse con los puertos nacionales para que sean manejados por entes públicos no estatales o sociedades privadas, lo que posibilitará que participen el Estado nacional, los estados provinciales, los municipios, los usuarios, los prestatarios y los gremios, constituyendo entidades que se encarguen de administrar y posean capacidad tarifaria, a fin de que puedan verdaderamente crear y se facilite la reinversión de la utilidad en los propios puertos.

No debemos cometer errores haciendo flamear la bandera del federalismo, porque si hacemos estas transferencias vamos a actuar a *contrario sensu*, es decir, desfederalizando, y provocaremos un perjuicio para el resto de las provincias que tiene sus puertos y a los cuales contribuyen como parte integrante de la Nación. De ninguna manera podemos permitir que graviten los vaivenes de las políticas provinciales en el accionar de estos puertos nacionales.

Tampoco podemos transferir el puerto de Quequén, que es otro de los puertos nacionales en los cuales el gobierno nacional ha iniciado obras de profundización, llevándolo, como a Bahía Blanca, a 45 pies, y cuyo *hinterland* comprende no sólo la provincia de Buenos Aires, ya que hemos visto que en el caso de Mendoza su gobernador tiene intención de instalar una playa de contenedores en ese puerto moderno y ágil. Lo mismo podría suceder en los casos de la provincia de La Pampa, el sur de Córdoba o incluso, en virtud de las transferencias recientemente realizadas de importantes ramales ferroviarios, con la zona norte.

El puerto de Buenos Aires, por donde pasa el ciento por ciento de los productos que entran y salen del país, no puede quedar en manos de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos

Aires, que no aporta ni el 30 por ciento del total de las exportaciones que se realizan.

Por lo tanto, ¿qué vamos a hacer? ¿Vamos a defender al puerto de Buenos Aires o no? Los señores diputados saben muy bien que dicho puerto cuenta con instalaciones diversas, muelles y demás, y que por él pasan hidrocarburos y otros productos. También sabemos que una parte de ese puerto está en la provincia de Buenos Aires y otra en la Capital. Si concretamos su transferencia, sumada al problema de la transformación de Puerto Madero, estaremos prácticamente desnaturalizando a ese puerto.

Por otra parte, la ciudad de Buenos Aires no tiene vocación portuaria, y si hacemos tal transferencia estaremos entregando al municipio de Buenos Aires el manejo no sólo de uno de los principales puertos del país sino del total de las exportaciones argentinas. Lo propio puede decirse de los puertos de Rosario y Santa Fe, que reciben las producciones del NOA y del NEA.

Volvamos entonces al proyecto consensuado originalmente, ya que es necesario un sistema portuario con participación del Estado nacional que, de lo contrario, quedará excluido de cualquier ente administrador. Nuestra postura no significa renunciar a una política portuaria nacional. Tampoco es nuestra intención que no avancemos en las privatizaciones, en el tema de la participación mixta y demás. En eso estamos de acuerdo, pero debemos mantener este régimen oportunamente consensuado porque si no la Nación estará renunciando a una verdadera política portuaria y no va a tener participación en la administración de los puertos.

Por todo lo expuesto, cuando se proceda a votar voy a proponer que se lo haga en forma nominal, porque nuestra decisión tiene que ser el resultado de una elección meditada, serena y equilibrada, porque no está en juego el radicalismo, el peronismo ni la Unión del Centro Democrático, sino la política portuaria nacional.

Por eso, propongo la siguiente redacción para los artículos 11 y 12 del proyecto en discusión: "Artículo 11: El Estado nacional promoverá la transferencia a las provincias de aquellos puertos que se encuentren bajo su dominio, explotación o administración y que no estén mencionados en el artículo 12. En el caso de que las provincias respectivas no demostrasen interés o no arribaran a un acuerdo con la Nación, se procederá al traspaso de los puertos a la actividad privada, salvo en los supuestos en que el Estado nacional considere conveniente

mantenerlos dentro de su órbita por razones geopolíticas, de fomento o económicas."

"Artículo 12: La Administración de los puertos nacionales de Santa Fe, Rosario, Buenos Aires, Quequén y Bahía Blanca será ejercida por sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales, mediante la participación del Estado nacional, de la provincia en cuyo territorio se encuentre enclavado el puerto, del o de los municipios en cuyo o cuyos ejidos se encuentre situado el puerto, de la cámara o cámaras empresarias que reúna a los operadores y/o prestadores de servicios portuarios, de la cámara o cámaras empresarias que reúnan a los usuarios del puerto, y de las asociaciones profesionales de los trabajadores vinculados a la actividad portuaria, unificándose la representación sectorial en la composición del órgano administrador.

"Las entidades que administren y exploten estos puertos tienen la facultad de determinar el propio tarifario de servicio, debiendo las administraciones invertir en el mismo puerto sus utilidades, conforme a las modalidades que establezca la reglamentación."

Estos artículos que acabo de leer son los que en nombre de mi bloque propongo en sustitución de los números 11 y 12 del dictamen en discusión.

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

Sr. García Cuerva. — Señor presidente: solicito que la Presidencia exhorte a los señores diputados a hacer un poco de silencio para poder comprender con precisión el sentido de las modificaciones que se pretenden introducir, ya que es muy poco lo que se alcanzó a escuchar de lo manifestado por el señor diputado Bisciotti.

Por otra parte, en lo que a mí respecta, me llama mucho la atención que un diputado por la provincia de Buenos Aires —ante la oportunidad para nuestro distrito de recuperar autoridad sobre algunos de los importantes puertos que la geografía puso en su marco provincial— esté a favor de que los puertos permanezcan en manos del Estado nacional, que fue el que a través de los últimos 40 años llevó al sistema portuario a la decadencia en que se encuentra ahora.

Por lo tanto, coincido con la redacción propuesta por la comisión respecto al artículo 11 y sólo me limitaré a pedirle que corrija un aspecto que podría generar cierto grado de conflicto, el demorar la transferencia de los puertos a las distintas provincias o a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. En este sentido, entiendo que sería conveniente supri-

mir del segundo párrafo de este artículo la expresión "o no arribaran a un acuerdo con la Nación", ya que esto implicaría que al no existir acuerdo se vería imposibilitada la transferencia o no tendría la immediatez que está requiriendo el mejor funcionamiento del sistema portuario argentino para facilitar el comercio exterior.

A su vez, con relación al artículo 12, debo decir que firmé el despacho de la comisión en disidencia parcial porque no entiendo la condición que se exige a las provincias de que previo a la transferencia se constituyan cierto tipo de sociedades sin las cuales aquélla no podrá efectivizarse.

Interpreto que este párrafo es farragoso y no traerá agilidad a los efectos del futuro manejo de los puertos. En este aspecto, señalo que he formulado una propuesta de modificación consistente en la sustitución de esta disposición por un artículo que además incorpore la posibilidad de que el capital privado u otros tipos societarios —no sólo entes públicos no estatales— queden a cargo de la administración y explotación de esos puertos.

El nuevo artículo diría lo siguiente: "En el caso especial de los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe, las provincias y/o la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, al recibir la transferencia prevista en el artículo anterior, deben asegurar una administración no monopolica de los mismos, mediante la participación en el organismo administrador, del municipio en cuyo ejido se encuentre situado el puerto, de la cámara o cámaras empresarias que reúnan a los operadores, prestadores de servicios portuarios, de los usuarios y de las asociaciones profesionales de los trabajadores vinculadas a dicha actividad, como así también de aquellas provincias que necesiten ineludiblemente servirse del puerto para desempeñar su actividad productiva".

Como podrá advertirse, el artículo que propongo incorpora algunas provincias que pueden hallarse fuera del área geográfica del puerto, pero que pueden servirse de él, como podría ocurrir con la provincia de Córdoba, para la cual resulta indispensable una actividad adecuada del puerto de Santa Fe, o con la provincia de La Pampa, que tiene una intensa participación en el quehacer portuario de la ría de Bahía Blanca, o con algunas otras provincias como Santa Fe y nuevamente Córdoba, vinculadas con el puerto de Rosario.

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

Sr. Natale. — Señor presidente: las preocupaciones del señor diputado Bisciotti y las proposiciones del señor diputado García Cuerva giran en torno de una idea que creo compartimos la mayoría de los que integramos esta Cámara. Esa idea es que los cuatro grandes puertos que tiene la República Argentina —los de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca y Quequén, a los que la comisión les ha añadido el de la ciudad de Santa Fe en atención a sus posibilidades de expansión— deben tener un tratamiento específico.

Todos queremos que esos puertos sirvan para el interés general del país y, al mismo tiempo, sean administrados por entes que aseguren la presencia de todos los sectores involucrados en el quehacer portuario.

Esta Cámara se encontró con la introducción de un texto sancionado por el Senado que disponía la transferencia de todos los puertos a las provincias. Vamos a aventar la discusión acerca de si los puertos son originariamente provinciales o si, por imperio del inciso 27 del artículo 67 de la Constitución Nacional, terminaron siendo nacionales.

Lo cierto es que hay una decisión del Senado que torna difícil la solución de este problema. Por ello se recurrió a la vía propuesta en el artículo 12 que, a mi juicio, concilia la decisión del Senado con la aspiración de que los grandes puertos nacionales sean administrados por entes en los que estén representados todos los interesados en el quehacer portuario.

Voy a formular dos propuestas modificatorias del texto del artículo en consideración a efectos de aclarar aún más su disposición. En primer lugar, propongo que luego de la expresión "...se hayan constituido..." se agregue lo siguiente: "sociedades de derecho privado o...". La finalidad de este agregado es que haya una mayor amplitud o flexibilidad por parte de las provincias al constituir las figuras jurídicas que tendrán a su cargo la administración de estos puertos.

La otra proposición consiste en suprimir la expresión "...y explotación" a fin de que los entes públicos no estatales o las sociedades de derecho privado tengan a su cargo la administración de los puertos pero no la explotación. ¿En qué reside la diferencia? Lo que ocurre es que queremos hacer algo similar a lo que sucede con algunos de los grandes puertos del mundo; en ese sentido, ayer citaba a los puertos de Nueva York y de Rotterdam, cuyo dominio y

administración están a cargo de un ente público, pero éste luego los transfiere —por medio de licencias, concesiones, locaciones y distintas figuras jurídicas— a sectores particulares que toman a su cargo la explotación de diversos sectores: unos atienden los muelles, otros los transportes, algunos los instrumentos de carga, otros los elementos de ensilaje, etcétera.

Esa es la idea que domina entre nosotros; es decir que esa sociedad de derecho privado o ese ente público no estatal en el que estén representados todos los sectores comprometidos con el quchacer portuario tengan a su cargo la administración y después decidan, por su propia cuenta, si hacen por sí la explotación o si la trasladan a diferentes entidades acorde a lo que son los antecedentes extranjeros que he referido.

En muchos puertos importantes del mundo ello funciona perfectamente bien, por lo que creo que podría ser un modelo interesante para los grandes puertos nacionales. De allí surgen las dos proposiciones que acabo de hacer.

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

Sr. Caviglia. — Señor presidente: quería formular alguna observación con respecto al artículo 17 de este proyecto de ley, en el entendimiento de que —según lo establece el inciso 4 del artículo 2340 del Código Civil— son bienes públicos las playas del mar y las riberas internas de los ríos navegables. Por lo tanto, de aquí surge que son de dominio público el mar territorial, las playas del mar y los ríos navegables. O sea que si todo esto es así, es por demás lógico que en idéntico sentido los puertos sean considerados de dominio público, ya que las aguas que permiten el acceso a ellos forman parte de toda la estructura portuaria. Lo referido no está contemplado en este artículo 17, más aún si se tratara de terrenos fiscales, teniendo en cuenta que el artículo 4º de la Constitución Nacional establece que el gobierno federal es el que provee a los gastos del Tesoro de la Nación con el producto de la venta o locación de tierras de propiedad nacional.

Por otro lado, el inciso 4 del artículo 67 de la Ley Fundamental establece que una de las atribuciones del Congreso es la de disponer del uso y de la enajenación de las tierras de propiedad nacional. De ahí que no veo la forma en que este artículo 17 del proyecto pueda ensamblarse dentro de una estructura jurídica.

De acuerdo con lo que he manifestado, si los particulares no pueden contar con la propiedad de estos bienes físicos, como bien lo establece el artículo 7º, a lo sumo podrán obtener el uso

y el goce de estos bienes, que seguirán siendo públicos en cuanto a su propiedad.

Por las razones expuestas, solicito a la comisión que me informe acerca del sentido de este artículo a los efectos de que pueda tomar una posición definitiva con respecto a este tema.

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

Sr. González (L.M.). — Señor presidente: en el mismo sentido en que se manifestara el señor diputado Bisciotti en relación con el artículo 12, solicito la inserción en el Diario de Sesiones de un documento elaborado por organizaciones empresarias y sindicales de Santa Fe, en el que se explica el porqué de la incorporación del puerto de esa ciudad dentro de la jurisdicción nacional. El texto del citado documento también podría servir de respuesta a un artículo aparecido esta mañana en un periódico de propiedad del señor Ramos, en donde se pregunta cuál es la causa por la cual el puerto de Santa Fe se encuentra incluido.

Por otra parte, en relación con la incorporación del puerto de Santa Fe, quiero dejar aclarado frente a mis pares —con quienes en algún momento he discrepado en torno de esa cuestión— que a partir de hoy será responsabilidad del Estado nacional garantizar el dragado de las vías centrales del río. Pero fundamentalmente a partir de la sanción de este proyecto de ley será responsabilidad del empresariado y de los trabajadores de esa ciudad demostrar, conjuntamente con los estados provincial y municipal, que la lucha de tantos años por la reactivación portuaria de Santa Fe tuvo sentido.

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

Sr. Ibarbia. — Señor presidente: no deja de sorprenderme la redacción del artículo 11 cada vez que intento buscar alguna racionalidad en su lectura.

El citado artículo —que tiende a resolver el destino de los puertos del Estado nacional actualmente bajo la órbita de la Administración General de Puertos—, dice así: "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 determina la reglamentación, el Poder Ejecutivo les transferirá a título gratuito, el dominio y/o administración portuaria."

El segundo párrafo de este artículo dice así: "En caso que las provincias respectivas..." —aquí deberíamos agregar a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires— "...no demos-

trasen interés por la mencionada transferencia del dominio o administración de sus puertos...” —es decir que no hubiera iniciativa de las provincias, la cual se supone es el principio de este artículo— “...o no arribaran a un acuerdo con la Nación...”. No entiendo de qué acuerdo puede tratarse pues a simple solicitud y cumplidos los requisitos que la Nación establezca, sin necesidad del consentimiento o de expresión coincidente de voluntades, ella se ve obligada a transferir el puerto...

Sr. Presidente (Pierri). — El señor diputado Larraburu le solicita una interrupción por intermedio de la Presidencia, señor diputado.

Sr. Ibarbia. — La concederé, señor presidente.

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

Sr. Larraburu. — Señor presidente: a los efectos de ahorrar tiempo en el debate, y más allá de que me referiré globalmente a la posición de la comisión con respecto a las modificaciones solicitadas por los distintos señores diputados, anticipo a los diputados García Cuerva e Ibarbia que la comisión aceptará la eliminación del segundo párrafo del artículo 11, que quedaría redactado de la siguiente manera: “A solicitud de las provincias y/o de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, en cuyos territorios se sitúen puertos de propiedad y/o administrados por el Estado nacional, y mediante el procedimiento que al respecto determine la reglamentación, el Poder Ejecutivo les transferirá a título gratuito, el dominio y/o administración portuaria.”

Así estaríamos aceptando la sugerencia planteada por el señor diputado García Cuerva.

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

Sr. Ibarbia. — Señor presidente: si se me hubiese dejado terminar mi exposición con respecto al artículo 11, tal vez se hubiera incorporado algún elemento más a la redacción aceptada por la comisión.

El artículo en cuestión se refiere a un acuerdo entre la Nación y las provincias. Hay una decisión de dismantelar los puertos que están dentro de la órbita de la Administración General de Puertos, ya que el Estado no sabe cómo conducir su gestión en el futuro. Puede mantenerlos bajo su órbita. ¿Bajo qué dependencia estatal habrán de administrarse los puertos que por razones geopolíticas, de fomento o económicas se mantengan en la órbita del Estado nacional? Adicionalmente se los podrá transferir a la actividad privada o se los podrá desafectar.

¿Cómo se hará esto sin una ley especial que los desafecte del dominio público?

Me ocupé de analizar integralmente el artículo 11 porque jamás habría podido imaginar una redacción más confusa. El artículo 11 debería disponer que el Estado nacional puede transferir sus puertos a las provincias o municipios, a la actividad privada o a esta categoría intermedia de persona jurídica privada de derecho público, que se crea en el artículo 12, con o sin la participación del Estado nacional, según se atienda o no al criterio del señor diputado Bisciotti.

Se debe decidir, como se hace en otros ámbitos de la actividad comercial e industrial que el Estado ha ejercido monopolícamente, dar participación a la actividad privada. La actividad portuaria, de acuerdo con la Constitución Nacional, no está vedada a los particulares. Sólo se exige al Estado nacional la habilitación de aquellos puertos destinados al tráfico interjurisdiccional e internacional. No debería excluirse al sector privado de la posibilidad de comprar los puertos que están bajo la órbita de la Administración General de Puertos.

Puede suceder que el Estado nacional se encuentre con que ni las jurisdicciones provinciales o municipales ni el sector privado estén interesados en esos puertos. Entonces, el Estado nacional debería estar autorizado para desafectarlos a fin de que no pesen sobre sus finanzas. Puede ser que determinados puertos no sea conveniente que se transfieran a la actividad privada por razones políticas, de fomento o económicas, intentándose el camino de transferirlos a una persona jurídica que tenga un régimen de funcionamiento privado y que haya sido creada por el derecho público. En este caso quedaría contemplada una determinada categoría de puertos que pueden especificarse en esta norma o no, como sucede con el texto consensuado en este cuerpo. En ese sentido, es valiosa la recomendación efectuada por el señor diputado Natale de que aun en el caso de los puertos en los que por razones políticas es difícil avanzar a esta altura de las circunstancias con su privatización, no se excluya a las sociedades de derecho privado de su administración.

Si en cualquiera de las categorías excluyéramos —como parece pretender la comisión al aceptar anticipadamente las observaciones que estamos formulando sin escucharlas *in totum*— a las sociedades de derecho privado, estaríamos creando el monumento más grande del país al gatopardismo, porque cambiaríamos algo para que nada cambie. De ese modo dismantelaríamos

mos la Administración General de Puertos pero crearíamos una administración general de puertos en cada una de las jurisdicciones provinciales en donde existe un puerto.

Es importante derribar la traba mental que nos hace ver al puerto como una actividad extraordinaria en la que se juegan la soberanía, la defensa y el patrimonio nacional. El puerto, de acuerdo con el artículo 14 de la Constitución Nacional, es una actividad comercial e industrial abierta al desarrollo de la iniciativa privada.

En síntesis, propondré las siguientes modificaciones a los artículos 11 y 12. Con respecto al artículo 11 solicito que se permita la transferencia de los puertos de dominio de la Nación o de la Administración General de Puertos a las provincias, las personas jurídicas de derecho privado o las personas jurídicas privadas de derecho público que eventualmente se constituyan.

En cuanto al artículo 12, propongo que se refiera a aquellos puertos a los que se pretenda otorgar un estatuto particular en donde el Estado nacional mantenga una participación en lo administrativo a través de las personas jurídicas de derecho público o bien se dé su administración a las personas jurídicas de derecho privado que eventualmente se creen.

De este modo en el artículo 11 se determina la transferencia del dominio y la explotación de los puertos en general y en el 12 se contempla la transferencia de la explotación y administración para los casos de los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe. Esto implica que hago una distinción entre estos últimos puertos en los que no se transfiere el dominio, y los otros en los que se puede transferir el dominio, la administración o la explotación a las provincias, las personas jurídicas de derecho privado o las entidades públicas no estatales.

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

Sr. Aramouni. — Señor presidente: en el artículo 11 se menciona en forma expresa y exclusiva a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, y no entiendo por qué se excluye a los puertos de Rosario, Santa Fe, Bahía Blanca y Quequén de la posibilidad de ser transferidos a las municipalidades respectivas.

Creo que la mención exclusiva de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires no hace más que reavivar el histórico pleito de la capital de la República.

Con relación al artículo 12, no me satisface en lo más mínimo la calificación de entes públicos no estatales. La clasificación de perso-

nas jurídicas en la Argentina, que surge claramente del artículo 33 del Código Civil y que ha sido recogida por los tratadistas de derecho administrativo, no contempla esta figura de entes públicos no estatales. Si se podría mencionar de un modo expreso a las sociedades de economía mixta interpretando tal vez el espíritu o la intención del legislador, ya que es un tipo societario contemplado en la legislación vigente y que se ajustaría a la redacción de este artículo 12.

Este tipo de sociedades, regulado en nuestro país por el decreto ley 15.349 de 1946, posibilita tanto la coparticipación económica como la administrativa entre el Estado y personas jurídicas de carácter privado. Puede revestir además tanto el carácter de estatal como el de privado, y así lo señalan, entre otros tratadistas, Gordillo y el propio Dromi en su libro *Derecho administrativo económico*. Gordillo sostiene que la sociedad de economía mixta puede ser una persona de derecho público o de derecho privado según la finalidad propuesta en su constitución. Esta referencia aparece en la página 107 de su libro *Empresas del Estado*.

Es así que estas sociedades pueden ser calificadas como personas de derecho público o de derecho privado en atención a sus fines; si son de orden colectivo serán de derecho público, y si se dedican a actividades económicas exclusivamente para entidades privadas, serán de carácter privado.

Es conveniente tener en cuenta cuál es el concepto de las sociedades de economía mixta, que se puede deducir claramente del artículo 19 de la norma antes señalada. De esta forma veremos que la redacción del artículo 12 se adecua a este tipo societario. Entonces, ¿por qué no las mencionamos directamente a fin de evitar interpretaciones contradictorias?

Las sociedades de economía mixta admiten la participación del Estado nacional, de los estados provinciales y de los municipios. Además, el decreto ley 15.349 no fija un número determinado de socios, con lo cual no hay limitación en cuanto a la cantidad de personas de carácter privado que pueden integrar este tipo de sociedades.

Otro aspecto a señalar es que en la coparticipación administrativa admite diversidad de socios con los distintos tipos societarios que se regulan en el derecho privado. Inclusive, en lo referente a la propia administración se dispone la diversidad en su integración, tanto en los órganos de administración como en los de gobierno.

Este tipo societario admite al mismo tiempo que la participación del Estado nacional, provincial o municipal pueda ser mayoritaria o minoritaria. Entonces, considero que aplicando el decreto ley 15.349 no sólo se soluciona la interpretación jurídica de lo que se quiere en este artículo sino que también se posibilita la regulación del tipo societario, evitándose todo tipo de conflictos e interpretaciones que puedan hacerse en la materia.

Con respecto al artículo 17, coincido con el señor diputado Caviglia —lo señalé en la sesión de ayer— en el sentido de que en este artículo, al igual que en el 18, se viola la Constitución Nacional. Además, no se tiene en cuenta el artículo 2340 del Código Civil, que califica a los bienes de dominio público, y tampoco se tiene en cuenta lo establecido por la Constitución Nacional en el artículo 4º y en el artículo 67, inciso 4º.

Lo mismo podemos decir con respecto al artículo 18; y en cuanto al artículo 19 me pregunto si no se renuncia al poder de policía, que el Estado está obligado a prestar. Esta obligación del Estado es un derecho que no puede delegar porque el poder de policía será gratuito.

Si bien ya señalé algunos de los aspectos que motivan mi crítica en cuanto al artículo 20, debo agregar que no resulta suficiente para asegurar el dragado de los canales de acceso al Río de la Plata, al Paraná inferior, al curso superior de este río, a los canales de acceso del Río Uruguay, ni las obras de infraestructura indispensables para la conservación y defensa del puerto de Quequén y su espejo de agua.

Entonces, ¿por qué no somos más explícitos en la redacción del artículo? También me pregunto si el Estado, a través de lo que dispone el artículo 22 en su inciso h), aunque se refiera a otro título, se reserva las facultades de establecer acuerdos, delimitando responsabilidades.

Insisto en que más bien parece ejercer funciones de amigable componedor y no de verdadero poder de policía con determinaciones de carácter inapelable para fijar las responsabilidades en cada uno de los casos.

Sr. Presidente (Pierri). — La Presidencia advierte al señor diputado que ha vencido su término.

Sr. Aramouni. — Señor presidente: quisiera que a Presidencia me aclare si un plazo de cinco minutos alcanza para la consideración de todo un título, con una gran cantidad de artículos.

Se trata aquí de cuestiones de puro derecho. Con mi crítica estoy contribuyendo al saneamiento de la redacción de esta ley, y si los señores diputados no lo creen así que recurran a los tratados de derecho administrativo, al Código Civil o a los tratados de derecho internacional, y entonces se advertirá que mi fundamento tiene el asidero de la ley y del derecho comparado.

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

Sr. Durañona y Vedia. — Señor presidente: voy a referirme a la propuesta formulada por el señor diputado Bisciotti, que a mi entender no guarda mucha correspondencia con las expresiones que sobre el puerto de Barranqueras hiciera el señor diputado Dussol en el día de ayer, y tampoco con lo manifestado por el señor diputado Luis González, acerca de que por fin el puerto de Santa Fe va a estar en manos de los santafesinos.

El señor diputado Bisciotti nos ha presentado un cuadro de la política portuaria nacional, aunque no sé por qué la ubica en la administración y explotación de puertos, quizás desestimando con este argumento las facultades de este Congreso para trazar las políticas nacionales a través de la ley.

Un ilustrado legislador salteño, como fue el senador Carlos Serrey, dijo en una oportunidad que legislar no quiere decir apropiarse de los bienes sobre los cuales va a versar la legislación. Hay bienes, como los pozos de petróleo, las minas, las caídas de agua, los bosques o los puertos, que perfectamente pueden ser motivo de preocupación por parte de una política nacional a través de la legislación que dicte el Congreso de la Nación, para lo cual no es necesario que en cada oportunidad volvamos a retrotraernos a los cantos de sirenas que vienen entonándose desde hace décadas engañando a los pueblos del interior, diciendo que la mayor garantía y custodia para esos bienes es que su dominio figure a nombre del Estado nacional.

Hoy se ha comprobado lo inexacto de esa afirmación y doctrina. Se ha comprobado que fue precisamente el Estado nacional el que pudo disponer de la política monetaria, del crédito, de la emisión descontrolada y del uso que hizo de los bienes que expropió a las provincias, con el argumento de que la política nacional tiene que pasar por la propiedad de los bienes.

La política nacional pasa por el instrumento de la legislación que perfectamente puede darse en este texto y que lamentablemente no se da, como lo expuse en el día de ayer durante la consideración en general de este asunto.

No comprendo cómo el señor diputado Dussol pudo estar tan alborozado por las posibilidades que para el Chaco le brinda su puerto cuando ahora nos enteramos que la provincia de Buenos Aires no tiene capacidad para administrar uno, ni tiene personal técnicamente capaz; que la provincia de Santa Fe se halla en la misma situación y que el federalismo al que alude el señor diputado Bisciotti es una suerte de federalismo al revés, donde están preservadas las provincias con la continuidad de este sistema de propiedad nacional, que no ha traído otra cosa que postración a la economía del país y desarraigo en el interior.

Este debate se ha producido con motivo de haberse consignado la palabra "transferencia". Ocurrir que los puertos pertenecen al dominio público de la Nación o de las provincias según el lugar en que se encuentren. Así lo han consagrado el Código Civil y la doctrina de la Constitución Nacional. Por consiguiente, las provincias argentinas no necesitan de ninguna transferencia graciosa o condicionada para ejercer el derecho de dominio o los de explotación o administración, sin perjuicio de una política nacional— como pide el señor diputado Bisciotti— que esté contenida en una ley de la Nación, que es la facultad más alta que tiene el Congreso, y no inmiscuirse en la propiedad de los bienes de las provincias.

Si realmente esta iniciativa consiguiera el propósito de ser el sistema normativo que debieran cumplir particulares, funcionarios públicos y los Estados nacional y provincial, seguramente esa política nacional estaría contenida en el proyecto.

Lamentablemente, como sostuve anoche, este proyecto es modesto y no registra este alcance, pero al menos constituye un avance en favor de los derechos de las provincias y, sobre todo, de la inversión privada, ya que autoriza a construir, administrar y ejercer el dominio particular sobre los puertos.

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

Sr. Gentile.— Señor presidente: interpreto que el aporte efectuado por el señor diputado precopinante es importante porque creo que hace falta una definición de la relación de este reglamento con lo que dispone el Código Civil en materia de bienes públicos.

Sé que ha sido preocupación de la comisión lograr una armonización respecto de este asunto, lo que fue motivo de conversaciones entre ayer y hoy. Indudablemente, al introducir la cuestión de la transferencia del dominio por

el artículo 11, se crea una perturbación para esa armonización con el Código Civil.

Pienso que lo que está en juego, en todo caso, es la administración o la explotación de los puertos, no el dominio de ellos, porque incluso cuando la primera parte del artículo 11 se refiere a las transferencias a título gratuito del dominio, esto se proyecta sobre la segunda parte del texto originario —que después la comisión ha propuesto reformar—, vinculada a la transferencia a los particulares. Entonces, ¿por qué motivo vamos a introducirnos en una cuestión que provocará choques con una disposición permanente, como es el artículo 2.340 del Código Civil, y por qué vamos a hacer transferencias de inmuebles a particulares a título gratuito?

Entiendo que lo mejor en este caso es eliminar todo lo que se refiere a la propiedad, o sea al dominio en el sentido que expresa el Código Civil, y suprimir la expresión "de propiedad y/o". O sea que quedaría "...en cuyos territorios se sitúen puertos administrados por el Estado nacional...".

Pero si bien se eliminó la parte del primer párrafo referida a la transferencia del dominio y/o administración portuaria a título gratuito, en el segundo párrafo del artículo se vuelve a hablar de dominio. En la modificación que propone el señor diputado Bisciotti también se hace referencia en algunos casos al dominio del Estado nacional, pero creo que en ese supuesto no cambiaría el sentido si se suprime esa expresión.

Con respecto al artículo 13 ya habíamos dicho durante la discusión en general que sería importante introducir alguna modificación para adaptarlo al artículo 33 del Código Civil. Diría que esa adaptación sería muy fácil si el texto fuera el siguiente: "Los puertos pueden ser operados, explotados y administrados por personas jurídicas estatales, mixtas o privadas, con la limitación prevista en el artículo anterior...", continuando luego de la misma forma en que está redactado el texto original. Pienso que con esto también dejaríamos salvadas las observaciones que hicieramos durante el tratamiento en general.

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

Sr. Baylac.— Señor presidente: el señor diputado García Cuerva, de la UCEDE, intentaba poner sobre las espaldas de quienes representamos los intereses del pueblo de la provincia de Buenos Aires una suerte de renun-

cia acerca de lo que podríamos conseguir con esta legislación.

Diría que al señor diputado García Cuerva le vendría bien recordar lo expresado por el señor diputado Durañona y Vedia respecto de las expresiones del senador salteño, quien sostuvo que legislar no era apropiarse de los bienes sobre los que trata la legislación. Creo que este concepto que manifestara el señor diputado Durañona y Vedia podría vincularse claramente con lo sostenido por el señor diputado García Cuerva. Le quiero aclarar que, mediante esta legislación, quienes representamos al pueblo de Buenos Aires no estamos renunciando a adquirir nada; muy por el contrario, lo que intentamos es rescatar la articulación, desde el Estado nacional, de un modelo de acumulación de riqueza que mejore la calidad de vida de los bonaerenses.

Detrás de esa discusión hay dos aspectos que no se subrayan. Uno de ellos es que la llave para que el Senado apruebe este proyecto de ley consiste en que los artículos 11 y 12 queden redactados tal como están; ésta es la única forma de conseguir que los "padres de la Patria" aprueben la Ley de Puertos.

El segundo argumento —que expresara eloquentemente el señor diputado Durañona y Vedia— rescata lo que hay detrás de la máscara en discusión, que es a cuántas cosas vamos renunciando de la Nación a las provincias y de éstas a los municipios en orden a sostener que hemos sido malos administradores, es decir, ineficientes en el manejo de la cosa pública, para finalmente renunciar al Estado.

Si seguimos así y continuamos convenciendo al presidente Menem, mucho me temo que éste va a terminar siendo una suerte de ministro de Relaciones Exteriores del país.

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

Sr. Baylac. — Quiero aclarar a la Presidencia que le concedo la interrupción al señor diputado siempre y cuando se quiera referir al tema en cuestión.

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

Sr. Albamonte. — Señor presidente: realmente no entiendo las palabras vertidas por el señor diputado preopinante, razón por la cual le pediría que sea un poco más claro.

El señor diputado Baylac dice que permanentemente estamos renunciando de la Nación hacia las provincias y de éstas hacia los municipios.

Sin embargo, siguiendo la trayectoria del señor diputado Baylac, puedo decir que cuando se iba a reformar la Constitución de la provincia de Buenos Aires, él era uno de los que más defendía la autonomía de los municipios.

El señor diputado Baylac era uno de los que sostenía más firmemente que los municipios debían contar con los instrumentos necesarios para actuar en beneficio de la comunidad.

Por entender que el señor diputado por Buenos Aires ha incurrido en una contradicción —salvo que no haya entendido bien—, le solicito la correspondiente aclaración.

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

Sr. Baylac. — Señor presidente: es bueno que haya intervenido el señor diputado Albamonte, porque todos los días nos recuerda la importancia y la necesidad de que en la provincia de Buenos Aires —¡ojalá lo consiga el doctor Duhalde!— se reabra el debate para proceder a la reforma de su Constitución.

Cada vez que interviene el señor diputado Albamonte en esta Cámara me recuerda aquella famosa discusión que se suscitó en su momento; por ello lo convoco a que replantee su posición con relación al tema de la reforma constitucional, y que nos apoye para que en la gestión del doctor Duhalde logremos ese cometido.

Decía que lo que trasladamos de la Nación a las provincias y de éstas a los municipios no son los instrumentos necesarios para restablecer la posibilidad de un país en serio, sino que estamos trasladando la crisis de nuestra ineficiencia como Estado nacional; estamos atomizando la crisis en lugar de asegurar coherentemente una política nacional con instrumentos que nos den posibilidad de conseguir un modelo de acumulación de riqueza.

No renuncio a los argumentos que en su momento esgrimí en pro de la reforma de la Constitución provincial; defendemos la autonomía de los municipios y su vinculación con los poderes de decisión.

Estamos discutiendo un proyecto de ley de puertos que de hecho significa otorgar a las provincias que tienen riberas en ríos o mares, la posibilidad de que puedan manejar sus puertos. Pero lo que nosotros pretendemos es que se rescaten cinco puertos —Bahía Blanca, Quequén, Rosario, Santa Fe y Buenos Aires— con el fin de que queden incluidos dentro de la órbita del Estado nacional. Consideramos que desde allí debe articularse la política de creci-

miento del país puesto que constituyen las compuertas que se abren y cierran para posibilitar la riqueza de la Nación.

Para nosotros constituiría un grave error si nos dejamos llevar por el capricho de un senador que, derrotado en lo político, pretende imponer a esta Cámara su criterio para que cambie- mos nuestra coherencia en rescatar los puertos que fueron jerarquizados por necesidad de la Nación.

¡No son los puertos de Bahía Blanca, de Rosario, de Quequén, de Santa Fe o de Buenos Aires! ¡Son los puertos de la Nación, por donde saldrán las riquezas que produce nuestro pueblo para mejorar su calidad de vida!

¿Qué pasaría si de pronto un gobernador se encapricha con otro y —utilizando los conceptos del señor diputado Albamonte cuando decía que al reformarse la Constitución de la provincia de Buenos Aires se daba la posibilidad de expropiar bienes en beneficio de la comunidad, y que podían existir concejales arbitrarios— impide que los productos de una determinada región puedan salir por un puerto ubicado en su provincia?

¿Cómo resolvemos todo esto si renunciamos a uno de los instrumentos fundamentales de la política nacional?

No quiero que el presidente Menem termine siendo ministro de Relaciones Exteriores y Culto de nuestro país; deseo que sea un presidente con decisión política que deje de aceptar los cantos de sirenas de los liberales argentinos, que quieren convencerlo para que termine siendo tan sólo un hombre que conduzca la política exterior de la Nación. (*Aplausos.*)

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

Sr. Avila Gallo. — Señor presidente: aquí pareciera que los gobernadores de provincia son enemigos de la Nación, según he interpretado de las palabras vertidas por el señor diputado Baylac. A mi juicio, los gobernadores de provincia son los verdaderos y auténticos defensores del federalismo argentino, lo cual significa defender la patria misma.

No es posible que estemos aceptando semejante barbaridad en el sentido de que se está atacando el orden nacional. Por otro lado, considero que cuando devolvamos a las provincias toda la capacidad impositiva que la Nación les ha robado, nuestro país nacerá y crecerá verdaderamente.

Simplemente había solicitado que se me anotara en la lista de oradores para formular esta aclaración.

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

Sr. Bisciotti. — Señor presidente: si bien oportunamente había solicitado el uso de la palabra para contestar al señor diputado Durañona y Vedia, aprovecharé esta ocasión para formular una propuesta en relación con la votación de este proyecto de ley, cuya sanción apoyamos porque queremos que el país cuente con una ley de puertos.

Aunque habíamos resuelto que la votación en particular se hiciera por títulos, dado que estamos en desacuerdo con los artículos 11 y 12 del proyecto, solicitamos que sean votados separadamente del título que los contiene, pues de lo contrario nuestro bloque estaría votando en contra del resto de los artículos que forman parte del mismo título. En consecuencia, sugiero que en primer término la Cámara se pronuncie acerca de los artículos 11 y 12, y luego votar el resto de los artículos del Título III. Así, nuestro bloque estaría en condiciones de votar negativamente los artículos 11 y 12 y proponer a continuación, en su reemplazo, dos artículos que tiendan a preservar la intervención del Estado nacional.

Nosotros estamos hablando de la administración de los puertos para que queden en manos no del Estado sino de entes en los que tengan participación el propio Estado nacional, la provincia en donde se halla el puerto, el municipio, los usuarios, los prestatarios y los gremios. Este es el concepto global de la política que propiciamos. No somos estadistas que venimos con la concepción de antaño; no hablamos de los viejos problemas sino del criterio global con que se manejan los mejores puertos del mundo.

Por las razones expuestas, y teniendo en cuenta lo acordado con el señor diputado Larraburu, solicito a la Presidencia que tenga en cuenta mi petición en el sentido de modificar en esta ocasión el procedimiento de la votación.

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

Sr. Fescina. — Señor presidente: dado que evidentemente estamos discutiendo acerca del meollo del proyecto de ley, y el debate está adquiriendo un tono político que quizá no nos permite discernir qué es lo más adecuado y justo, desearía que el señor diputado Bisciotti, con el permiso de la Presidencia, diera lectura del artículo 12 propuesto en sustitución del actual.

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

Sr. Bisciotti. — Señor presidente: El artículo 12 que proponemos, dice así: "La administración de los puertos nacionales de Santa Fe, Rosario,

Buenos Aires, Quequén y Bahía Blanca será ejercida por sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales, mediante la participación del Estado nacional, de la provincia en cuyo territorio se encuentre enclavado el puerto, del o de los municipios en cuyo o cuyos ejidos se encuentre situado el puerto, de la cámara o cámaras empresarias que reúna a los operadores y/o prestadores de servicios portuarios, de la cámara o cámaras empresarias que reúnan a los usuarios del puerto, y de las asociaciones profesionales de los trabajadores vinculados a la actividad portuaria, unificándose la representación sectorial en la composición del órgano administrador.

"Las entidades que administren y exploten esos puertos tienen la facultad de determinar el propio tarifario de servicio, debiendo las administraciones invertir en el mismo puerto sus utilidades, conforme a las modalidades que establezca la reglamentación."

Sr. Presidente (Pierri). — Continúa en el uso de la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Fescina. — Señor presidente: los puertos indicados en el artículo 12 tienen trascendencia interjurisdiccional. Se nutren de la actividad de todo el país y no responden únicamente a la riqueza de tal o cual provincia sino a los intereses de todo el país.

Esto comporta la necesidad de la presencia del Estado nacional, que no puede delegar su rol de armonizador de los intereses en juego. Esa función, que no es la del Estado empresario o intervencionista, es indelegable.

Particularmente, a partir de la propuesta del artículo que crea la participación de sectores privados en los entes administradores, se puede imaginar que en esos órganos estará concentrada la más vasta variedad de los intereses económicos del país.

No sólo se trata de los intereses económicos de mayor envergadura, ya que estará toda la economía del país representada por los exportadores, los importadores, los industriales, los productores y los prestadores de servicios. Para que haya equilibrio y armonía entre los intereses en juego hace falta anteponer una fuerza tan gravitante como la que tienen ellos. Por ello se justifica la presencia del Estado nacional.

Dado que no es posible delegar todas las facultades del Estado, ya que algunas le son propias y debe mantenerlas si quiere seguir subistiendo como tal y como protector de la Nación, apoyo la propuesta del señor diputado Bisconti. (Aplausos.)

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

Sr. Ibarbia. — Señor presidente: quiero efectuar una aclaración con respecto a la vehemente intervención del señor diputado Baylac, quien se refirió a la posibilidad de que un gobernador de la provincia se alce contra la Constitución Nacional y, mediante la decisión de los poderes provinciales, se limiten las libertades establecidas en el artículo 14 y concordantes de la Carta Magna y se afecte el tráfico interprovincial o internacional.

Tengo que reconocer que esa posibilidad puede existir. Esta alternativa que en la práctica podría llegar a generarse tiene una solución en la propia Constitución Nacional, que reserva a la Corte Suprema de Justicia de la Nación la posibilidad de revisar aquellas disposiciones provinciales —leyes, decretos u otro tipo de normativa— que se alzaren contra la letra de nuestra Carta Magna.

Considero que ése es el mismo sentido que persigue la disposición del decreto 2.284/91, de deregulación, que encomienda a la Procuración General de la Nación reclamar la declaración de inconstitucionalidad de una norma vigente en la provincia de Córdoba —ahora suspendida—, que limita, regula y enerva la libertad de tránsito y de transporte en la jurisdicción provincial al reservar a camiones con matrícula cordobesa la posibilidad de llevar cargas originadas en esa provincia. Es decir que aquí tenemos lo que el señor diputado Baylac reclamaba respecto de un posible fantasma que no podía aparecer en el futuro: un gobernador que se alza contra el espíritu y la letra de nuestra Constitución Nacional.

Pero reitero que felizmente en nuestra Carta Magna hallamos el remedio, porque según su letra corresponde a la Corte Suprema de Justicia de la Nación la revisión de aquellas normas y la declaración de su inconstitucionalidad por contrariar el espíritu de la Constitución Nacional.

La transferencia de los puertos del Estado nacional a las provincias no significa que se transfiera la potestad del gobierno federal para resolver acerca del tráfico interprovincial o internacional de personas o mercaderías (Aplausos.)

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

Sr. Kohan. — Señor presidente: esta discusión gira alrededor del concepto profundo de lo que significa el federalismo en esta nueva Argentina que intentamos construir.

Me llama mucho la atención que diputados de la Unión Cívica Radical, que defendieron con ahínco la instauración de un nuevo federalismo en la Argentina allá por 1986, cuando se discutió el proyecto de ley sobre traslado de la Capital, hoy se opongan a esta reivindicación largamente esperada por las provincias, plasmada en el Acuerdo de Luján...

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

Sr. Kohan. — Sí, señor diputado.

Sr. Presidente (Pierri). — Para una interrupción tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. D'Ambrosio. — Señor presidente: para no avanzar mucho sobre fantasmas que creo que no existen, debo aclarar que este artículo que proponemos es el que se votó por unanimidad en la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados antes de que el Senado irrumpiera con su intempestiva declaración.

Para evitar posibles avances sobre interpretaciones malignas de estos diputados que no saben defender los intereses de sus provincias ni entienden lo que es el federalismo, le anticipo al señor diputado preopinante que si se pregunta por qué defendemos este criterio, tendrá que incluir en su interrogante a los señores diputados Larraburu y Venesia, así como a todos los legisladores del justicialismo que suscribieron junto con nosotros el dictamen de comisión. (Aplausos.)

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

Sr. Kohan. — No, señor diputado. Deseo terminar de exponer mi pensamiento para evitar que se prejuzgue acerca de lo que voy a expresar.

Lo que proponemos no es otra cosa que un federalismo de concertación, un federalismo cooperativo. ¿Qué quiere decir esto? Que no desconocemos que hay políticas que requieren unicidad de decisión, es decir que la decisión respecto de la política portuaria sea única. Esto no significa que haya unificado en las decisiones, lo cual es una cosa muy diferente.

Para poder interpretar el espíritu y alcance del artículo 11, no podemos analizarlo desvinculándolo del alcance y espíritu del artículo 22. Este último precisamente trata de la autoridad de aplicación y en su inciso g) establece como una de sus funciones la de proponer al Poder Ejecutivo las políticas generales en materia portuaria y de vías navegables.

En el último párrafo de este mismo artículo 22, que aún no hemos examinado, se dispone que la autoridad de aplicación contará con un consejo asesor *ad honorem* integrado por un representante por cada uno de los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe; un representante por los puertos provinciales y un representante por los puertos privados. Esto quiere decir que es necesario garantizar la efectiva participación de las provincias en las que están enclavados estos puertos, que obviamente inciden en la actividad económica de dichas provincias, y construir una política única que quede en manos de la autoridad de aplicación nacional.

No hay que buscar fantasmas en la transferencia de potestades a las provincias ni pensar que se aplicarán políticas distintivas según los caprichos de los gobernantes. Esa sería una actitud absolutamente equivocada. El federalismo que debemos construir es cooperativo y de concertación y está plasmado en el proyecto de ley bajo análisis.

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

Sr. Cortese. — Señor presidente: deseo contestar brevemente al señor diputado Ibarbia, quien formuló algunas afirmaciones vinculadas con nuestra provincia de Córdoba.

Deseo señalarle que la norma regulatoria a la que él hizo referencia tuvo vigencia durante mucho tiempo en Córdoba por haber sido el último acto del gobierno militar. Se trata de una normativa altamente regulatoria y que fue suspendida en su aplicación por el gobierno democrático.

Este es un tema que, de ser resuelto aisladamente por cada una de las provincias, generará dificultades mayúsculas. Naturalmente se exigen comportamientos uniformes y en esa línea de acción el decreto regulatorio del presidente Menem convoca —más allá de la decisión adoptada— a un análisis integral de la problemática de todas las provincias para que haya uniformidad de respuestas en torno del tema del transporte, que desde ya no se agota en el límite territorial de cada provincia ya que se vincula a la economía de todos los sectores del país; en este caso particular, con la intervención de la problemática particular de los puertos.

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

Sr. García Cuerva. — Señor presidente: me veo obligado a intervenir por haber sido aludido por el señor diputado Baylac y porque de sus palabras surge la presunción de que parte de lo que

se discute aquí no responde al pensamiento de esta Cámara exclusivamente, sino que surge de una inquietud de la Cámara de Senadores y en especial de un senador en particular.

Deseo recordar que aquellos diputados que participaron extensamente en el debate en la Comisión de Transportes —previo a la aprobación por la Cámara de Senadores del proyecto que hoy estamos considerando— saben que el proyecto motivó una disidencia del diputado que habla, apoyada en el mismo criterio que hoy sostengo en cuanto al federalismo y a la transferencia de los puertos a las provincias.

De manera que ni en mi pensamiento ni en el de la UCEDE en general hay algún grado de aquiescencia con el criterio de personas extrañas, desde el punto de vista ideológico, a la normativa que consideramos más apta para el crecimiento de todos los puertos de la República Argentina.

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

Sr. Baylac.— Señor presidente: quisiera hacer una pregunta a la comisión, a través de una hipótesis que voy a plantear. Si todas las provincias que tienen puertos solicitaran su transferencia junto con la Capital Federal, ¿quedarían en el país puertos de propiedad del Estado nacional, teniendo en cuenta que desaparece la segunda parte del artículo 11, tal cual fue convenido con el bloque de la Unión del Centro Democrático?

Sr. Presidente (Pierri).— Corresponde que la comisión se expida sobre las distintas propuestas formuladas por los señores diputados.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Larraburu.— Señor presidente: voy a responder a las inquietudes de los señores diputados y quiero comenzar ratificando la acotación del señor diputado D'Ambrosio. Es cierto que en su oportunidad el señor diputado Venesia, el señor diputado Castillo, quien está en el uso de la palabra y otros diputados justicialistas integrantes de la Comisión de Transportes firmamos un despacho propiciando un proyecto de ley en cuyo artículo 22 o 24 se hablaba de los puertos nacionales de Quequén, Rosario, Buenos Aires y Bahía Blanca, a los que posteriormente se agregó el de Santa Fe.

Debemos hacer un poco de historia en esta cuestión. Cuando estábamos a punto de ingresar ayer al recinto de esta Cámara —esto lo mencionaron también, según tengo entendido, los señores diputados D'Ambrosio y Dussol— nos enteramos de que en forma acelerada y tras un debate de no más de cinco minutos —cuando

el nuestro lleva ya varias horas— el Senado había sancionado el proyecto de ley de puertos, sanción que fue bienvenida por todos más allá de las formas y de los tiempos.

Los diputados aquí presentes, tanto los que trabajamos intensamente en esta cuestión como los demás, esperábamos como muchos otros argentinos la sanción de un instrumento tan necesario, por los fundamentos expuestos tanto ayer como hoy.

Hemos tenido largas cavilaciones con el señor diputado Venesia y con otros compañeros de bancada y el tema nos insumió largas horas de reflexión y de dudas. Debemos ser honestos al admitirlo así en el recinto. Cuando comenzamos a recibir críticas de sectores que decían que estábamos demorando la sanción del proyecto, nosotros decíamos con honestidad que las dudas estaban planteadas alrededor del artículo 11, y señalábamos que habíamos firmado un despacho anterior pero que no tendríamos inconveniente en modificar nuestro criterio al respecto si con ello aportábamos un beneficio al país y contribuíamos a acelerar la sanción de la norma.

Concurrimos al Senado, donde ciertamente encontramos una posición muy dura por parte de los senadores que trabajaron en este tema. Mantuvimos reuniones conjuntas —tanto de la comisión como en forma individual— con los distintos sectores de la comunidad portuaria pertenecientes a los grandes puertos de Rosario, Quequén, Buenos Aires, Bahía Blanca y Santa Fe.

No quiero con esto incomodar al señor diputado Bisciotti o al señor diputado Baylac, pero también hay diputados de esas provincias que pueden abonar lo que estoy diciendo.

A quienes hemos sufrido el mal manejo, la burocracia de la que hablábamos ayer, la superposición de estructuras, de responsabilidades y funciones, se nos pidió que allanáramos algunas cuestiones controvertidas para dar trámite rápido a este proyecto de ley. Portuarios, empresarios, sindicalistas y hombres del gobierno...

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

Sr. Larraburu.— Sí, señor diputado.

Sr. Presidente (Pierri).— Para una interrupción tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Albamonte.— Señor presidente: en el fragor del debate a veces uno se olvida de cosas que debía haber mencionado. En este sentido,

el señor diputado Ibarbia es autor de una propuesta que quiero formular en este momento y que consiste en sustituir el primer párrafo del artículo 17 por el siguiente: "Los particulares pueden construir, operar, explotar y administrar puertos en terrenos fiscales o de su propiedad, o de terceros, o plataformas fijas o flotantes para el alije o completamiento de cargas, cualquiera sea su uso o destino, teniendo en cuenta las normas nacionales, provinciales o municipales en vigencia...".

Entendemos que esto es muy importante y por eso hacemos un llamado a la comisión para que se tenga en cuenta este agregado, ya que las nuevas técnicas de carga y descarga obligan cada vez más a la utilización de plataformas fijas o flotantes. Por lo tanto, sería altamente conveniente que dicha práctica no esté de alguna manera cercenada en esta norma legal.

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

Sr. Larraburu. — Señor presidente: estaba diciendo que hemos escuchado a los verdaderos protagonistas del quehacer portuario, fundamentalmente de los grandes puertos, que tanto preocupan a los señores diputados Bisciotti, Baylac, D'Ambrosio, Natale, a quien les habla y a los diputados de la Unión del Centro Democrático. Es algo que nos preocupa porque somos argentinos y legisladores de la Nación, así como hombres políticos que vivimos y transitamos casi a diario las realidades y las angustias de cada una de estas ciudades portuarias.

Llegamos a la conclusión de que contribuímos a agilizar la sanción de esta normativa, teniendo en cuenta que lo hacemos en nombre de una bandera que es cara al sentimiento de la mayoría de los legisladores que estamos aquí sentados: la de la lucha por la reivindicación del federalismo.

Yo no quiero albergar los malos pensamientos que asaltan al señor diputado Baylac, quien —como lo ha señalado en el transcurso del debate del día de ayer— es mi coterráneo y amigo. Creo en las instituciones de la República y en la responsabilidad de las provincias argentinas. Creo en los hombres que las gobiernan, más allá de los colores políticos que representan. No caben dudas acerca de la trascendencia de transferir los puertos medianos y menores; es hora que comprendamos nuestra adultez como Nación, lo cual implica que los estados provinciales ya son lo suficientemente maduros como para asumir el rol que les cabe y ser protagonistas en este terreno tanto de sus éxitos

como de sus fracasos. Así —más allá de las diferentes posiciones políticas— lo hemos acordado repetidamente a lo largo del complejo derrotero de la tramitación parlamentaria que ha tenido este proyecto de ley.

No creo que el gobernador Duhalde —que está por asumir en las próximas horas— o quienes lo sucedan pretendan alguna vez fundir o cerrar un puerto como el de Bahía Blanca o el de Quequén.

Cico que tanto el doctor Duhalde como quien lo suceda en la gobernación de la provincia de Buenos Aires, sabrán actuar con sabiduría interpretando la realidad portuaria que vive el país y el mundo; y adoptando las medidas necesarias para generar una efectiva competencia.

No sé si a los productores de La Pampa les interesa realmente que el puerto de Bahía Blanca sea de la Nación o de la provincia. A los productores del interior les importa que el puerto de Bahía Blanca funcione y que los costos bajen, que se mantenga el servicio de dragado y que los servicios de pilotaje, practicaje y remolque no estén monopolizados. Es decir, se preocupan por las mismas cuestiones que el gobierno nacional viene encarando desde hace varios meses con el objetivo fundamental de disminuir los costos portuarios y que comenzará a hacerse realidad a partir de la sanción de esta iniciativa, cuando empecemos a hablar del marco regulatorio del dragado, cuando legislemos sobre el remolque, el practicaje y el pilotaje.

En síntesis, es hora de que devolvamos a las provincias los puertos que les corresponden y que son de su dominio. Por mi parte, tengo plena fe en su buen funcionamiento a partir del acto de transferencia.

El espíritu conciliador y reflexivo nos ha llevado a proponer una fórmula que responda equilibradamente a todas las inquietudes aquí planteadas. Ella sería de aplicación a aquellos puertos como los de Rosario, Santa Fe, Buenos Aires, Quequén y Bahía Blanca, donde sin duda, como se ha expresado, la magnitud de su actividad trasciende el marco de dos provincias y un municipio.

No nos hemos olvidado de Pavón; y es así que proponemos responder a la aspiración federalista de las provincias transfiriéndoles también estos puertos mayores. Pero de igual manera procuramos resguardar el interés general condicionando este particular traspaso a la formación de administraciones portuarias locales e independientes en cada uno de ellos. Con esto prevemos asegurar un marco participativo para que los intereses portuarios y de los sectores de la producción y del trabajo se embarquen en la

misma nave y remen juntos en pos de un destino común.

Hemos aceptado la propuesta del señor diputado Natale luego de haberla estudiado en profundidad e incluido lo referido a la forma en que se van a manejar estos grandes puertos, sean dominio de la Nación o de los estados provinciales. Lo que nos interesa fundamentalmente es el manejo descentralizado de todos ellos por cada uno de los sectores que tengan que ver con el puerto ya que, como expresé, no sólo tendrán cabida en este aspecto los entes públicos no estatales sino también las sociedades de derecho privado, ampliando así el contenido del artículo 12.

Preveo las condiciones necesarias para que tales administraciones tengan la autonomía de gestión necesaria que desde las épocas de la Liga Hanséatica tienen los puertos más destacados del mundo, asegurando que sus beneficios no se dispersen entre los intereses individuales sino que se adjudiquen al mejoramiento del mismo puerto como unidad de producción. Complementariamente nuestra propuesta brinda las garantías necesarias para evitar que esta vital actividad sea pasto de monopolios o intereses sectarios, asegurando un marco para la necesaria transparencia y competencia que requiere toda actividad.

Apoyo la posición del señor diputado Bisciotti en el sentido de votar por separado los artículos 11 y 12 del proyecto en consideración en función de las disidencias existentes con el bloque de la Unión Cívica Radical, votándose el resto de los artículos en conjunto.

Concluyo anticipando que el señor diputado Venesia procederá en nombre de la comisión a informar a la Honorable Cámara las modificaciones que hemos aceptado.

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

Sr. Venesia.— Señor presidente: con relación al artículo 11, la comisión propone que el primer párrafo quede tal como está redactado en el proyecto aprobado en general.

Con respecto al segundo párrafo de este mismo artículo y tal como lo señaló el señor diputado Larraburu, recogiendo las distintas posturas vertidas por los señores diputados, la comisión propone la siguiente redacción: "En caso que las jurisdicciones indicadas en el párrafo anterior no demostrasen interés por la mencionada transferencia del dominio o administración de sus puertos, el Poder Ejecutivo podrá mantenerlos bajo la órbita del Estado nacional, transferirlos a la actividad privada o bien desafectarlos."

Con respecto al artículo 12 aceptamos las sugerencias planteadas por el señor diputado Natale, por lo que quedaría redactado de la siguiente manera: "En el caso especial de los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe, la transferencia prevista en el artículo anterior se efectuará a condición de que, previamente, se hayan constituido sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales que tendrán a su cargo la administración de cada uno de esos puertos. Estos entes se organizarán asegurando la participación de los sectores particulares interesados en el quehacer portuario, comprendiendo a los operadores, prestadores de servicios, productores usuarios, trabajadores y demás vinculados a la actividad. Las provincias en cuyo territorio se encuentre emplazado el puerto y, el o los municipios en cuyo o cuyos ejidos se halle situado el puerto también tendrán participación en los entes, de acuerdo a la modalidad que establezca el estatuto respectivo de cada puerto. Las personas jurídicas que administren y exploten los puertos mencionados tendrán la facultad de determinar el propio tarifario de servicios, debiendo invertir en el mismo puerto el producto de su explotación, conforme lo establezca el estatuto respectivo."

Con relación al artículo 13 aceptamos la modificación propuesta por el señor diputado García Cuerva. Por lo tanto, el último párrafo del artículo quedaría redactado de la siguiente manera: "La explotación y operación serán concedidas para cada una de las terminales especializadas que resulten de la sectorización de cada puerto cuando las características físicas del mismo así lo permitan."

Con respecto a los demás artículos, la comisión no acepta modificaciones.

Sr. Presidente (Pierri).— Se va a votar el artículo 11 por el sistema mecánico.

—Resulta afirmativa de 89 votos. Votan 146 señores diputados sobre 151 presentes.

Sr. Presidente (Pierri).— Se va a votar el artículo 12, también por el sistema mecánico.

—Resulta afirmativa de 93 votos. Votan 153 señores diputados sobre 159 presentes.

—Se votan y aprueban los artículos 13 a 20.

Sr. Presidente (Pierri).— En consideración el Título IV, que incluye el artículo 21.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

—Varios señores diputados hablan a la vez.

Sr. Presidente (Pierri). — ¿Va a hacer uso de la palabra, señor diputado?

Sr. Aramouni. — Sí, señor presidente. ¡Cómo no voy a hablar respecto de este artículo! (*Risas y aplausos.*)

Señor presidente: voy a ser breve, porque en el día de ayer me referí a este aspecto de la jurisdicción y control, es decir, al poder de policía. Hoy voy a invocar la fuente en la que me basé para sustentar lo que expresé en el debate en general.

Muy especialmente tuve en cuenta a un célebre administrativista, como es el caso del doctor Rafael Bielsa, quien en su *Compendio de Derecho Administrativo*, segunda edición, se refiere al régimen del dominio público. Allí nos habla del dominio marítimo y en la página 291 se refiere a los puertos, ancladeros, ensenadas y bahías.

En cuanto a los derechos que el Estado tiene en el mar territorial, Bielsa dice lo siguiente: "En virtud del poder de policía y de la jurisdicción general, el Estado ejerce derechos importantes de orden económico-político, de policía fiscal, de policía de seguridad y sanidad, y en razón de esos fines tiene jurisdicción judicial, especialmente en lo criminal."

Cuando hace mención a la policía en general manifiesta lo siguiente: "Tanto por razones de orden internacional como nacional, el Estado ejerce en sus aguas territoriales amplios derechos de policía: a) internacional, como el de obligar a los beligerantes a respetar el mar territorial y el de oponerse a cualquier acto de hostilidad, etcétera..." —esto lo sostiene Bielsa y ayer un señor diputado dijo que estas exigencias en una ley de puertos lo movían a risa—"...b) nacional, en cuanto concierne a la política general; por ejemplo, fiscal, de seguridad, mediante la averiguación del objeto o fin de entrada de buques en aguas territoriales; de sanidad, a fin de impedir la introducción o propagación de enfermedades contagiosas..."

Ayer también invoqué el artículo 11 de la Convención sobre el derecho del mar, que no puede ser soslayada, aunque no haya sido ratificada por la Nación Argentina, aunque sí la ha suscrito. No solamente en este artículo 11 se hace mención a los puertos y a las facultades de los estados ribereños, sino que en el artículo 25 —cuando se refiere a los derechos de protección del estado ribereño— se dice lo siguiente (en el inciso 3): "El Estado ribereño podrá, sin discriminar de hecho o de derecho entre buques extranjeros, suspender temporalmente, en determinadas áreas de su mar territorial, el paso

inocente de buques extranjeros si dicha suspensión es indispensable para la protección de su seguridad, incluidos los ejercicios con armas. Tal suspensión sólo tendrá efecto después de publicada en debida forma." Además, la Subsección C de la citada Convención sobre el Derecho del Mar se refiere a las normas aplicables a los buques de guerra y a otros buques de Estado destinados a fines no comerciales.

En consecuencia, no encuentro motivos para dejar de incorporar en una ley de puertos estas cuestiones contempladas en una convención que forma parte del derecho internacional, referidas ni más ni menos que a la soberanía de los estados ribereños. Esto no puede dar lugar a la hilaridad sino a la aplicación de lo que señalan un tratadista del nivel de Rafael Bielsa y la Convención sobre el Derecho del Mar.

Tampoco advierto por qué la comisión ha modificado el artículo 21 del proyecto de ley que sancionara el Honorable Senado, que rescataba el derecho de policía del Estado nacional al establecer lo siguiente: "Todos los puertos que se habiliten en el territorio y aguas jurisdiccionales de la República, estarán sometidos a control de las autoridades nacionales competentes en materia de aduanas, migraciones, sanidad animal y vegetal, certificación de calidad de granos y demás productos y subproductos animales y vegetales, construcciones, contaminación del medio ambiente, seguridad marítima y de la navegación, seguridad pública portuaria en lo que fuere materia federal, navegación y comercio por aguas interjurisdiccionales."

Ese artículo por lo menos rescataba el derecho de policía y el poder jurisdiccional del Estado; pero al haberlo reemplazado estamos haciendo concesiones, particularmente en lo que se refiere a la soberanía del Estado nacional. El artículo 21 del proyecto de ley en consideración no rescata ninguna de esas exigencias en materia policial. De todas formas solicito agregar al artículo 21 del proyecto de ley sancionado por el Senado —cuya incorporación propongo en reemplazo del actual texto— lo que señala Bielsa en materia de poder jurisdiccional y de policía respecto de la cuestión internacional; es decir, rescatar el derecho del Estado de obligar a beligerantes a respetar el mar territorial y el de oponerse a cualquier acto de hostilidad. De esta manera estamos invocando los derechos de protección del Estado ribereño, tal como se establece en el inciso 3 del artículo 25 de la Convención sobre el Derecho del Mar.

—Ocupa la Presidencia el señor vicepresidente 1º de la Honorable Cámara, don Luis Alberto Martínez.

Sr. Presidente (Martínez, L. A.). — Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Baylac. — Señor presidente: teniendo en cuenta lo dispuesto en los artículos 11 y 12 ya aprobados, solicito anticipadamente la aclaración acerca de cómo se aplicará lo establecido en los incisos *d*) y *k*) del artículo 22; ello, ante la hipótesis de que los puertos que hoy se hallan dentro de la órbita del Estado nacional pasen a jurisdicción de las provincias.

El inciso *d*) del citado artículo dice así "Promover y hacer efectiva la modernización, eficiencia y economía de cada uno de los puertos del Estado nacional"; mi propuesta es modificar la frase "de cada uno de los puertos del Estado nacional" para reemplazarla por "de cada uno de los puertos del país", pues no correspondería la redacción del dictamen impreso en el supuesto de que se produjese esta transferencia.

A su vez el inciso *k*) dice: "Aprobar los estatutos de las entidades que administren los puertos estatales nacionales".

Solicito al señor miembro informante que nos diga si hay alguna petición de las provincias y de la Capital Federal para que todos los puertos del Estado nacional pasen a esas jurisdicciones. ¿Subsisten esos puertos del Estado nacional? ¿Cuáles son? En caso de que no existieran habría una inconsecuencia entre este artículo 22 y esos dos incisos que señalo.

Sr. Presidente (Martínez, L. A.). — Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Venesia. — Señor presidente: el señor diputado Baylac adopta la hipótesis extrema de que no quede ningún puerto bajo jurisdicción del Estado nacional. Podríamos aceptar esa situación hipotética y volver sobre la clasificación que hicimos de los puertos, cambiando la denominación de puertos del Estado nacional por la de puertos estatales. Así, estos últimos pueden ser nacionales, provinciales y/o municipales, quedando de tal forma superada la duda del señor diputado Baylac.

Sr. Presidente (Martínez, L. A.). — Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

Sr. Gentile. — Señor presidente: de acuerdo con lo expresado en la discusión en general y a fin de hacer operativo el convenio número 154 de la Organización Internacional del Trabajo, propongo agregar en el artículo 21, después de las palabras "régimen laboral", la expresión "de negociación colectiva".

Sr. Presidente (Martínez, L. A.). — Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Caviglia. — Señor presidente: espero que el señor miembro informante cambie la actitud

que adoptó cuando le pedí una aclaración respecto de dos artículos del título anterior, que no fueron evacuadas.

El artículo 22 tendría que ser reducido en su dimensión, limitándose en que la autoridad de la presente ley será la que determine el Poder Ejecutivo en el ámbito del Ministerio de Economía o en el del que en el futuro absorba su competencia. Debemos dejar delimitado nada más que el ámbito de aplicación. Si lo que sigue detalladamente expuesto en los artículos 22 y 23 son decretos autónomos, cuya facultad para su dictado pertenece al Poder Ejecutivo, no existe razón alguna para que sean introducidos en este cuerpo normativo.

De lo contrario estaríamos ante normas de carácter general, abstracto, cuya competencia debe quedar estrictamente definida por el Congreso de la Nación. En modo alguno puede haber una transferencia del ejercicio de esas facultades. Eso implicaría una usurpación a nuestra Carta Magna que de ninguna manera se puede salvar por medio de esta norma.

Por lo expuesto adelanto que propongo la modificación ya enunciada al artículo 22 y la supresión del artículo 23.

Sr. Presidente (Martínez, L. A.). — Tiene la palabra el señor miembro informante.

Sr. Larraburu. — La comisión sólo acepta la propuesta formulada por el señor diputado Gentile.

Sr. Presidente (Martínez, L. A.). — Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Venesia. — Señor presidente: de acuerdo con la modificación aceptada, el primer párrafo del artículo 21 queda redactado del siguiente modo: "Todos los puertos comprendidos en la presente ley están sometidos a los controles de las autoridades nacionales competentes, conforme a las leyes respectivas, incluida entre otros la legislación laboral, de negociación colectiva,..." y luego el texto continúa según el dictamen.

Asimismo adelantamos que se admite la enmienda propuesta por el señor diputado Baylac con respecto al inciso *d*) del artículo 22, el que queda redactado así: "Promover y hacer efectiva la modernización, eficiencia y economía de cada uno de los puertos estatales".

Sr. Presidente (Martínez, L. A.). — Con las modificaciones aceptadas por la comisión se va a votar el título IV, constituido por el artículo 21.

— Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Martínez, L. A.). — En consideración el título V, integrado por el artículo 22.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Caviglia. — Señor presidente: le agradezco, señor presidente, pero ya me referí a este artículo en mi anterior exposición.

Sr. Presidente (Martínez, L. A.). — Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Aramouni. — Señor presidente...

—Varios señores diputados hablan a la vez.

Sr. Aramouni. — ¡Hágalos callar, señor presidente! Seré mucho más corto en mi exposición si los señores diputados guardan el orden. *(Risas.)*

Sr. Presidente (Martínez, L. A.). — La Presidencia solicita a los señores diputados que guarden el orden para que el diputado Aramouni no cometa torpezas.

Sr. Aramouni. — No voy a cometer ninguna torpeza, señor presidente; me extienda o no en el uso de la palabra. Ruego que retire tal concepto.

Simplemente he solicitado que se guarde el orden porque es mi derecho y su obligación imponerlo como presidente en ejercicio.

Sr. Presidente (Martínez, L. A.). — Si revisa sus propios dichos, señor diputado, verá que manifestó que si la Presidencia hacía guardar el orden usted iba a ser menos torpe.

Sr. Aramouni. — No, señor presidente. Solicito que se recurra a la versión taquigráfica. Yo he dicho que iba a ser más corto en mi exposición.

Sr. Presidente (Martínez, L. A.). — Con la intención de que sea más corto en su exposición, tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Aramouni. — Señor presidente: ya he señalado que el artículo 22 debe guardar relación con el artículo 20 en lo referido a la necesidad de que el responsable tome a su cargo, por sí o a través de terceros, la ejecución de obras de dragado, señalización, etcétera. En tal sentido, en el inciso h) del artículo 22 se otorga a la autoridad de aplicación la atribución de establecer los acuerdos delimitando las responsabilidades en el dragado de los accesos y dár-

senas de cada puerto, en caso de que ello fuera necesario en zonas donde la responsabilidad sea de dudosa o conflictiva determinación.

—Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Honorable Cámara, don Alberto Reinaldo Pierri.

Sr. Aramouni. — Es así que se otorga al Estado simplemente el carácter de amigable compondor, ya que carece de la facultad de imponer su decisión con carácter inapelable. Por ello, de la redacción de este inciso debe surgir que las decisiones de la autoridad de aplicación en cuanto a la determinación de las responsabilidades para el dragado y demás obligaciones establecidas en el artículo 20, serán de carácter inapelable.

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

Sr. Gentile. — Señor presidente: durante la discusión en general hicimos una observación en cuanto a la composición del consejo asesor *ad honorem*. Aquí se producen superposiciones y algunas omisiones. Por ejemplo, no se habla de puertos municipales y podría darse el caso de que se transfiriera el de Buenos Aires a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

Además, en el supuesto caso de que los puertos de Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe quedasen en manos del Estado nacional, éste se estaría asesorando a sí mismo.

Evidentemente la redacción debe ser cambiada y ésa es la inquietud que dejamos a la comisión.

Sr. Presidente (Pierri). — Tiene la palabra el señor miembro informante.

Sr. Larraburu. — Señor presidente: hace un momento el diputado Venesia adelantó cuáles eran las modificaciones que la comisión aceptaba. La primera de ellas consiste en cambiar en la parte final del inciso d) la expresión "puertos del Estado nacional" por la de "puertos estatales".

La otra modificación que de la misma manera la comisión ha aceptado es en el inciso k) que queda redactado así: "Aprobar los estatutos de las entidades que administren los puertos estatales".

Sr. Presidente (Pierri). — Se va a votar el Título V, que comprende al artículo 22, con las modificaciones aceptadas por la comisión.

—Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Pierri). — En consideración el Título VI, que comprende los artículos 23 y 24.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. García Cuerva.— Señor presidente: quiero proponer una corrección formal. En el inciso a) se deslizó lo que a mi entender es una redundancia: allí se dice "la obligatoriedad de llevar en todos los puertos registros contables...". Sin duda, aquí se está queriendo hacer exclusivamente referencia a los registros administrativos que se deben llevar en cada uno de los puertos. En cuanto a los registros contables, va de suyo que las leyes del comercio abarcan a las sociedades que hemos establecido con competencia para la administración de los referidos puertos. De manera tal que sugiero a la comisión la supresión del término "contables".

Sr. Presidente (Pierri).— ¿Acepta la comisión?

Sr. Larraburu.— La comisión acepta la modificación propuesta por el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Presidente (Pierri).— Se va a votar el artículo 23 con la modificación aceptada por la comisión.

— Resulta afirmativa.

— Sin observaciones, se vota y aprueba el artículo 24.

Sr. Presidente (Pierri).— En consideración el Título VII que comprende el artículo 25.

Se va a votar.

— Resulta afirmativa.

— El artículo 26 es de forma.

Sr. Presidente (Pierri).— Queda sancionado el proyecto de ley.¹

Habiendo sido modificado el texto sancionado por el Honorable Senado, el proyecto vuelve a la Cámara iniciadora. (Aplausos).

Sr. Presidente (Pierri).— Corresponde que la Cámara se expida respecto de las inserciones solicitadas por los señores diputados Luis Marió González, Bisciotti y Vanossi.

Se va a votar.

— Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Pierri).— En consecuencia, la Presidencia queda autorizada ha practicar las inserciones solicitadas.

Habiéndose cumplido el objeto de la convocatoria, queda levantada la sesión.

— Es la hora 21 y 18.

FOLVIO F. RAMÍOS
Subdirector a/c del
Cuerpo de Taquígrafos

2

APENDICE

A. SANCIONES DE LA HONORABLE CAMARA

PROYECTO DE LEY QUE PASA EN REVISION AL HONORABLE SENADO

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

TITULO I

Ambito de aplicación

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

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

Art. 3º— Los puertos de uso militar y/o policial son los únicos excluidos del régimen de la presente ley, mientras conserven la exclusividad de tal afectación.

TITULO II

De la habilitación

CAPITULO I

De los puertos existentes o a crearse

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

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

¹ Véase el texto de la sanción en el Apéndice, en esta misma página.

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

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

Art. 7º — Los puertos se clasifican en:

- 1) Según la titularidad y los caracteres del dominio, los puertos son:
 - a) Estatales, ya sean éstos de carácter nacional, provincial o municipal;
 - b) Particulares.
- 2) Según su uso, los puertos son:
 - a) De uso público;
 - b) De uso privado.

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

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

- 3) Según su destino, e independientemente de la clasificación de los incisos 1) y 2), los puertos son:
 - a) Comerciales;
 - b) Industriales;
 - c) Científicos;
 - d) Recreativos.

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO II

De los puertos en funcionamiento

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

CAPÍTULO III

Consideraciones generales

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

TÍTULO III

De la administración y operatoria portuaria

CAPÍTULO I

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

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

En caso que las jurisdicciones indicadas en el párrafo anterior no demostrasen interés por la mencionada transferencia del dominio o administración de esos puertos, el Poder Ejecutivo podrá mantenerlos bajo la órbita del Estado nacional, transferirlos a la actividad privada o bien desafectarlos.

Art. 12. — En el caso especial de los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe, la transferencia prevista en el artículo anterior se

efectuara a condición de que, previamente, se hayan constituido sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales que tendrán a su cargo la administración de cada uno de esos puertos. Estos entes se organizarán asegurando la participación de los sectores particulares interesados en el quehacer portuario, comprendiendo a los operadores, prestadores de servicios, productores usuarios, trabajadores y demás vinculados a la actividad. Las provincias en cuyo territorio se encuentre emplazado el puerto y el o los municipios en cuyo o cuyos ejidos se halle situado el puerto también tendrán participación en los entes, de acuerdo a la modalidad que establezca el estatuto respectivo de cada puerto. Las personas jurídicas que administren y exploten los puertos mencionados tendrán la facultad de determinar el propio tarifario de servicios, debiendo invertir en el mismo puerto el producto de su explotación, conforme lo establezca el estatuto respectivo.

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

La explotación y operación serán concedidas para cada una de las terminales especializadas que resulten de la sectorización de cada puerto cuando las características físicas del mismo así lo permitan.

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

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

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

CAPÍTULO II

De la administración y operatoria de los puertos particulares

Art. 17. — Los particulares pueden construir, operar, explotar y administrar puertos en terrenos fiscales o de su propiedad, cualquiera sea su uso o destino, teniendo en cuenta las normas nacionales, provinciales o municipales en vigencia.

Cuando las necesidades técnicas de su construcción hagan necesario el desarrollo de obras de infraestructura sobre la línea de ribera o espejos de agua, las

particulares podrán ocuparlos previa autorización técnica de esas obras siempre que las mismas no entorpezcan la normal navegación ni el régimen hidráulico de ese curso de agua y que sus titulares mantengan la afectación portuaria declarada inicialmente.

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

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

CAPÍTULO III

Consideraciones generales

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

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

TÍTULO IV

De la jurisdicción y control

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

TÍTULO V

De la autoridad de aplicación

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

- a) Asesorar al Poder Ejecutivo en la habilitación de los puertos conforme a los artículos 5º y 9º de la presente ley;
- b) Controlar el cumplimiento de las disposiciones de la presente ley y su reglamentación;

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

La autoridad de aplicación contará con un Consejo Asesor ad honorem, integrado por un representante por cada uno de los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía

Blanca, Quequén y Santa Fe; un representante por los puertos provinciales y un representante por los puertos privados.

TITULO VI

De la reglamentación

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

- a) La obligatoriedad de llevar en todos los puertos registros de las operaciones realizadas, que permitan un fácil acceso a la información necesaria para el ejercicio de las competencias de la autoridad de aplicación;
- b) Las condiciones que deben reunir los peticionantes de las habilitaciones o concesiones de uso, explotación o administración de los puertos;
- c) Las instalaciones y facilidades que en los puertos deban facilitarse a las autoridades nacionales, policiales y de control;
- d) Pautas referidas a los criterios de higiene y seguridad laboral, incidencia ambiental y controles sanitarios;
- e) Los servicios mínimos y esenciales que deberán prestarse a los buques y a las cargas en los puertos de uso público comercial.

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

TITULO VII

Consideraciones finales

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

Art. 26. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

B. INSERCIONES

1

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO BISCIOTTI

Dictamen de las comisiones de Transportes, de Legislación General y de Economía en el proyecto de ley sobre régimen nacional de puertos

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes, de Legislación General y de Economía han considerado los proyectos de ley de los señores diputados Bisciotti y otros, Siracusano e Ibarbia y teniendo a la vista el proyecto de ley del señor diputado Natale, sobre Ley Nacional de Puertos; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del proyecto del señor diputado Bisciotti y otros, con las siguientes modificaciones:

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

CAPÍTULO I

Ámbito de aplicación

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

Art. 2º — A los fines de la presente ley serán considerados puertos los espacios acuáticos y zonas terres-

tres naturales o artificiales e instalaciones fijas aptos para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque, permanencia de buques o artefactos navales, para efectuar operaciones de transferencia de cargas entre los modos de transporte acuático y terrestre o embarque y desembarque de pasajeros, y demás servicios que puedan ser prestados a los buques o artefactos navales, pasajeros y cargas, quedando comprendidas dentro del régimen de esta ley las plataformas fijas o flotantes para alije o completamiento de cargas.

Art. 3º — Todos los puertos comprendidos en la presente ley están sometidos a los controles de las autoridades nacionales competentes, conforme a las leyes respectivas, incluido entre otros el régimen laboral, y a las dictadas por el Congreso de la Nación en lo referente a la navegación y al transporte por agua. Tales controles, ejercidos en razón de la responsabilidad inherente a los organismos nacionales, serán coordinados por la autoridad de aplicación al solo efecto de que no interfieran con las operaciones portuarias. La reglamentación de la presente ley establecerá las instalaciones y facilidades que en los puertos deberán proporcionarse a las autoridades nacionales, policiales o de control.

Art. 4º — Los puertos de uso militar y/o policial son los únicos excluidos del régimen de la presente ley mientras conserven la exclusividad de tal afectación.

CAPÍTULO II

De la clasificación de los puertos

Art. 5º — Según la titularidad y los caracteres del dominio, los puertos serán:

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

Art. 6º — Según su uso, e independientemente de lo dispuesto en el artículo precedente, los puertos serán:

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

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

Los puertos de uso privado son aquellos que brindan servicios portuarios en forma restringida a buques, artefactos navales, cargas y pasajeros, limitando sus actividades a las necesidades propias de sus titulares o de terceros vinculados contractualmente con ellos.

Art. 7º — Según su destino, e independientemente de las clasificaciones de los artículos 5º y 6º, los puertos serán:

- a) Comerciales y/o industriales;
- b) No comerciales.

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

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

Art. 8º — Cualquiera sea la clasificación del puerto, el responsable del mismo tendrá a su cargo por sí o a través de terceros la ejecución de las obras de dragado, señalización, balizamiento y mantenimiento, tanto en sus aguas interiores como en los canales de acceso, así como también será responsable del mantenimiento y mejora de las obras y servicios de las instalaciones de amarre, y verificará el cumplimiento de los servicios de remolque y practicaaje que establezcan las autoridades nacionales competentes.

CAPÍTULO III

Puertos estatales

Art. 9º — Los puertos designados en el inciso a) del artículo 5º de la presente ley, podrán ser operados, explotados y administrados en forma directa o por personas jurídicas estatales, mixtas o privadas mediante la celebración de los contratos pertinentes y de conformidad a las disposiciones de esta ley, debiendo evitarse las prácticas monopólicas.

Art. 10. — Las administraciones de los puertos comprendidos en este capítulo podrán contratar la reparación, modificación, ampliación o reducción de las instalaciones portuarias existentes. Podrán contratar también la construcción de nuevas instalaciones, dársenas, escolleras o cualquier otro elemento necesario para la prestación de servicios portuarios.

Art. 11. — Cuando los acuerdos previstos en el artículo 9º comprendan las obras o construcciones determinadas en el artículo anterior, los plazos de vigencia de dichos acuerdos tendrán el término suficiente para permitir la amortización racional de las obras, pudiendo renovarse por períodos similares o inferiores.

Art. 12. — En caso de licitación de una obra pública para la reparación, modificación o construcción de puertos o instalaciones portuarias, muelles, elevadores, terminales especializadas y toda otra instalación portuaria podrán celebrarse convenios de antierosis.

CAPÍTULO IV

Puertos particulares

Art. 13. — Los particulares podrán construir, operar, explotar y administrar puertos en terrenos de su propiedad, ya sea para uso público o privado, destinados a actividades comerciales y/o industriales o no comerciales.

Cuando necesidades técnicas de su construcción hagan necesario el desarrollo de obras de infraestructura sobre la línea de ribera y/o espejos de agua, los particulares podrán ocuparlos siempre que las obras respectivas no entorpezcan la normal navegación ni el régimen hidráulico de ese curso de agua y que su titular mantenga la afectación portuaria declarada inicialmente.

Art. 14. — Los particulares podrán construir, operar, explotar y administrar puertos en terrenos fiscales, ya sea para uso público o privado, destinados a actividades comerciales y/o industriales o no comerciales.

Art. 15. — La reglamentación de la presente ley establecerá los servicios mínimos que deberán prestarse a buques, cargas y/o pasajeros, en los puertos públicos comerciales.

Art. 16. — Los buques y las cargas que operen en los puertos particulares estarán exentos del pago al Estado por servicios que éste no preste efectivamente.

Art. 17. — Las autorizaciones que se otorguen a los puertos particulares mantendrán su vigencia mientras cumplan lo establecido en la presente ley y las normas que se dicten en su consecuencia y mientras se mantengan las condiciones técnicas y operativas que dieron lugar a la autorización para su construcción y/u operación.

CAPÍTULO V

Puertos industriales

Art. 18. — La autorización de los puertos industriales mantendrán su vigencia mientras continúe la actividad para la que fuera solicitada, y el mantenimiento de las condiciones técnicas y operativas exigidas por la presente ley y la reglamentación que en su consecuencia se dicte.

Art. 19. — No se considerará cambio de actividad cualquier modificación en las condiciones de explotación derivada de cambios tecnológicos en el proceso industrial de la planta a la que el puerto esté operativamente integrado, de las exigencias del mercado y/o de las mercaderías que se embarquen o desembarquen en sus instalaciones portuarias.

Art. 20. — En los puertos industriales podrán ingresarse o despacharse cargas destinadas exclusivamente a los titulares de la actividad industrial de la planta a la que estén operativamente integrados. Solamente podrán ser utilizados por terceros mediante autorización expresa de la autoridad de aplicación.

Art. 21. — Las empresas que operen sus puertos industriales sólo deberán pagar al Estado los servicios que éste preste efectivamente a los buques y a las cargas.

CAPÍTULO VI

Puertos nacionales

Art. 22. — La administración y explotación de los puertos nacionales de Rosario, Buenos Aires, Quequén y Bahía Blanca serán ejercidas por sociedades de derecho privado autónomas o entes públicos no estatales, mediante la participación del Estado nacional, de la provincia en cuyo territorio se encuentre enclavado el puerto, del o de los municipios en cuyo o cuyos ejidos se encuentre situado el puerto, de la cámara o cámaras empresarias que reúnan a los operadores y/o prestadores de servicios portuarios, de la cámara o cámaras empresarias que reúnan a los usuarios del puerto, y de las asociaciones profesionales de los trabajadores vinculados a la actividad portuaria.

Art. 23. — Las entidades que administren y exploten los puertos mencionados en el artículo anterior, tendrán la facultad de determinar el propio tarifario de servicio, debiendo invertir en el mismo puerto el producto de su explotación, conforme a las condiciones que establezca la reglamentación.

Art. 24. — La autoridad de aplicación autorizará los estatutos de las entidades que se constituyan de conformidad a lo dispuesto en el artículo 22 de la presente ley.

Art. 25. — Los servicios portuarios a los buques, cargas y/o pasajeros en los puertos indicados en el artículo 22 de esta ley podrán ser prestados por particulares contratados, debiendo evitarse las prácticas monopólicas.

Art. 26. — El Estado nacional promoverá la transferencia a las provincias o a la actividad privada de aquellos puertos que se encuentren bajo su dominio, explotación o administración, y que no estén mencionados en el artículo 22, salvo en los casos en que considere conveniente mantenerlos dentro de su órbita por razones geopolíticas, de fomento o económicas.

CAPÍTULO VII

De la autoridad de aplicación

Art. 27. — La autoridad de aplicación de la presente ley será la que determine el Poder Ejecutivo nacional en el área de Transportes.

Art. 28. — La autoridad de aplicación tendrá las siguientes funciones y atribuciones:

- a) Habilitar puertos;
- b) Reglamentar, dirigir y coordinar todo lo relativo a la actividad portuaria dentro del marco de la legislación federal en la materia y en concordancia con lo previsto en el artículo 39 de la presente ley;
- c) Controlar el cumplimiento de las disposiciones de esta ley y su reglamentación;
- d) Asesorar en lo referente a los puertos a requerimiento de ellos;
- e) Controlar que los titulares de las autorizaciones portuarias den cumplimiento a los proyectos constructivos que justificaron su solicitud. Podrán suspender dichas autorizaciones hasta tanto sean restablecidas las condiciones exigidas o canceladas definitivamente, cuando circunstancias graves y debidamente probadas acrediten la imposibilidad de su restablecimiento;
- f) Dictar las normas técnicas para la autorización de las obras de ribera o en espejos de agua de los puertos;
- g) Intervenir en los planes reguladores de los puertos nacionales y asegurar su cumplimiento;
- h) Formular las propuestas inherentes a la armonización del planeamiento del transporte terrestre con las necesidades portuarias;
- i) A su requerimiento, dar asesoramiento técnico, administrativo y jurídico a las provincias y municipios en materia portuaria;
- j) Promover las inversiones privadas en materia 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 nacional las políticas generales en materia de puertos;
- m) Realizar todo cuanto fuere menester para el cabal ejercicio de las funciones y atribuciones otorgadas en el presente capítulo.

CAPÍTULO VIII

Disposiciones transitorias

Art. 29. — Dentro del plazo de 90 días el Poder Ejecutivo nacional deberá determinar la autoridad de aplicación prevista en esta ley.

Art. 30. — El Poder Ejecutivo nacional reglamentará la presente ley en un plazo no mayor de 90 días.

CAPÍTULO IX

Disposiciones complementarias

Art. 31. — Deróganse las leyes 16.971, 16.972, 22.080, decretos 1.860/43, 4.263/56, 6.675/63, 7.996/56, 10.059/43 ratificado por ley 13.595, 8.803/49 y demás normas legales y reglamentarias que se opongan a la presente ley. Derógase el anexo I de la ley 23.696 en cuanto dice: "Administración General de Puertos descentralización y provincialización. Concesión total o parcial de puertos o instalaciones portuarias". Deróganse los artículos 2.659 y 2.640 del Código Civil.

Art. 32. — Los puertos que a la fecha de promulgación de la presente ley se encuentren en funcionamiento y explotación conforme a los planes reguladores portuarios nacionales y a las normas que regulaban la materia en oportunidad de iniciar su actividad, se consideran habilitados en forma definitiva.

Art. 33. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 17 de septiembre de 1991.

*Dámaso Larraburu. — Victorio O. Bisciotti.
— Rafael M. Pascual. — Roberto J. García.
— Ramón A. Dussol. — Carlos E. Soria. — Lorenzo A. Pepe. — Oscar A. Castillo. — Felipe T. Adaime. — Juan P. Baylac. — Juan C. Ayala. — Ovidio A. Calleja. — Manuel J. Samid.*

En disidencia parcial:

Ignacio S. García Cuerva. — Víctor A. De Martino. — Julio Badrán. — Gabriel A. Martínez. — Angel M. D'Ambrosio. — Luis A. Lencina. — Augusto J. M. Alasino.

INFORME

Honorable Cámara:

Más de 95 % del comercio exterior argentino pasa por los puertos durante la etapa del transporte. A nadie escapa que con mayor eficiencia y economicidad en las operaciones portuarias se obtendrá mayor competitividad para nuestros productos exportables, y para las industrias locales importadoras de insumo necesarios para su

desenvolvimiento se conseguirán mejores precios para el consumidor final.

Los costos adicionales provocados por la transferencia de mercaderías durante las operaciones portuarias se proyectan directamente a la sociedad en su conjunto. Es un axioma que todos los costos generados por el transporte en cualquiera de sus etapas lo pagan las cargas y ello se refleja en la economía en general.

Al mismo tiempo resulta indudable que el transporte es un servicio de trascendente significación económica, generador de innumerables industrias y actividades conexas, y que lograr una mayor eficiencia en una de sus etapas es de imperiosa necesidad.

El sistema portuario argentino se encuentra férreamente centralizado, determinando que aun los puertos más alejados de la Capital Federal sean dirigidos desde ésta, donde existe una pesada administración burocrática y cara que no concede a los puertos, aun a los más apartados, la menor posibilidad de independencia operativa y económica. El producto de la explotación de puertos se destina en gran parte al sostenimiento de la administración central representada por la Administración General de Puertos Sociedad del Estado, y es muy poco lo que retorna a los generadores de recursos, que son los puertos. Ello constituye una verdadera paradoja: los puertos trabajan para la administración en lugar de trabajar la administración para los puertos. Como consecuencia la administración funciona mal, los puertos vegetan y el sistema portuario se encamina hacia su colapso.

Las perspectivas de la evolución de los sistemas generales de transportes en los próximos años demuestran modificaciones de alta significación, y los argentinos debemos adecuarnos a esas circunstancias.

La casi segura concreción futura de las obras de la hidrovía Paraná-Paraguay, la perspectiva del mejoramiento del sistema de transporte multimodal, la futura inevitable involución del puerto de Buenos Aires, hace que brindar a los puertos actuales y futuros de un marco jurídico adecuado sea una necesidad nacional. Con el sistema actual no habrá inversiones en puertos; y nuestra posibilidad de brindar servicios a las cargas de los países de la Cuenca del Plata se verán seriamente comprometidas en beneficio de los puertos orientales.

La solución pasa por la instalación de un sistema portuario que contemple la federalización, la descentralización administrativa y la promoción, y el apoyo a las inversiones privadas en el rubro de infraestructura portuaria, equipamiento operativo y prestación de servicios.

La federalización es una cuestión de estricta justicia. Las provincias con litoral marítimo o fluvial están haciendo sentir su clamor para obtener una mayor participación en la administración y explotación en los puertos sitios en sus costas, que constituyen instrumentos idóneos para el desarrollo de vastas zonas económicas. Todo ello está contemplado en presente proyecto.

La experiencia recogida en los mejores puertos del mundo apunta a la autonomicidad. Por ello es imprescindible dotar a los grandes puertos nacionales de la facultad de autoadministrarse y de invertir en el propio puerto el producto de su explotación; sin desconocer que deben contribuir al mantenimiento de la autoridad

la aplicación, que tendrá como misión principalísima bazar las políticas globales referentes al sistema portuario en general.

Se crea una autoridad de aplicación que, entre otras atribuciones y funciones, habilita puertos e instalaciones portuarias, pero obviamente de acuerdo a las pautas y estándares fijados en la ley proyectada.

No se trata en rigor de una delegación de atribuciones legislativas al Poder Ejecutivo o a un cuerpo administrativo de este último, sino del ejercicio de una autorización que debe ejercerse dentro del marco legal perfec-

tamente nítido propuesto, marco que el Poder Ejecutivo a través de la autoridad de aplicación debe integrar en cada caso concreto otorgando la habilitación si correspondiere. Esta es la hermenéutica constitucional correcta y única viable además por razones prácticas dado que la ley —aun de la máxima jerarquía— debe interpretarse de modo que el propósito que la inspira se cumpla.

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

Dámaso Larraburu. — Victorio O. Bisciotti.

2

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO VANOSI

Opinión del señor diputado acerca del proyecto de ley sobre régimen nacional de puertos

Yo agradezco muy especialmente el honor y, más que el honor, el privilegio de participar de este debate sobre un tema cuya importancia es obvio resaltar y respecto del cual es menester subrayar que está instalado definitivamente en los debates de la sociedad argentina. Es un tema impostergable y que ha adquirido una contemporaneidad con el debate de otros temas que también interesan a la sociedad porque hace fundamentalmente al desarrollo futuro, al desarrollo de nuestro futuro económico y, en definitiva, lo que la Constitución anuncia y promete como el "objeto de promover el bienestar general".

Me voy a referir a algunos aspectos constitucionales de la cuestión que creo son de interés porque revisten el marco, el cuadro normativo, dentro del cual se desarrolla o se puede desarrollar la política legislativa en materia de puertos.

En primer lugar me interesa decir que hay tres instituciones que la Constitución ha tratado pero que no las ha tratado de igual manera; tres instituciones de particular importancia para el desenvolvimiento económico, la actividad comercial y el progreso del país, para la circulación de las personas y de las riquezas. Esas tres instituciones son: las *aduanas*, el *correo* y los *puertos*, pero vean ustedes la diferencia y las consecuencias de esa diferencia. Mientras que en el caso de las aduanas, y, en el caso del correo, la Constitución —aparte de referirse a ellas entre las atribuciones legislativas— ha reservado en el artículo 49 como fuentes del Tesoro nacional a los derechos aduaneros y las rentas de correo, no ha adoptado un criterio semejante con respecto a los puertos que también están mencionados en el artículo 67 y también en los artículos que hoy se mencionaban anteriormente de la primera parte de la Constitución. Esto nos está indicando que mientras en materia de correos y en materia de aduanas hay, evidentemente, una finalidad no primordial pero sí importante de tipo recaudatorio fiscalista que hace que la presencia del Estado sea absolutamente indelegable salvo circunstancias o servicios especiales, en el caso de los puertos no pesan las mismas razones porque la Constitución le ha dado un tratamiento distinto. El rol que le reservó al Estado en materia de puertos es otro y no es el mismo que reservó en materia aduanera o en materia de correo.

Hecha esta aclaración liminar cabe señalar qué sentido tiene la habilitación a la cual hace mención el artículo 67 —consagratoria de las atribuciones del Congreso— en uno de sus incisos y cuál es la razón por la cual está como un poder explícito del Congreso esa habilitación. La razón es muy sencilla y está directamente vinculada con una de las afirmaciones y metas de la Constitución que era la de asegurar la libertad de navegación, y para asegurar esa libertad de navegación era indispensable que hubiera algún tipo de control en materia portuaria, precisamente como garantía, como reaseguro, a fin de evitar, impedir o descalificar los obstáculos que pudieran trabar o impedir la libertad de navegación y la libertad de circulación por los ríos interiores. Queda entonces en pie el interrogante que lógicamente se desprende de éste y es el que hoy ha mencionado uno de los oradores con respecto a la posibilidad de delegación.

El Congreso está en condiciones por vía de una ley reglamentaria de delegar el ejercicio de esta facultad y coincido sin ninguna vacilación en la respuesta afirmativa, me apoyo también en el caso *Delfino* y ese caso es un verdadero *leading case*. En efecto, es un caso patrón en materia de interpretación constitucional ya que señala como límite la imposibilidad de delegar todo el poder. En materia de delegación legislativa la valla infranqueable es el artículo 29 de la Constitución que impide delegaciones que se traduzcan en la suma de la concentración del poder público o delegaciones por obra de las cuales la vida, el honor, la libertad, la propiedad y el patrimonio de los argentinos puedan quedar a merced de persona, gobierno u organismo alguno. Sin tocar ese límite hay una posibilidad de delegación muy amplia y esa posibilidad de delegación muy amplia se ve potenciada o reforzada en aquellos casos en que la evolución del mundo económico y especialmente la complejidad que revisten las actividades de la economía moderna hacen aconsejable la delegación en organismos más expeditivos.

Voy a poner un ejemplo para que esto no parezca muy abstracto, un ejemplo ya resuelto por la Corte Suprema de Justicia de la Nación hace muchos años. Sería facultad del Congreso supuestamente indelegable —si nos pusiéramos en la tesis contraria— la pertinente a fijar los planes de instrucción general y universitaria, es decir los planes de estudio. Como es bien sabido desde hace muchísimas décadas y desde antes

de que comenzara este siglo esa facultad está delegada en materia universitaria a las propias universidades que gozan de autonomía a partir de la Ley Avellaneda, en materia de enseñanza primaria en el Consejo Nacional de Educación y así sucesivamente. Es decir que la fijación de planes de estudio, de programas de estudio que —según la Constitución— es una atribución del Congreso, éste la delegó y eso ha sido convalidado por un fallo de la Corte Suprema. Hoy en día es una materia absolutamente pacífica admitir que la determinación de esos planes de estudio se lleva a cabo por organismos más específicos, más especializados, descentralizados, no sólo ajenos al Poder Legislativo sino también ajenos a la administración activa o administración centralizada del Estado. De modo que hay muchas formas de descentralizar; a la respuesta de la delegación va también el añadido de la descentralización. La descentralización puede llevarse a cabo por varias vías. No habría que desechar en la estructura de un país federal como el nuestro la posibilidad de celebrar leyes-convenios, es decir, leyes entre la Nación y las provincias, como las hay en otras materias, leyes-convenios que permitan de alguna manera regular en forma razonable, en forma equitativa, esta materia. Y esto también lleva a dar respuesta a la pregunta de si puede acudir a la descentralización por vía municipal, es decir a la municipalización. La respuesta que doy es también afirmativa; aquí ya no serían razones jurídicas sino que yo diría que lo que habría que tomar como marco de referencia en última instancia es lo que yo considero el límite básico para todo proceso de descentralización, y ese límite básico que es la eficiencia. La descentralización es buena y es admisible mientras no se llegue a un extremo tan extremo que se incurra en la ineficiencia. Aquello de que entre lo sublime y lo ridículo hay un solo renglón de diferencia, como decía el poeta, vale también en materia de ítem que va desde el extremo de la centralización hasta el extremo opuesto de la descentralización.

¿Qué le interesa al Estado entonces? Lo que le interesa al Estado, no por el Estado mismo sino por la sociedad a la cual representa, es el poder de policía, que para decirlo en términos más claros se traduce en la facultad de control, de tener cierto control en esta materia; y, evidentemente, el ejercicio del poder de policía o la preservación del control —como se lo quiera llamar— no es incompatible con los procesos

de descentralización ni con los procesos de privatización. Se pueden perfectamente mantener y asegurar los niveles de control indispensables —en ésta como en cualquier otra materia— tanto en los casos en que el Estado preste un servicio como en los casos en que el Estado concede la prestación de esos servicios. Es de por sí ilustrativo para demostrar la factibilidad de lo que afirmamos, lo que ha ocurrido en otras materias donde el poder de policía y el control han asegurado la regularidad y las demás características que los servicios públicos tienen que tener cuando se prestan por vía de concesión.

Saliendo ya un poco del marco estrictamente jurídico, pero sin salir del marco ético que rodea la Constitución, de la cual se infiere que hay un *substratum* que alimenta al ejercicio de todas las facultades y al ejercicio de todos los derechos, lo que sí hay que asegurar siempre es la transparencia de los mecanismos y de las formas. Los procedimientos tienen que estar guiados por una pauta que permita preservar la nota de la transparencia a fin de evitar lo que aquí se denominaba —hace un instante— la corrupción.

Yo me voy a permitir plagiar una de las frases habituales del derecho marítimo, que aprendí en las clases de mi profesor, el doctor Ray, aquella según la cual el pabellón cubre a la mercadería. Para cerrar estas breves palabras digo que aquí el pabellón es la Constitución, es el marco, es también el programa y es también el destino, y dentro de ese marco, de ese programa y de ese destino que es la Constitución, hay dos pautas de las que no podemos prescindir. Una de carácter normativo, que es el inciso 16 del artículo 67, una cláusula inédita que no estaba en el modelo constitucional y que se debe a la genialidad de Alberdi que la inspiró, comúnmente llamada "la cláusula del progreso". En la misma, se fija toda una política destinada a avanzar en la movilización de las fuerzas sociales, económicas y culturales del país hacia adelante y no hacia atrás, hacia el crecimiento y no hacia el subdesarrollo o decrecimiento, y que prevé expresamente la política de las concesiones a efectos de avanzar hacia ese progreso, es decir de alcanzar el crecimiento. La otra pauta es el Preámbulo, como norma interpretativa, fundamental, del texto constitucional, que tiene una palabra clave en esto y que es que debemos procurar todo lo que vaya hacia "el bienestar general". Nada más.

3

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO GONZALEZ (L.M.)

Documento elaborado por organizaciones empresarias y
sindicales de Santa Fe relacionado con el puerto
de dicha ciudad

EL PUERTO DE SANTA FE Y EL DESARROLLO REGIONAL

Introducción

I.A. Consideraciones generales.

I.B. El rol del puerto de Santa Fe.

2. Problemática actual

2.A. El dragado de las vías navegables.

2.B. Los costos del no dragado.

3. Análisis de la superestructura del puerto de Santa Fe

3.A. Zonas de puerto y antepuerto.

3.B. Instalaciones portuarias.

4. Consideraciones acerca de la futura ley de puertos

5. Conclusiones y propuestas

6. Nómina de empresas con capacidad exportadora de puertos no tradicionales en zona puertal de Santa Fe

1. INTRODUCCION

1. A. CONSIDERACIONES GENERALES

El objetivo de la Bo'sa de Comercio de Santa Fe, la Comisión Permanente de Reactivación Económica Portuaria de la provincia, las diversas cámaras, centros y entidades vinculadas al tema, es la reactivación plena del puerto local, el desarrollo integral del mismo, la premisa de favorecer a la producción de la región, aceptando en ese marco toda posibilidad que tienda a lograr el objetivo propuesto.

El puerto de Santa Fe significa mucho más que una estación de transferencia de cargas. Razones históricas, geopolíticas y motivos vinculados con el desarrollo armónico de una misma región y por ende de la sociedad en su conjunto, superan la coyuntura y por sobre todo lo sectorial.

Si se pretendiera un más amplio dimensionamiento del problema, convendría señalar que un rol dado podría concebirse en hipótesis graduables, como ser:

a) Como puerto exclusivamente granelero, distainguendo:

a)1. Su operatividad mediante buques ultramarinos.
a)2. Como puerto operable mediante barcazas o alguna de sus modalidades.

a)3. Como estación mixta, apta y operable por ultramarinos, barcazas y otros métodos.

b) Como puerto multipropósito:

Granelero, cargas generales, granel, por contenedores, combustibles, etcétera.

c) Como unidad económica compleja:

Un puerto multipropósito, A + B + asentamiento de industrias + turismo.

De la diferencia de objetivos propuestos, de su ordenación y jerarquía, devienen automáticamente diferentes metodologías de análisis, de evaluación y de conclusiones.

Una idea posible es incrementar un sistema de transporte, otra cosa es el desarrollo y progreso de varias provincias y de los sectores del agro, la industria, el comercio y los servicios vinculados a ella.

La escasa utilización del río Paraná para el transporte de cargas que no es hecho histórico, sino una situación conjuntural se explica por múltiples factores: ¿cuál es en última instancia la razón de aserto?, desentrañarlo es nuestra tarea y en tal sentido creemos que en principio resulta de la situación de escasas asignaciones presupuestarias ante cada vez mayores necesidades en su conjunto, por el cual se va cercenando y redistribuyendo de acuerdo a presiones circunstanciales, políticas, sindicales, sectoriales y algunas veces de mera conveniencia.

La distorsión aludida se refleja no sólo en materia portuaria sino también en múltiples aspectos de las relaciones estado-sociedad en nuestro país, a pesar de lo cual en los últimos años se está produciendo un cambio de conciencia de evidente signo positivo.

1. B. EL ROL DEL PUERTO DE SANTA FE

No es menester volver a justificar lo tantas veces justificado, en relación con la vigencia ultramarina del puerto de Santa Fe, pero conviene recordar un párrafo de un documento de la Marina de Guerra que expresa: "Los grandes ríos navegables de la Mesopotamia, y que componen la Cuenca del Plata argentina, fueron la vía natural por la que la corriente colonizadora se adentró en el corazón del continente y constituyen vías navegables que nuestro país no ha sabido explotar en su verdadera intensidad. Esta gran cuenca tiene su descarga natural en el río de la Plata, lo que desde el punto de vista del movimiento comercial significa referirse al océano Atlántico como ineludible e indispensable vía de comunicación". De manera tal, que una provincia litoraleña —por más alejada que esté del río de la Plata—, no puede permanecer ajena al problema de los intereses marítimos.

La creciente vigencia de la idea de integración plena del país (en 1992 un hecho concreto con el Mercosur), de poner fin al peligroso proceso de centralismo y promover un mayor equilibrio regional, asigna un papel fundamental al río Paraná y a sus puertos. El de Santa Fe es una pieza clave, ya que admite el arribo de ultramarinos para la carga directa y económica de la gran producción de su vasta zona de influencia. Con un adecuado dragado en algunos pasos calificados de "críticos", es posible hoy la operación de buques que puedan salir con una carga de 20.000 toneladas.

La vinculación ferroviaria por ambas trochas lo comunican con el norte, nordeste y noroeste del país e incluso con los países limítrofes, resultando apta vía de salida y entrada para las exportaciones e importaciones de los mediterráneos Bolivia y Paraguay. Asimismo, convergen al puerto de Santa Fe importantes sistemas de transporte carretero, mediante rutas totalmente pavimentadas. Hacia el Este, por el túnel subfluvial, se vincula con la Mesopotamia y a través de ella con Brasil, utilizando el puente Paso de los Libres-Uruguayana y con el Uruguay por medio de los puentes Colón-Paisandú y Fray Bentos-Puerto Unzué. Hacia el Sur, la ruta 11 y la autopista Santa Fe-Rosario, que mediante su prolongación hasta San Nicolás conecta con la ruta nacional 9. Hacia el Oeste, la ruta nacional 19 facilita el arribo de las producciones agrarias de la provincia de Córdoba y hacia el Noroeste, por la ruta 34 que pasa por Rafaela y Sunchales, se obtiene vinculación con esa región del país. Caminos pavimentados vinculan también al puerto con importantes centros productores como Tostado, San Cristóbal y Ceres. Con rumbo norte, las rutas pavimentadas bordean ambas márgenes del río Paraná. La oriental, permite llegar a Goya (Corrientes) y Posadas y la occidental (ruta 11) a San Justo, Reconquista, Resistencia, Formosa, Clorinda y Paraguay.

Así el asentamiento de estaciones fluvio-marítimas son polos de desarrollo socio económico para su zona de influencia y cuando ésta se halla radicada como último eslabón de una zona mediterránea permite el establecimiento de importantes centros industriales y comerciales en sus alrededores.

El puerto de Santa Fe en tal sentido posee un inmenso *hinterland*, es confluencia de las economías regionales del noroeste argentino (Chaco-Formosa-Santiago del Estero-Jujuy-Tucumán-Salta) y los posibles convenios con países limítrofes sin salida directa al mar (Bolivia y Paraguay) confiriéndoles al puerto local una importancia superlativa en las definiciones políticas del desarrollo provincial. Su ubicación con respecto a puertos provinciales ubicados al sur tanto estatales como privados favorecen al Estado y principalmente a los productores al primero por menor mantenimiento de caminos y vías férreas con el consiguiente ahorro y al segundo por el menor costo de fletes.

La importancia de los puertos de ultramar situados en la provincia de Santa Fe, y entre ellos al de Santa Fe, resulta de una incuestionable gravitación en las actividades de exportación de granos y subproductos, como asimismo de otras cargas generales y/o particulares.

Además de la trascendencia referida anteriormente, en las actuales circunstancias que se manifiesta la integración de países latinoamericanos en el Mercosur (Brasil, Uruguay, Paraguay y la Argentina) con puesta en marcha prevista para el año 1992, como asimismo el proyecto "Hidrovia Paraguay-Paraná", el puerto de Santa Fe y la región circundante pasan a tener una posición estratégica.

Sabido es, que la operación más conveniente es la de hacer remontar los buques hasta los puertos más cercanos a los lugares de producción en tal contexto de integración e hidrovia, aludido en el párrafo anterior, se justifica la necesidad de condiciones de operatividad permanente de la estación local.

2. PROBLEMÁTICA ACTUAL

2. A. EL DRAGADO DE LAS VIAS NAVEGABLES

Todos los ríos, del mundo o de un país son diferentes, aunque sus problemas pueden resultar comunes, dentro de cierta categoría similar al Paraná encontrándose el Mississippi, en Estados Unidos de América, el Yangsé en China, Rhin y Danubio en Europa, el Ganges en India.

La gran diferencia del Paraná respecto de los mencionados radica en que el Paraná es un río limpio y por ende se gasta mucho menos en dólares para lograr condiciones de navegación similares.

En Estados Unidos (río Mississippi), desde Saint Louis hasta el estuario se dragan anualmente cuarenta millones de metros cúbicos y otros veinte millones en el estuario, para obtener nueve pies de navegación y cuarenta en la desembocadura.

En el Paraná en cambio se dragan aproximadamente diez millones en total (río y delta), para canales a 10 pies y 30 en el delta; lógicamente este somero análisis comparativo de volúmenes a dragar debe relacionarse con la posibilidad de carga a transportar, su relación alternativa con otros medios de transporte (camionero/ferroviario) y por sobre todo con la política del gobierno para regular, combinar y por ende luego decidir el o los medios más efectivos y más económicos en relación a la sociedad en su conjunto.

En esta tesitura el gobierno debería contemplar las denominadas operaciones intermodales de transporte, la combinación y complemento de caminos, ferrocarriles y puertos con los cargadores tendiendo a la eficacia por optimización de recursos e inversiones ya existentes, sobre todo en el contexto actual que no es precisamente oportuno a la inversión de obra pública.

Otro aspecto interesante a considerar en la problemática del dragado de las vías navegables es lo atinente a la profundización de los canales de navegación, siendo fundamental los análisis y evaluaciones periódicas, puesto que los ríos (sus cauces) cambian permanentemente y en este sentido tenemos el claro ejemplo del resultado favorable en cuanto a ruta a dragar (de 15 km a sólo 2 km) en el tramo Diamante-Santa Fe, gracias a trabajos realizados por la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables-Distrito Paraná Medio.

El río Paraná es uno de los más grandes del orbe y desde las proximidades de la ciudad de Corrientes fluye exclusivamente a través del territorio argentino, tal hecho tiene influencia directa en la comunidad, siendo evidente en relación a los grandes centros urbanos ubicados en sus márgenes, los millones de seres humanos que viven en su zona de influencia directa en la comunidad, siendo evidente en relación a los grandes centros urbanos ubicados en sus márgenes, los millones de seres humanos que viven en su zona de influencia y consecuentemente la riqueza producida en su *hinterland*.

El análisis del dragado de vías navegables deberá por tanto complementarse con:

- a) La necesidad de un ordenamiento jurídico consensuado entre el Estado nacional, provincial y la actividad privada, que define no sólo los objetivos sino también los mecanismos de participación.
- b) Juntamente con el ordenamiento y el plan de funcionamiento de navegación y puertos, los proyectos de transformación y desarrollo.
- c) La situación de los complejos portuarios del Paraná relacionados con: producción de bienes (primarios o industrializados), productos a transportar, localización de producción y cargamento, almacenaje, modo de carga y transporte actual.
- d) Rendimiento de productividad, tendencia y proyección.

Tales puntos, entre otros, constituirán una base de datos necesarios a partir de la cual pueda determinarse la política a seguir en materia de dragado.

Deberá tenerse en cuenta oportunamente en la planificación, la realización de los países del Mercosur, y por otra parte los vinculados al "Proyecto Hidrovia Paraná-Paraguay".

2. B. LOS COSTOS DEL "NO DRAGADO"

Difíciles de establecer con precisión, dada la diversidad de factores intervinientes pero de una considerable magnitud, son los costos del "no dragado", es decir los que se producen como consecuencia del cierre de los puertos por la ausencia de esa tarea fundamen-

tal. Aquí deben sumarse todas las pérdidas, inmediatas y mediatas, que experimentan los distintos sectores tales como el mayor consumo de combustibles, desgastes de rutas portuarias, pérdida de fletes por prolongadas demoras en las descargas en puertos abarrotados, menor giro de vagones ferroviarios, deterioro de la mercadería que debe quedar a intemperie, etcétera.

En el caso concreto de los productores, un millón de toneladas que deja de cargarse desde el puerto de Santa Fe, les representarán un sobreleite de 3 millones de dólares, por el envío de esa mercadería hacia otros puertos, siempre y cuando ese tonelaje haya sido enviado nada más que hasta Rosario. Aquí ya estaría justificado con extrema largueza el costo de una campaña anual de dragado. Pero hay más. Ese millón de toneladas hubiera salido de Santa Fe en ochenta buques, que habrían operado sin mayores demoras, tal como se había venido haciendo desde los primeros meses del año.

Esos vapores en cambio, han ido a engrosar el abarrotamiento de los puertos de río abajo y han incidido, en buena medida, en la aplicación de multas, que por estadías, deben abonar los exportadores a los armadores, divisas que emigran definitivamente, pues el 85 por ciento de las banderas de los buques afectados a la exportación corresponde a países extranjeros. Esta multa o "castigo", que en definitiva abona el productor, oscila entre los 5.000 y 7.000 dólares diarios.

3. ANALISIS DE LA INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO DE SANTA FE

3. A. ZONAS DE PUERTO Y ANTEPUERTO

El puerto de Santa Fe se desarrolla en la margen de la ciudad capital de la provincia del mismo nombre, en su parte centro este.

Las rutas nacionales 11 y 19 y la provincial 1, así como las líneas ferroviarias del Mitre y del Belgrano, se vinculan, de una forma privilegiada, con su zona de influencia. Por vía acuática se encuentra ligada al río Paraná por un canal artificial de acceso de 7 kilómetros de longitud y un ancho medio de 60 metros y manteniendo una profundidad teórica de 6,10 metros (20 pies) por debajo del cero hidrométrico

1) Zonas del puerto

a) *Antepuerto o zona de maniobras*, se ubica a la entrada del puerto con una superficie de agua que actualmente alcanza a 500.000.

b) *Dique o dársena 1*: El ancho de la dársena es de 120 metros y la longitud de los muelles en ambas márgenes es de 1.642 metros a los que deben agregarse 420 metros de prolongación de la margen oeste ubicada directamente enfrente de las dársenas de maniobras. A continuación de esta prolongación se desarrollan las instalaciones de la Junta Nacional de Granos con su Unidad I.

La obra de atraque consiste en una superestructura de hormigón revestida con piedras y fundada sobre pilotes de madera de 30 por 30 centímetros.

La costa de coronamiento es de + 7,95 metros y la de fondo de 6,10 metros por debajo del cero.

La margen oeste, es decir la lindera con la unidad propiamente dicha, está destinada al movimiento de áridos a granel (arena y pedregullo) y embarcaciones fluvial s. La prolongación anteriormente indicada sirve como apostadero de remolcadores y embarcaciones de cabotaje.

La margen es el muelle que se ocupa con el movimiento de aceites vegetales y cargas generales.

Excepcionalmente y en las épocas de mayor movimiento de granos en el puerto, la Administración General de Puertos, otorga permiso, sin pago del derecho de uso del muelle, para que los buques granleros amarran en esta dársena, a la espera de obtener sitio para el embarque de granos.

Los muelles de la dársena I cuentan con 15 grúas de pórtico con desplazamiento sobre rieles y con capacidad de izado que varía entre 1,5 y 5 toneladas, con plumas de 13 metros de largo y una altura de gancho también de 13 metros. La antigüedad de este utillaje está entre los 30 y 40 años y aunque su estado de conservación es bueno, sus limitadas posibilidades no lo hacen el equipo adecuado para el manejo de las cargas con eficiencia y rapidez, sin elevadas erogaciones.

También el equipamiento portuario de la Administración General de Puertos, se completa con tres grúas móviles sobre neumáticos con capacidad de izado de quince toneladas y alcance de pluma variable entre 9,5 a 18 metros. Además se cuenta con motoestibadoras con capacidad de levante de 2 toneladas, tractores de una potencia aproximada de 50 HP y locomotoras diésel hidráulicas con potencia en el gancho de 10 toneladas.

c) *Dique o dársena 2*: Entre los diques 1 y 2 se extiende un espigón de 120 metros de ancho y 600 metros de longitud. En su cabecera se encuentra instalada una grúa fija de 20 toneladas. En este espigón se han implementado los tanques para aceites vegetales, con una capacidad de almacenaje de 4.500 metros cúbicos sobre la margen que da al dique I, se carga a barcos de ultramar.

El dique 2 tiene un ancho de 120 metros y 1.664 metros de muelle en sus respectivas márgenes, las que se desarrollan en talud y están revestidas con un colchón de fajnados. A lo largo de ellas se han construido "diques de alba" de madera que se encuentran en estado normal, habiéndose terminado últimamente dos metálicos, los que mejorarán las condiciones de atraque de las embarcaciones frente al elevador 3 de la Unidad II de la Junta Nacional de Granos. El resto de las obras de márgenes se hallan en regular estado requiriendo las necesarias operaciones de mantenimiento. La profundidad al pie de las instalaciones de atraque es similar a la del dique I, o sea, aproximadamente 6,10 metros por debajo del cero.

d) *Canal de derivación*: Situado al este de la dársena 2, une al canal de acceso al Puerto de Santa Fe con la laguna Setúbal.

Tiene 2.060 metros de largo y 125 metros de ancho. Ninguna de sus márgenes se encuentra protegida y la que da al este del canal fue transferida a la Municipalidad de Santa Fe en el año 1975. Sobre sus márgenes, las compañías petroleras han construido sus respec-

tivas instalaciones, consistentes en duques de alba con sus correspondientes tuberías para carga y descarga de barcos fluviales y barcazas y tanques de almacenamiento de los combustibles con una capacidad aproximada de 80.000 metros cúbicos.

Las profundidades frente a estas instalaciones son de 4,90 metros debajo del cero, en tanto que frente a las postas de combustibles son variables con un mínimo de 3,95 metros al cero.

3. B. INSTALACIONES PORTUARIAS

a) Depósitos y plazoletas de almacenamiento

Los depósitos para mercaderías en tránsito están bien mantenidas. Existen cuatro de mampostería, con 6.300 metros cuadrados de superficie total y uno de chapa y hierro de 600 metros cuadrados, todos ellos ubicados sobre ambas márgenes de la dársena I.

Además de estos hay otros galpones de chapa que, por falta de tráfico, son arrendados por la Administración Nacional de Puertos a empresas particulares que los emplean para fines que, en general, tienen relación con la actividad portuaria.

También dentro del recinto portuario, se encuentran implantadas instalaciones construidas por entes oficiales y organizaciones privadas utilizadas en sus fines específicos. Las plazoletas de almacenamiento abarcan una superficie total de 15.000 metros cuadrados de los cuales 4.350 son pavimentados y el resto en pavimento.

b) Vías férreas

Al puerto acceden las líneas ferroviarias del Mitre y del Belgrano, a través de una sola vía mixta, por la avenida Vélez Sarfield hacia el Norte.

La playa de maniobras cuenta con 16 guías de 8.000 metros de longitud y se encuentran ubicadas apenas se entra en el puerto.

La longitud total del desarrollo de la vía férrea dentro de la zona portuaria alcanza 20.300 metros de vía mixta (Ferrocarril Belgrano).

El estado general de las vías es regular y en los planes de obra de la Administración General de Puertos se prevé la reparación integral de ellas poniendo especial énfasis en la que sirven al manipuleo de los granos, debido a que las demás cargas prácticamente no generan tráfico ferroviario aunque no se descarta su futura utilización.

El estado actual permite el movimiento fluido de 150 a 200 vagones dentro del horario habitual de trabajo, que es de 7 a 19 horas. Si este horario se extendiera hasta trabajar de noche se puede llegar hasta 400 vagones diarios.

No obstante, por razones de operatividad, la Junta Nacional de Granos no acepta más de 88 vagones en las 12 horas de labor diarias; es decir, que considerando que un tren está compuesto por 22 vagones, serían 4 trenes por día. Por otra parte, tomando como medio de 30 toneladas por vagón, se tendrá una recepción diaria máxima de 2.640 toneladas de granos.

c) Calles

Aproximadamente el 80 por ciento de las calles del recinto portuario son pavimentadas con adoquines, el 10 por ciento con hormigón y el restante 10 por ciento de tierra. Si bien se presentan deformaciones en el pavimento, se pueden considerar que su estado de conservación es aceptable.

d) Aguas corrientes

Suministrada por la Dirección Provincial de Obras Sanitarias. A los largo de las márgenes de las dársenas 1 y 2 se desarrolla un conducto que lleva agua corriente a las embarcaciones a través de 21 tomas.

El estado general es regular, circunstancia que obliga a que el suministro se realice a presión normal para evitar eventual rotura de la cañería existente.

3. C. INSTALACIONES CEREALERAS

La Junta Nacional de Granos dispone en el puerto de Santa Fe de tres elevadores de granos, desarrollados en dos unidades cuyas características se indican a continuación:

Unidad Nº 1

Eleador Nº 1

—Capacidad de almacenamiento: 50.000 toneladas distribuidas en 72 silos y 51 entre silos.

—Capacidad de carga: máxima teórica de 1.000 t/h, por dos tubos.

—Longitud total de la posta de atraque: 190 metros. Construida por la galería de embarque y cuatro duques de alba.

—Descarga de vagones: 12 tolvas distribuidas en cuatro entradas y con tres cintas con capacidad aproximada de 400 t/h. Sirve para ambas trochas, ancha y angosta, y así también para descarga de camiones.

—Playa de estacionamiento de camiones: pavimentada en una superficie de 19.510 metros cuadrados y con una capacidad estimada para 300 vehículos.

—Otras facilidades: 3 balanzas de recepción en el elevador de 60 toneladas cada una; 4 balanzas de carga de 30 toneladas cada una; 3 secadoras de granos de flujo continuo de 20 t/h y 3 despuntadoras.

—Estado general: bueno.

Unidad Nº 2

Eleador Nº 2

—Capacidad de almacenaje: 10.500 toneladas.

—Capacidad de carga: 300 t/h.

—Estado general: deficiente.

Eleador Nº 3

—Capacidad de almacenaje: 10.500 toneladas.

—Capacidad de carga teórica: 800 t/h; la galería de embarque con dos cintas y seis tubos.

—Descarga sólo de caminos, en cuatro tolvas con dos cintas de recepción y una capacidad de 300 t/h cada una.

—Estado general: regular.

La unidad Nº 2 no resulta apropiada para un eficiente funcionamiento. El elevador Nº 2 está prácticamente en desuso.

En el elevador Nº 3, en cambio, a pesar de su utillaje anticuado, puede utilizarse, como complemento del elevador Nº 1 en las épocas de mayor actividad.

En lo que respecta a la unidad Nº 1, construida en el año 1943, presenta una rotación estimada en quince giros anuales, lo que puede considerarse como elevada si se tiene en cuenta la estacionalidad de las exportaciones.

Por otra parte, los 190 metros de atraque con que cuenta, sólo permiten que opere un buque granelero por vez.

Las cifras históricas muestran que el récord absoluto de cargas se obtuvo en el mes de mayo de 1982 con 20.084 toneladas en doce horas, trabajando los dos elevadores. Por su parte, la máxima recepción de granos en silos sucedió en abril del mismo año con 14.098 toneladas, descargándose 355 camiones y 99 vagones.

4. CONSIDERACIONES ACERCA DE LA FUTURA LEY DE PUERTOS

Las características de la problemática del puerto de Santa Fe no puede sustraerse del contexto similar por el cual atraviesan todas las estaciones fluviales del país.

La organización, la infraestructura, las modalidades operativas, el sinnúmero de normas y reglamentaciones, la cantidad creciente de organismos de distinta gravitación y forma jurídica, son sólo algunos de los aspectos sobre los cuales debería preverse modificaciones sustanciales en una nueva legislación que dicte en la materia dado que la ineficiencia que se traduce en el inoportuno y precario dragado; falta de instalaciones portuarias adecuadas; alto costo de servicios, y por ende encarecimiento de fletes; las limitaciones en la recepción de buques de gran capacidad en cuanto a tonelaje de carga; demoras excesivas en cargas y descargas; limitaciones a la programación de embarques; congestión de cargas y almacenaje por falta de optimización de espacios entre otras, se traduce en última instancia en reducción de los ingresos del Estado, por aumento de costos de importación y disminución del valor de las exportaciones.

Dicha merma constituye un costo social, afrontado por la comunidad y que asciende a sumas superiores a los 600 millones de dólares anuales.

A título de ejemplo puede observarse como órganos vinculados al quehacer portuario en Santa Fe a la Administración General de Puertos Sociedad del Estado; Junta Nacional de Granos (entidad autárquica), Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables Distrito Paraná Medio (atiende Santa Fe, Diamante y ruta), Prefectura Naval Argentina, Aduana, Sanidad, Capitanía, empresas de remolques, etcétera.

Esta referencia que trasunta diversos problemas jurídicos, económicos y de optimización de recursos humanos, puede sintetizarse en la necesidad de contar con un instrumento único y apto que a partir de los existentes defina la política nacional en la materia.

Esta definición creemos es el meollo de la cuestión, es el punto de partida esencial sin el cual se seguirá

remendando, emparchando, priorizando según presiones circunstanciales, pero nunca creciendo y desarrollándose.

En su momento, bajo la advocación de finalidades y objetivos de nacionalización se produjo tal vez sin intenciones un proceso de estatización y burocratización, hoy se prioriza el emprendimiento privado, la competencia, la eficiencia, pero este cambio no es cuestión de intenciones sino de realidades y sobre todo del marco legal desregularizado que permita arribar a un mejoramiento integral del sistema.

La exposición de motivos del anteproyecto de ley de puertos trata de combinar Nación y provincia en una estructura interjurisdiccional rectora, pero incorporando la inversión privada en un marco de autonomía y competencia.

Reserva el Estado nacional la función de orientar, planificar y vigilar, en suma un rol de contralor, pero no de participación salvo lo atinente a mantenimiento de rutas (dragado), y la administración de los puertos.

La combinación de las provincias presupone un ideal del sistema federal, permanentemente invocado en múltiples disciplinas pero con pocas aplicaciones prácticas según experiencias.

Los puertos que tendrían autonomía en principio serían el complejo portuario de Bahía Blanca, San Antonio Oeste, Quequén, Rosario, Buenos Aires y Santa Fe.

Sería importante considerar asimismo una clasificación que contemple la integralidad o limitaciones de las prestaciones eventuales de los puertos, autónomos o no, de forma tal que se distinga entre la mera estación de transferencia de cargas del puerto integral, y de la unidad económica compleja reservando esta última para aquellos que gocen de autonomía de gestión.

La clasificación según titularidad del dominio del inmueble donde se ubiquen (nacionales, provinciales, municipales y/o privados), puede constituirse por vía reglamentaria en discriminatoria de la potencialidad de servicios a prestar por los mismos y una herramienta que derive en la ecuación: los fundamentales en cuanto a volumen de operación para la Nación, los secundarios y marginales para las provincias y los municipales y los exportadores de granos para los privados.

Tampoco surge claramente el punto de partida de distinción entre puertos comerciales, industriales y no comerciales.

Como datos positivos se rescatan los atinentes a la posibilidad de explotación, operación o administración directa bajo régimen de cesión de uso o locación a personas jurídicas estatales, mixtas o privadas.

La reserva del control y supervisión por parte de las autoridades nacionales sin inmiscuirse por lo menos en la norma genérica, en lo atinente a la actividad propiamente dicha, lo cual, si bien no es obstáculo para que pueda de alguna manera participar, no es condición a priori que coloque el Estado nacional en ventaja comparativa con respecto a otros entes públicos, privados o mixtos.

Introduce posibilidades no contempladas, como ser puertos construidos y operados por particulares, sobre terrenos propios o fiscales, para explotaciones comerciales los puertos industriales bajo condiciones específicas,

5. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS

Surge en forma induditable, luego del análisis efectuado, que por una parte las condiciones generales para un desarrollo eficaz estarían dadas, pero trasladado a la realidad observamos que en su dinámica no funciona, de manera tal que se trata de conciliar una posibilidad latente, con un esquema posible para poner en marcha la estación fluvial.

Paralelamente a lo anterior, el cambio, las adecuaciones, deben ser lo suficientemente rápidas en relación al tiempo y con el convencimiento pleno de los participantes, puesto que ya no se trata de esperar mejores condiciones, ni de probar con resultados inciertos.

Se intenta aportar a las autoridades vinculadas al tema, como asimismo a los sectores privados, nacionales o extranjeros, un esquema de emprendimiento, para que en una etapa posterior, transformarlo en hecho concreto, secuencia lógica de toda realización seriamente encarada.

Así, la hipótesis inicial a partir de la cual se avanzará, consiste en el dictado de un marco legal que permita aglutinar o concretar todo lo atinente a la infraestructura portuaria y de vías navegables y la operatoria de los elevadores de granos a través de la participación, vía organismos o ente, a cargo de los interesados directos en el tema.

En segundo término el órgano creado, por sí o a través de un cuerpo ejecutivo, deberá tener la administración y dirección de la gestión con la autonomía y autarquía necesarias para competir en igualdad de condiciones.

El marco legal solicitado deberá ser el instrumento de creación, de adecuación de las normas, de otorgamiento de los derechos y obligaciones recíprocas y de la concesión o figura jurídica adecuada para que la gestión, autonomía y autarquía tengan la perdurabilidad y seguridad acorde con el emprendimiento.

La fundamentación de las ideas sucintamente explicadas, se hallan en tres conceptos que se deben tener en claro, a saber:

- a) El agotamiento del actual sistema.
- b) La búsqueda de racionalizar el gasto público.
- c) Un esquema posible a poner en práctica a la brevedad.

Los objetivos serán:

- a) Considerar al puerto de Santa Fe como una unidad económica compleja.
- b) Su utilización como puerto de embarque a bordo de buques de ultramar, u otras alternativas sin exclusiones *a priori*.
- c) La realización del oportuno y permanente dragado del canal de acceso, tramos interior y exterior, y pasos de la ruta del río Paraná, de acuerdo a la nueva ruta.
- d) Que las cargas tradicionales y no tradicionales originadas en la zona de influencia del puerto de Santa Fe, incluidas las zonas del Nordeste y Noroeste argentinos, sean despachados por el mismo, ajustando las estructuras a tales fines.

e) Plena utilización de los elevadores de granos y demás instalaciones destinadas a la recepción, almacenamiento, acondicionamiento y embarque de granos existentes en el puerto de Santa Fe.

f) La elaboración y concreción de proyectos de radicación de industrias, en jurisdicción portuaria actualmente aprovechable, previéndose la utilización de parcelas de su propiedad.

g) Mejoras en las infraestructuras portuarias y de transportes y sus ampliaciones.

h) La contemplación e interrelación con el proyecto "Hidrovia Paraná-Paraguay".

La inserción del esquema previsto en lo que corresponda en el Mercosur.

Organización y coordinación y apoyo para el logro de los objetivos propuestos

Como base y sustento de la construcción legal a realizar, las entidades intermedias interesadas y debidamente coordinadas, asumirían una participación activa, convocando a sus asociados, para analizar el tráfico comercial a través del puerto de Santa Fe.

Tales asociados serían:

1. Bolsa de Comercio de Santa Fe, que actuaría como entidad convocante y coordinadora.
2. Comisión Permanente de Reactivación Económica Portuaria de la Provincia de Santa Fe.
3. Confederación Intercooperativa Agropecuaria (Coninagro).
4. Confederación de Asociaciones Rurales del Centro y Litoral Oeste (CARCLO).
5. Sociedad Rural de Santa Fe.
6. Intersindical Portuaria Marítima (Interportmar).
7. Federación Argentina de Cooperativas Agrarias (FACA).
8. Asociación de Cooperativas Argentinas (ACA).
9. Centro Comercial de Santa Fe.
10. Unión Industrial de Santa Fe.
11. Cámara Argentina de la Construcción - Filial Santa Fe.
12. Asociación de Hoteles, Restaurantes y Confiterías.
13. Cámara de Comercio Exterior de Santa Fe.
14. Cámara de Comercio Exterior del Departamento Las Colonias.
15. Otras, nacionales y extranjeras.

Con el marco normativo de la nueva ley de puertos, y las leyes y normas complementarias de racionalización administrativa, emergencia económica y reforma del Estado, a lo cual se adiciona la firme voluntad de la República Argentina de abrirse al mundo en sana competencia y ofreciendo alternativas de inversión y desarrollo sin otro límite que la licitud, estamos convencidos que se ha puesto en marcha una oportunidad inédita para el desarrollo y crecimiento.

En tal contexto, invitamos a sumar ideas, esfuerzos y capitales con el convencimiento de que es posible realizar el objetivo propuesto.

PUERTO DE SANTA FE

Cifras de operaciones históricas (máximas y mínimas)
desde el 1-1-1911 al 31-12-1987
(en toneladas)

MAXIMAS

Total general	2.633.597	(1929)
Exportación	1.520.465	(1929)
Importación	399.747	(1929)
Removido entrado	1.211.302	(1973)
Removido salido	544.851	(1944)

MINIMAS

Total general	261.931	(1916)
Exportación	6.123	(1925)
Importación	—	(1986)
Removido entrado	2.380	(1911)
Removido salido	9.951	(1987)

PUERTO DE SANTA FE

Resumen de operaciones de 15 años completos y 3 meses de 1988
(en toneladas)

Años	Exportación	Importación	Removido entrado	Removido salido	Totales Generales
1973	337.372	28.210	1.211.302	132.612	1.709.496
1974	471.729	10.595	1.065.037	124.067	1.671.428
1975	396.633	29.861	751.491	36.837	1.214.822
1976	388.420	7.328	584.110	99.559	1.082.417
1977	731.556	6.337	804.438	123.149	1.665.480
1978	529.034	5.540	790.553	129.345	1.454.472
1979	813.468	11.657	797.698	32.290	1.665.113
1980	384.756	8.710	941.647	87.980	1.423.093
1981	961.073	3.654	727.586	15.735	1.708.048
1982	879.037	3.989	788.635	101.076	1.772.737
1983	393.339	15.022	649.502	43.168	1.101.031
1984	464.881	50	487.272	12.901	965.104
1985	447.543	4.838	532.944	47.642	1.032.967
1986	100.108	—	643.117	28.541	771.766
1987	74.408	277	667.746	9.951	752.382
1988	3.750	—	220.277	8.223	232.250 *

* Cifras de 3 meses de 1988

CUADRO DEL TOTAL EXPORTADO EN LOS AÑOS 1985, 1986, 1987 y 1988 (hasta agosto)
(en toneladas)

RUBRO	Enero/Diciembre 1985	Enero/Diciembre 1986	Enero/Diciembre 1987	Enero/Agosto 1988
Trigo pan	9.603.678	4.029.680	4.197.428	3.671.879
Trigo fideo	14.739	—	—	22.000
Maíz	7.040.790	7.374.478	3.962.996	3.016.546
Cebada	33.724	—	12.000	77.606
Avena	103.544	4.165	18.546	299.555
Centeno	—	—	—	—
Mijo	88.229	32.944	53.341	49.282
Sorgo	3.305.540	1.936.091	1.029.764	993.494
Alpiste	36.173	12.782	11.042	9.556
Maní	89.431	113.129	108.062	58.366
Arroz	44.542	19.954	19.517	11.468
Soja	2.986.794	2.604.474	1.291.852	1.942.968
Lina	399	81	159	191
Girasol	378.557	524.398	48.131	50.263
Subproductos	4.204.224	4.961.624	4.619.008	5.303.720
Varios	—	—	1.520	3.744
TOTALES	27.930.364	21.613.800	15.383.366	15.510.638

6. NOMINA DE EMPRESAS

NOMBRE	DIRECCION	RUBRO
Abelardo Pongolini	Aarón Castellano 290 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Guías de válvulas para motores a explosión.
Actis Hnos S. A.	A. Rotania 88 (2322), Sunchales, Santa Fe.	Suela zapatero y suela marroquinería.
Ager S. A.	Octavio Zóbboli 207 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Botadores y varilla levanta válvulas en acero forjado. Cubos porta engranajes de distribución. Bombas de vacío rotativas o depresoras.
Agro. Organical Industrial	Belgiano 3635 (3000), Santa Fe.	Harina de astas y pezúñas.
Agritec S. A.	Ruta 11 Km. 457 (3016), Santo Tomé, Santa Fe.	Tractores.
Aguas y Procesos	J. B. V. Mitre 673 (2322), Sunchales, Santa Fe.	Productos químicos. Tratamientos de aguas.
Albronite S. R. L.	San Jerónimo 4845 (3000), Santa Fe.	Bujes de bielas.
Alfaro y Cía.	Florencio Sánchez 230 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Cables comando.
Araya y Torella S. A.	Buenos Aires 3712 (3000) Santa Fe.	Jugos de fruta. Licores.
Arcore S. A.	Lamadrid 3085 (3000), Santa Fe.	Pernos de pistón.
Armando Campagnucci S. A.	Ruta 34 Km. 224 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Máquinas seleccionadoras y clasificadoras de semillas.
Armería Las Colonias S. A.	Aristóbulo del Valle 4545 (3000), Santa Fe.	Maderas.
Asociación Unión Tamberos	Rivadavia 1998, Franck, Santa Fe.	Productos lácteos.
Automaq S. A.	Casilla de Correo 131 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Máquinas especiales.
Balco Sudamericana	Facundo Zuviria 5116 (3000), Santa Fe.	Herramientas de mano.
Basso S. A.	Ruta 70 y M. Oliver (2300), Rafaela, Santa Fe.	Válvulas para motores a explosión interna.
Benjamín Massa Vera	San Martín 2799 (3000), Santa Fe.	Hieladeras. Curtido vegetal. Vaquetas.
Benica, De Ponti S. R. L.	Gaibaldi 1810 (2300), Rafaela.	Balanzas industriales. Freezers.
Berandeví S. A.	Parque Industrial (2300), Rafaela, Santa Fe.	Máquinas y equipos para alimentos balanceados.
Bernardín S. R. L.	J. B. Justo 112 (2147), San Vicente, Santa Fe.	Cosechadoras automáticas de cereales y granos.
Blassoni e hijos S. A. I. C. A.	Ruta provincial 70 este (3080), Esperanza, Santa Fe.	Mecha para madera dura, tijera para chapas.
Bonafede S. A. I. C.	Alem 444 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Piñones y engranajes para distribución.
Buffa, Méndez, Lucena S. R. L.	1° de Mayo 752 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Tubos de escape y silenciadores.

NOMBRE	DIRECCION	RUBRO
Cadel S. R. L.	Av. H. Yrigoyen 301 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Ropa de trabajo, uniformes, guardapolvos, ropa de cirugía.
Café Bessone S. A.	Belgrano 781 (3013) San Carlos (centro), Santa Fe.	Café soluble, té.
Caffaratti Ind. y Com.	J. F. Seguí 158 (2538), El Trébol, Santa Fe.	Industria alimenticia.
Cancellieri Ingeniería Carlos y Américo Grossi S. R. L.	Llerena 2674 (3000), Santa Fe. Luis Fantí y ruta 34 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Ingeniería, importadores de máquinas agrícolas.
Carlota S. E. C. P. A. Celulosa Moldeada S. A.	Ruta 11 km 477, Recreo Santa Fe, Dique 1, puerto Santa Fe (3000), Santa Fe.	Rodamientos para bombas de agua. Envase celulosa.
Centro Industrial del Cerplac S. A.	Av. Aufranc 182 (3080), Esperanza, Santa Fe. Ruta nacional 34 (2340), Ceres, Santa Fe.	Instalaciones para el colegio. Placa para acumuladores.
Cervecería Santa Fe S. A.	Calchines 1401 (3000), Santa Fe.	Cervezas.
Cidal S. A.	Av. Freyre 1635 (3000), Santa Fe.	Productos de látex.
Cifive S. A.	Camino a Cabaña Leiva.	Cartón corrugado.
Cinter S. A.	Parque industrial Sauce Viejo.	Instalaciones industriales.
Clemir S. R. L.	Avellaneda 542 (2322), Sunchales, Santa Fe.	Bombas hidráulicas de rotación, cilindros de servo-dirección hidráulico.
Cloindo Appo S. R. L.	Ruta 70 km 557 (2301), Bella Italia, Rafaela.	Grúas y asientos de válvulas para motores.
Compañía Distribuidora Sudamericana S. H.	Av. Mitre 705 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Distribuidora de baterías de plomo ácido.
Confitería Las Delicias S. A.	San Martín 2895 (3000), Santa Fe.	Alfajores regionales.
Conosud S. A.	Galería Garay (3000), Santa Fe.	Puré en escamas.
Cranaco S. A.	Belgrano y España Sastre, Santa Fe.	Grupos electrógenos.
Cristalería La Liguria	San Martín 2177, San Carlos Cto.	Cristales.
Cristalería San Carlos	San Martín 1678, San Carlos Cto.	Cristales.
Cristaluna S. A.	Av. 7 de Marzo 1642 (3016), Santo Tomé, Santa Fe.	Artículos de cristal.
Culzoni Industrial y Comercial S. R. L.	Benito Anduiza 197, C. G. 293 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Pre moldeados de hormigón.
Curtidora del Litoral	Remedio de Escalada 506 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Cueros curtidos y componentes.
Curtidora del Oeste Santafesino	Remedios de Escalada 506 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Curtido cromo semiterminado, suelas, cortadoras.
Curtiduría Castellano	H. Yrigoyen 1125 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Curtido vegetal, cabeza, lado y falda.
Dante S. Bisignano S. R. L.	Tomás Lubarry 571 (3013), San Carlos Centro, Santa Fe.	Planta llave en mano.
Didier Orlando	E. Zeballos 3973 (3000), Santa Fe.	Aceite comestible.

NOMBRE	DIRECCION	RUBRO
Distribuidora Santafesina de Maderas S. R. L.	J. L. Avanz 337 (3029), Colonia Elisa, Santa Fe.	Maderas blandas y semiduras.
Dupla S. A.	Providenti 41, C.C. 139 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Partes de motor. Cadenas de distribución.
Eben-Eler S. R. L.	Av. López y Planes 4520 (3000), Santa Fe.	Motocompresoras para refrigeración.
Elio Montavani	Maipú 1771 (3060), Tostado, Santa Fe.	Motores a viento.
Español Ingeniería S. R. L.	San Lorenzo 2901 (3000), Santa Fe.	Ingeniería.
Establecimiento Apícola Don Miguel	(2317). Colonia Aldao (Est. Casablanca), Santa Fe.	Miel.
Establecimiento Metalúrgico Fegama	Ayacucho 262 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Implementos de acero inoxidable para industria láctea.
Establecimiento Metalúrgico Gays S. I. C. C.	José Ingenieros 390 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Autopartes, guías de válvulas.
Edival S. A.	Av. Santa Fe 2350 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Válvulas para motores a explosión.
Establecimiento Metalúrgico V.M.G. S. A.	Parque Industrial ruta 34 zona norte (2300), Rafaela, Santa Fe.	Bombas de agua para automotores.
Establecimientos Industriales Cassina S. A.	San Martín 573 (3040), San Justo, Santa Fe.	Autopartes.
Establecimientos "Patry"	Av. Freyre 1733 (3000), Santa Fe.	Subproductos ganaderos.
Etma S. A. C. I. F.	Luis Fanti 724 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Crucetas para automotores y máquinas agrícolas.
Fábrica de Amortiguadores Rafaela S. R. L.	Güemes 645 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Suspensiones y amortiguadores para motocicletas.
Federico Meiners S. A. Ltda.	Moreno 2801 (3080), Esperanza, Santa Fe.	Curtiembre.
Frautschi S. A.	B. O'Higgins 971 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Accesorios de acero inoxidable para cañerías.
Frigorífico Abdala	9 de Julio 1078 (3080), Esperanza, Santa Fe.	Cortes vacunos, de cerdos, chacinados, embutidos.
Frigorífico La Pellegrinense S. R. L.	Carlos Pellegrini, Santa Fe.	Productos frigoríficos.
Frigorífico La Rosita S. R. L.	Blas Parera 5440 (3000), Santa Fe.	Productos frigoríficos.
Frigorífico Rafaela S. A.	Paraná y Luis Fasoli (2300), Rafaela, Santa Fe.	Productos frigoríficos.
Frigorífico Santa Elena S. A.	25 de Mayo s/número, Santa Elena.	Productos frigoríficos.
Frio-Raf S. A.	Lisandro de la Torre 985 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Instalaciones frigoríficas industriales.
Frutaverna S. R. L.	25 de Mayo 1441 (2240), Coronda, Santa Fe.	Frutillas refrigeradas y congeladas.
Frymat S. A.	Buenos Aires 3648 (3000), Santa Fe.	Productos frigoríficos.

NOMBRE	DIRECCION	RUBRO
Giuliani Hnos. S. A.	Ruta 31, km 223, C.C. 162 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Manufactura de equipos, implementos y maquinarias para la industria del alimento balanceado.
Giuliani Hijos S. R. L.	Ruta 34, km 223, C.C. 162 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Equipos de frío para leche. Tanques térmicos para leche.
Gutiérrez y Bruera S. H.	Salta 579 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Muñecas.
Haidar y Cía. S. C. C.	Berrutti 6000 (3000), Santa Fe.	Sal para consumo humano.
H. B. Maquinarias	Sáenz Díaz 790 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Planta Elaboradora de alimentos balanceados. Planta de silos.
Henter I.C. S. A.		Tableros fenólicos.
Hilario José Gaviglio S. C. A. C. I. A.	Av. Peñaloza 5700 (3000), Santa Fe.	Acopio de cereales.
Inco S. H.	H. Yrigoyen 725 (2409), Zenón Pereyra, Santa Fe.	Ingeniería.
Ind. Aceitera Río Paraná S. A.	Rivadavia 3055 (3000), Santa Fe.	Aceites vegetales.
Ind. Frigoríficas Nelson S. A.	E. Zeballos 3983 (3000), Santa Fe.	Productos frigoríficos.
Ind. Frigoríficas Recreo S. A.	Nelson, Santa Fe.	Productos frigoríficos.
Ind. Lácteas S. A.	Ruta 11, km 478, Recreo, Santa Fe.	Productos lácteos.
Ind. Metalúrgica de Aceros Inoxidables S. A.	Mitre 571, San Carlos Sud, Sta. Fe. Ruta 20 y A. Lincoln (2300) Rafaela, Santa Fe.	Bombas centrifugas sanitarias, bombas rotativas, aparatos de evaporación y de desecación.
Ind. Químicas Altos Explosivos S. A.	Luis Maggi 770 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Explosivos industriales. Pentrita, exógeno, octógeno.
Ind. Urvie S. A.		Transmisiones para automotores, tractores, maquinarias agrícolas.
Ing. Alejandro Rodríguez	Sarmiento 2711 (3000), Santa Fe.	Ingeniería, tratamiento de agua.
I. N. H. S.	25 de Mayo 3264 (3000), Sta. Fe.	Equipos transportadores.
Inzillo S. R. L.	Facundo Zuviria 5235 (3000), Santa Fe.	Engranajes, planetarios, satélites para diferencial.
Jorge A. Condrac	Martín Grandoli 5789 (1439), Buenos Aires.	Prendas deportivas.
Joaquín Cutchet e hijos S. R. L.	Gral. Paz 456 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Cacao en polvo.
	Belgrano 3300 (3000), Santa Fe.	Equipos y accesorios para ordeño y alimentación de vacas y cabras.
Juan Bautista Bosio S. A.	Chubut 772 (2535), El Trébol, Santa Fe.	Laboratorio de cosmetología y afines.
Juan Carlos Limonta Distribuciones	Reconquista 427 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Jugos de frutas.
Jugos Santa Fe S. A.	Catamarca 3175 (3000), Santa Fe.	Productos avícolas.
La Segunda Coop. de Granjas	Mitre 1060 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Colosinas, dulces.
Lehritier Argentina S. A.	Moreno 449 (3013), San Carlos Cen- tro, Santa Fe.	Gelatinas.
Leiner Santafesina de Gelatinas S. A.	Parque industrial Sauce Viejo.	Calderas.

NOMBRE	DIRECCION	RUBRO
Lito Conella e hijos S. A.	Amado Aufranc 1237 (3080), Esperanza, Santa Fe.	Ingeniería.
López Ingeniería	Necochea 3516 (3000), Santa Fe.	Silos, norias y transporte de cereales.
Luis Beschetto y huos. S. A.	San Martín 402 (2303), Angélica, Santa Fe.	Artículos acrílicos y metalúrgicos.
Ma-Ar. Acrilie	Jorge Ortiz 1482 (2440), Sastre, Santa Fe.	
Manuel Moyano	C.C. 47 (2240), Coronda, Sta. Fe.	Frutilla, frutihortícola.
Marcos Limanmsky e hijos S. R. L.	Av. Roca 882 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Colchones, almohadas y espuma de poliuretano.
Marengo S. A.	Lisandro de la Torre 68 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Caramelos blandos, duros. Confitería.
Marischil S. R. L.	Av. Aristóbulo del Valle 5872 (3000) Santa Fe	Flanes y postres en polvo.
Marozzi Hnos. S. A.	Conscripto E. Zurbriggen 691 (2300), Rafaela, Santa Fe	Acumuladores para automotores.
Martín Erminio S. A.	R. Sáenz Peña 3032 (3000), Santa Fe	Pisos parquet.
Meitar Aparatos S. A.	A. del Valle 7098 (3000), Santa Fe	Ingeniería en alimentos.
Metalúrgica Edgar Frana e hijos S. R. L.	Francia 288 (2300), Rafaela, Santa Fe	Muebles metálicos y sillones plegables.
Metalúrgica Fessia	Av. Italia 114 (2300), Rafaela, Santa Fe	Máquinas, herramientas y afines.
Metalúrgica Modenesi	Alem 497 (2300), Rafaela, Santa Fe	Compresores de aire.
Miguel Cardiol S. A. I. C.	(2301) Susana, Santa Fe	Cosechadoras de cereales y enfiardadoras.
Molfino Hnos. S. A.	Ernesto Salva 648 (2300), Rafaela, Santa Fe	Productos lácteos en general.
Molino Arroccero San Javier S. A.	C. C. N 9 (3005), San Javier, Santa Fe.	Arroz.
Molinos Franchino S. A.	Bv. Calvez 2350 (3000), Santa Fe	Harineros.
Molinos y Est. Harinero Bäumig	Av. Nettebohn 801 (2451), San Jorge, Santa Fe	Harinas y pastas secas.
Motor Parts S. A.	Ruta Provincial 81 S y Puyrredón (2305), Lehman, Santa Fe	Válvulas para motores en competición.
M. S. S. A.	E. Zaballo 2582 (3000), Santa Fe	Instalaciones frigoríficas.
Olman S. A.	López y Planes 4401 (3000), Santa Fe	Prefiltros de aire con turbina.
Odo S. A.	Jorge Newbery 269 bis (2252), Calvez	Microgarrafas, Faroles, Mecheros.
Pascual Hnos S. R. L.	Blas Parera 4957 (3000), Santa Fe	Aceites vegetales.
Patricio A. Fleming	San Jerónimo 2933 (3000), Santa Fe	Cubiertas para automotores.
Paulino Renk	Anta Castellanos 725 (3080), Esperanza, Santa Fe	Sillas para camping.
Pautasso Hnos.	San Jerónimo 3744 (3000), Santa Fe	Juegos para parques de diversión.

NOMBRE	DIRECCION	RUERO
Pequitas S. R. L.	Maipú 119 (2300), Rafaela, Santa Fe	Muñecas de peluche.
Perfilum S. R. L.	Glüemes 3953 (3000), Santa Fe	Perfiles de aluminio.
Pichichero y Cía.	Ruta 11 Km. 458 (3000), Santa Fe	Bujes de biela para automotores.
Plastilit S. A.	Pdo. Zuviría 6652 (3000), Santa Fe	Cuantes de látex. Alfombras para automotores.
Prono Ingeniería S. R. L.	Saavedra 2218 (3000), Santa Fe	Artefactos de refrigeración.
Quelac S. A.	Sgto. Cabral 486, San Jerónimo Norte	Productos lácteos.
Radiadores Pron S. R. L.	Necochea 1272/86 (2300), Rafaela, Santa Fe	Radiadores para agua y aceite.
Raquel Grossi	Av. Freyre 3190 (3000), Santa Fe	Autopartes.
R. D. V. S. A.	Av. Santa Fe 1678 (2300), Rafaela, Santa Fe	Furgones térmicos.
Sei Ingeniería	Mitre 6191 (3000), Santa Fe.	Ingeniería. Planta.
R. G. Frenos	H. Yrigoyen 1078 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Elementos y equipos de freno a aire.
Relastie S. R. L.	Av. Freire 2301 (3000), Santa Fe.	Látex, barnices y esmaltes.
Resol S. A.	Ruta 19, Km. 38, Santo Tomé.	Productos químicos industriales.
Sancor Coop. Unidas Limitadas	Teniente Gral. Richieri 15, Sunchales.	Lácteos en general.
Severbon S. A. I. y C.	Roque Sáenz Peña 321 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Máquina para coser y cortadora de césped.
Silent	C.C. 303 Parque Industrial, Rafaela, Santa Fe.	Sistemas de frenos hidráulicos para vehículos automotores.
Simba S. A.	A. del Valle 7400 (3000), Santa Fe.	Pinturas en general. Pinturas especiales.
Sinco S. R. L.	S. de Iriondo 7259 (3000), Santa Fe.	Bombas y accesorios para la industria de la alimentación.
Soglef Argentina	Buenos Aires 2476 of. 8/10 (3000), Santa Fe.	Carbón vegetal.
Sol de Mayo S. A.	Roque Sáenz Peña 146 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Aceites vegetales, subproductos oleaginosos.
Sucesores de Alfredo Willner S. A.	Av. Roca 883 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Lácteos en general.
Taboga Hnos S. A.	Pdo. Zuviría 5468 (3000), Santa Fe.	Acoplados y semiacoplados.
Técnicas Telefónicas Argentinas S. R. L.	España 764 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Telefonía pública y privada.
Trafedín S. A.	Tucumán 811 3º piso (1049), Buc- nos Aires.	Trading.
Trametal S. R. L.	Artigas 3860 (3000), Santa Fe.	Ingeniería. Plantas.
Uncoga Federación de Coop. Agrícolas	Lisandro de la Torre 1450/40 (2300), Rafaela, Santa Fe.	Carnes, chacinados de vacunos porcinos.
Viejo Algarrobo S. R. L.	San Martín 2954 (3000), Santa Fe.	Muebles de algarrobo.
V. M. C. Refrigeración S. A.	Roque Sáenz Peña 729 (2300), Ra- faela, Santa Fe.	Equipos e instalaciones de refrigeración industrial.