

Registro  
de la Propiedad  
Intelectual  
Nº 239.639

Correo Argentino Suc. 43 (B)	FRANQUEO A PAGAR Cuenta Nº 420
	TARIFA REDUCIDA Concesión Nº 4033

REPUBLICA ARGENTINA  
**DIARIO DE SESIONES**  
CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACION

8ª REUNION — 3ª SESION ORDINARIA -- JUNIO 3 DE 1992

Presidencia de los señores diputados Alberto Reinaldo Pierri  
Luis Alberto Martínez y Mario Carlos Brook

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:

ACEROLAZA, Florencio Gilberto  
ACHEM, Antonio  
AGUADO, Jorge Rubén  
AGONDEZ, Jorge Alfredo  
ALARI, Ernesto Salim  
ALBAMONTE, Alberto Gustavo  
ALBERTI, Juan Carlos  
ALCALA, Néstor Ricardo  
ALCABA, Ernesto Pedro Andrés  
ALCOGARAY, Alvaro Carlos  
ALVAREZ, Carlos Alberto  
ALVAREZ ECHAGUE, Raúl Angel  
ALVAREZ GARCÍA, Normando M.  
AMADEO, Eduardo Pablo  
ARANDA, Saturnino Dautti  
ARQUELLO, Jorge Martín Arturo  
ARIAS, César  
ARMENDÁRIZ, Alejandro  
ARRECHEA, José Salvador  
AVELÍN, Alfredo  
AYALA, Juan Carlos  
BAGLINI, Raúl Eduardo  
BALESTRA, René Helvecio  
BALESTRINI, Alberto Edgardo  
BALESTRINI, Miguel Alberto  
BARBERA, Eliseo  
BARBOTTI, Atilio Ector  
BAUM, Daniel  
BAXLAC, Juan Pablo  
BECERRA, Carlos Armando  
BECERRA, Nicolás Eduardo  
BERNONGARAY, Antonio Tomás  
BERNICA, Jorge  
BERMÚDEZ, María del Pilar  
BISCIOTTI, Victorio Osvaldo  
BISCHOF, Enrique Alberto  
BLANCO, Oscar Alberto  
BORDIN CAROSIO, Hugo Antonio  
BRACCHI, Osvaldo Américo  
BRANDA, Carlos Ernesto

BROOK, Mario Carlos  
BRUZZO, Omar Abdullio  
CAIMMI, Fernando Enrique  
CALLEJA, Ovidio Amílcar  
CAMAÑO, Eduardo Oscar  
CANATA, José Domingo  
CARRERAS, Porfirio Mario  
CASTILLO, Oscar Aníbal  
CAVALLARI, Juan José  
CEBALLOS, Walter Alberto  
CLERICI, Federico  
CORCHUELO BLASCO, José Manuel  
CRAMARO, Hugo Arnaldo  
CROSTELLI, Juan Carlos  
D'ALESSANDRO, Miguel Humberto  
D'AMBROSIO, Angel Mario  
DAUD, Jorge Carlos  
DE MARTINO, Víctor Amador  
DI TULLIO, Héctor Horacio  
DURRIEU, Marcela Margarita  
DUSSOL, Ramón Adolfo  
ENDEIZA, Eduardo Aníbal  
FALLETI, Julio César José  
FELGUERAS, Ricardo Ernesto  
FELLNER, Eduardo Alfredo  
FERNÁNDEZ, Aníbal  
FERNÁNDEZ, Roberto Enrique  
FERNÁNDEZ GILL, Guillermo Carlos  
FERREYRA, Eduardo Mario  
FESCIÑA, Andrés Julián  
FOLLONI, Jorge Oscar  
FONTELA, Moisés Eduardo  
FRIGERIO, Octavio Oscar  
GALVAN, Raúl Alfredo  
GALLO, Orlando Juan  
GAN, Fernando Pascual  
GARAY, Nicolás Alfredo  
GARCÍA CUERVA, Ignacio Santiago  
GATTI, Héctor Angel  
GAUNA, Juan Octavio  
GERMANO, Alberto Raúl  
GÓMEZ CENTURIÓN, Carlos Enrique  
GONZÁLEZ, Alberto Ignacio

GONZÁLEZ, Luis Mario  
GONZÁLEZ, Oscar Félix  
GONZÁLEZ CABANAS, Tomás Walther  
GONZÁLEZ GASS, Gabriela  
GONZÁLEZ GAVIOLA, Juan Horacio  
GREEN, Gustavo Adolfo  
GUERRERO, Antonio Isaac  
HERNÁNDEZ, Antonio María  
HERBERA, Bernardo Eligio  
HERBERA, Luis Fernando  
HERBERA ARIAS, Manuel Hipólito  
IBARRIA, José María  
IBARRICHE, Julio César  
IGLESIAS, Evaristo Constantino  
ITURRE, César Eusebio del Valle  
JAVIL, Luis Julián  
KOTH, Carlos  
LAMBERTO, Oscar Santiago  
LARRABURU, Dámaso  
LECONTE, Ricardo Guillermo  
LÓPEZ, Jorge Antonio  
LÓPEZ ARIAS, Marcelo Eduardo  
LÓPEZ DE ZAVALÍA, Fernando Justo  
LOUTAIF, Julio César  
LYNCH, Carlos Alberto  
MACHICOTE, Jorge Raúl  
MAGGI, Juan Alberto  
MANFREDOTTI, Carlos  
MANNY, José Juan  
MAQUEDA, Juan Carlos  
MARCO, Jorge Raúl  
MARCOLLI, Juan Miguel Angel  
MARCOS, Ricardo Ernesto  
MARELLI, Mabel G. de  
MARTÍN de DE NARDO, Marta  
MARTÍNEZ, Luis Alberto  
MARTÍNEZ RAYMONDA, Rafael  
MATZKIN, Jorge Rubén  
MENDOZA, Claudio Ramiro  
MENDOZA, Martín  
MENEGHINI, Javier Reynaldo  
MICHELLI, Marco Aurelio  
MICHETTE, Salomón Antonio



MOLARDO, Elvio Francisco  
 MOLINAS, Ricardo Francisco  
 MOREAU, Leopoldo Raúl Guido  
 MOURE, Juan Manuel  
 MUNIAGURRIA, Marcelo Julio  
 MUÑOZ, Marcelo Bernardo  
 NACUL, Miguel Camel  
 NATALE, Alberto Adolfo  
 NIÑO, Jorge  
 NOVAU, Pedro José  
 OLIVERA, Enrique José  
 ORGAZ, Carlos Alfredo  
 ORQUÍN, Leopoldo Manuel  
 ORTIZ PELLEGRINI, Miguel Ángel  
 PARADA, Alberto  
 PARRILLI, Oscar Isidro José  
 PICCININI, Ana Ida  
 PIERRE, Alberto Reinaldo  
 PINTO, Guillermo  
 PIOTTI, Alberto Daniel  
 PRAT, Alfredo Ernesto  
 PROFILI, Gerardo Pedro  
 PRONE, Alberto Josué  
 QUEZADA, Rodolfo Héctor  
 RAIMUNDI, Carlos Alberto  
 RE, Ricardo Horacio  
 RODRIGO, Esteban Joaquín  
 RODRIGUEZ, Jorge Alberto  
 RODRIGUEZ, Raúl Eduardo  
 RODRIGUEZ SANUDO, Hugo B.  
 ROIG, Angel  
 ROMERO, Carlos Alberto  
 ROY, Irma  
 RUIZ, Angel Rafael  
 SAADI, Luis Alberto  
 SAADI, Ramón Eduardo  
 SABIO, Juan Carlos  
 SALVADOR, Daniel Marcelo  
 SÁNCHEZ GALDEANO, Roque  
 SANTÍN, Eduardo  
 SCELZI, Carlos José  
 SEGÚI, Héctor Miguel  
 SODERO NIEVAS, Víctor Hugo  
 SOFA, Felipe Carlos  
 SORIA, Carlos Ernesto  
 SORIA ARCH, José María  
 SPINOSA, Augusto Juan  
 STORANI, Conrado Hugo

SUCARIA, Nefef  
 SUREDA, Angela Gerónima  
 TACTA de ROMERO, Emma Andrea  
 TOMA, Miguel Angel  
 TOPA, Raúl Roque  
 TOTO, Francisco Patricio  
 TROYANO, Silvia E.  
 URIONDO, Luis Enrique R.  
 VALCARCEL, Juan Manuel  
 VANOSI, Jorge Reinaldo  
 VARELA, Néstor Angel  
 VARELA CID, Eduardo  
 VÁZQUEZ, Roberto  
 VENESIA, Gualberto Edgardo  
 VERDÚ, Mario  
 VICCHI, Raúl Horacio  
 YOMA, Jorge Raúl  
 ZAMORA, Luis Fernando  
 ZARACHO, Evelio Argentino

#### AUSENTES, EN MISIÓN OFICIAL:

ÁLVAREZ, Héctor Claudio  
 MASSANI, Angel Marcelo  
 COSSOS PEREZ, Juan Nicolás  
 ECHEVAERÍA, Luis María  
 ELÍAS, Angel Mario  
 ESPECHE, Alberto Luis  
 FERRADÁS, Miguel Enrique  
 FIGUEROA, Pedro Octavio  
 FLORES, Rafael Horacio  
 GARCÍA de NOVELLI, María C.  
 GÓMEZ, José Ernesto  
 IRIBARNE, Alberto Juan Bautista  
 LÓPEZ, Alcides Humberto  
 LOSADA, Luis Enrique  
 ORTIZ MALDONADO, Gastón H.  
 PARENTE, Rodolfo Miguel  
 PAROLA, José María  
 PESCE, Félix  
 PURICELLI, Arturo Antonio  
 RUCKAUF, Carlos Federico  
 SACKS, Rubén Rodolfo  
 SALUSSO, Horacio Ramón  
 SUEIRO, Carlos Adolfo  
 VÁZQUEZ, Ricardo Héctor  
 ZAMORA, Federico

#### AUSENTES, CON LICENCIA:

CAFFIERO, Juan Pablo  
 CAPUTO, Dante Mario  
 CASARI de ALARCIA, María Leonor  
 DE LA RÚA, Fernando  
 DURANONA y VEDIA, Francisco de  
 GOLPE MONTIEL, Néstor Lino  
 ZAMBIANCHI, Carlos

#### AUSENTES, CON LICENCIA PENDIENTE DE APROBACIÓN:

ADAIME, Felipe Teófilo  
 BRAVO, Alfredo Pedro  
 CRUZ, Washington Jesús  
 ESTEVEZ BOERO, Guillermo Emilio  
 HARDY, Aníbal Osvaldo  
 HUMADA, Raúl  
 PERALTA, Aníbal Pedro

#### AUSENTES, CON AVISO:

ABDALA, Germán Dario  
 ACEVEDO, Julio César  
 ALENDE, Oscar Eduardo  
 BELTRÁN, Carlos Roberto  
 BENEDETTI, Jorge Enrique  
 BORDA, Osvaldo  
 BREARD, Noel Eugenio  
 BRUNATI, Luis Pedro  
 CABRERA, Gerardo  
 CAMANO, Dante Alberto  
 CAMANO, Graciela  
 CASTILLO, José Luis  
 FERNÁNDEZ, Roberto Carlos  
 GARCÍA, Pedro Alberto  
 GIOJA, José Luis  
 GÓMEZ, Roque Julio César  
 GUERRERO, Luis Serafín  
 GUZMÁN, María Cristina  
 HERNÁNDEZ, Santos Abel  
 MACHADO, Oscar Alfredo  
 MONTEVERDE, Carlos Roberto  
 PEPE, Lorenzo Antonio  
 RODRIGUEZ, José  
 ROMERO, Humberto Antonio  
 SAMID, Manuel Julio

#### SUMARIO

1. Manifestaciones en minoría. (Pág. 620.)
2. Pase de lista. (Pág. 620.)
3. Izamiento de la bandera nacional. (Pág. 621.)
4. Cuestión de privilegio planteada por el señor diputado Clérico con motivo de expresiones vertidas por el señor presidente de la Nación en un mensaje al pueblo (1.034-D.-92). Pasa a la Comisión de Asuntos Constitucionales. (Pág. 621.)
5. Diario de Sesiones. (Pág. 621.)
6. Asuntos entrados. Resolución respecto de los asuntos que requieren pronunciamiento inmediato del cuerpo. (Pág. 622.)
7. Licencias para faltar a las sesiones de la Honorable Cámara. (Pág. 622.)

8. Moción del señor diputado Matzkin para que se postergue el término reglamentario destinado a rendir homenajes. Se aprueba. (Pág. 622.)
9. Plan de labor de la Honorable Cámara. (Pág. 623.)
10. Pedidos de informes o de pronto despacho, consultas y mociones de preferencia o de tratamiento sobre tablas. (Pág. 624.)
  - I. Pedidos de pronto despacho formulados por el señor diputado Fescina para el proyecto de resolución de su autoría por el cual se solicitan informes al Poder Ejecutivo sobre recaudación de los aportes y contribuciones de la seguridad social por parte de las instituciones bancarias (5.112-D.-91); y para el proyecto de ley de su autoría sobre régimen para preservar el medio ambiente del área de Campo de Mayo, provincia de Buenos Aires (464-D.-92). Se aprueban. (Página 624.)
  - II. Moción del señor diputado Fescina de que se trate sobre tablas el asunto al que se re-



- fiere el número 14 de este sumario. Se aprueba. (Pág. 625.)
- III. **Moción del señor diputado Larraburu** de que se trate **sobre tablas** el asunto al que se refiere el número 11 de este sumario. Se aprueba. (Pág. 626.)
- IV. **Mociones del señor diputado Fernández (R. E.)** de que se traten **sobre tablas** los asuntos a los que se refieren los números 15 y 16 de este sumario. Se aprueban. (Pág. 626.)
- V. **Moción de la señora diputada Troyano** de **preferencia** para el proyecto de ley de su autoría sobre creación de un fondo rotativo de créditos productivos destinados a las pequeñas y medianas empresas (755-D.-92). Se aprueba. (Pág. 627.)
- VI. **Moción del señor diputado Salvador** de **preferencia** para el proyecto de resolución del que es coautor por el que se solicitan informes al Poder Ejecutivo sobre cuestiones relacionadas con el convicto Daniel Sánchez, presuntamente alojado en la colonia penal de Ezeiza, provincia de Buenos Aires (982-D.-92). Se aprueba. (Pág. 627.)
- VII. **Mociones del señor diputado Fernández (A.)** de que se traten **sobre tablas** los asuntos a los que se refieren los números 17 y 23 de este sumario. Se aprueban. (Pág. 628.)
- VIII. **Moción del señor diputado Hernández (A. M.)** de **preferencia** para el proyecto de declaración del señor diputado Baglini y otros por el que se solicita al Poder Ejecutivo que se abstenga de dictar por decreto normas de competencia del Congreso de la Nación (973-D.-92). Es rechazada. (Pág. 620.)
- IX. **Moción del señor diputado Gauna** de que se trate **sobre tablas** el asunto al que se refiere el número 18 de este sumario. Se aprueba. (Pág. 630.)
- X. **Pedidos de pronto despacho** formulados por el señor diputado Albamonte para los proyectos de ley de su autoría sobre instalación de una oficina de Interpol en todos los aeropuertos internacionales del país (5707-D.-91) y sobre régimen optativo de locaciones urbanas destinadas a vivienda (132-D.-91). Se aprueban. (Pág. 631.)
- XI. **Moción del señor diputado Martínez Raymonda** de **preferencia** para el proyecto de ley del que es coautor sobre régimen para la aplicación por parte de los suscriptores originales de los bonos de consolidación de deudas previsionales creados por la ley 23.982 (6.223-D.-91). Se aprueba. (Pág. 632.)
- XII. **Pedidos de pronto despacho** formulados por el señor diputado González (L. M.) para el proyecto de ley del que es coautor sobre incorporación del artículo 301 bis y 301 ter al Código Penal (6.024-D.-91); y para el proyecto de ley de su autoría sobre derogación del tercer párrafo del artículo 793 del Código de Comercio (364-D.-92). Se aprueban. (Página 633.)
11. **Consideración del dictamen de las comisiones de Transportes y de Legislación General** en las enmiendas introducidas por el Honorable Senado al proyecto de ley venido en segunda revisión sobre régimen nacional de puertos (56-S.-91). (Pág. 634.)
12. **Moción de orden del señor diputado Carreras** de que la Honorable Cámara se aparte de las prescripciones del reglamento para proponer el tratamiento sobre tablas del dictamen de la Comisión de Obras Públicas en el proyecto de resolución de su autoría por el que se solicita al Poder Ejecutivo la inclusión del tramo Santa Fe-Puerto San Martín en el llamado a licitación para el dragado y balizamiento del río Paraná (5.480-D.-91). Es rechazada. (Página 637.)
13. **Continúa la consideración del asunto** al que se refiere el número 11 de este sumario. Se sanciona definitivamente (ley 24.093). (Pág. 638.)
14. **Consideración del dictamen de la Comisión de Educación** en el proyecto de declaración del señor diputado Estévez Boero por el que se solicita al Poder Ejecutivo que disponga que la conmemoración del Día de la Bandera se realice el 20 de junio en todas las dependencias educacionales (4.167-D.-91). Se sanciona. (Pág. 666.)
15. **Consideración del dictamen de la Comisión de Educación** en el proyecto de resolución del señor diputado Fernández (R. C.) y otros sobre realización de un ciclo de conferencias denominado "América-Encuentro de Dos Culturas" en el auditorio de la Honorable Cámara (635-D.-92). Se sanciona. (Página 669.)
16. **Consideración del dictamen de la Comisión de Educación** en el proyecto de declaración del señor diputado Fernández (R. E.) y otros por el que se solicita al Poder Ejecutivo que disponga interiorizar y participar a las provincias y al distrito de la Capital Federal respecto del proyecto denominado "Argentina al Mundo - Encuentro de Dos Culturas" (579-D.-92). Se sanciona. (Pág. 670.)
17. **Consideración del proyecto de ley del señor diputado De Martino** y otros por el que se modifica el artículo 34 de la ley 24.059, de seguridad interior (979-D.-92). Se sanciona. (Pág. 672.)
18. **Consideración del proyecto de resolución del señor diputado Gauna** por el que se solicita a la Corte Suprema de Justicia de la Nación la remisión del expediente mediante el cual ese tribunal habría examinado el desempeño de la señora jueza María Servini de Cubría en una causa judicial, y de las



**B. Asuntos entrados:**

- I. Mensajes del Poder Ejecutivo. (Pág. 749.)
  - II. Comunicaciones del Honorable Senado. (Página 749.)
  - III. Comunicaciones de la Presidencia. (Pág. 750.)
  - IV. Dictámenes de comisiones. (Pág. 750.)
  - V. Dictámenes observados. (Pág. 754.)
  - VI. Comunicaciones de comisiones. (Pág. 751.)
  - VII. Comunicaciones de señores diputados. (Página 755.)
  - VIII. Comunicaciones oficiales. (Pág. 756.)
  - IX. Peticiones particulares. (Pág. 759.)
  - X. Proyectos de ley. (Pág. 760.)
  - XI. Proyectos de resolución. (Pág. 766.)
  - XII. Proyectos de declaración. (Pág. 773.)
  - XIII. Licencias. (Pág. 777.)
- C. Asistencia de los señores diputados a las reuniones de comisiones (mes de mayo de 1992). (Página 778.)

—En Buenos Aires, a los tres días del mes de junio de 1992, a la hora 16 y 18.

**1****MANIFESTACIONES EN MINORIA**

**Sr. Presidente (Pierri).** — Señores diputados: a pesar del tiempo transcurrido y de haber diputados en número suficiente en la casa, aún no se ha logrado reunir quórum.

**Sr. Matzkin.** — Pido la palabra.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Tiene la palabra el señor diputado por La Pampa.

**Sr. Matzkin.** — Señor presidente: en vista de que hay número suficiente de diputados en la casa, solicito que se continúe llamando por lo menos por quince minutos.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Se continuará llamando por quince minutos y luego se pasará lista.

**Sr. Albamonte.** — Pido la palabra.

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

**Sr. Albamonte.** — Señor presidente: el jefe de la bancada oficialista pide que se continúe llamando por lo menos por quince minutos. Estamos dispuestos a esperar, pero que sean exactamente quince minutos.

**Sr. Presidente (Pierri).** — La Presidencia ya ha dicho que se continuará llamando por quince minutos. Si usted no escucha o no presta atención...

**Sr. Albamonte.** — No sólo escuché y presté atención sino que además, quise transmitir la inquietud de mi bloque a fin de precisar la solitud del señor diputado Matzkin.

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

**Sr. Bisciotti.** — Señor presidente: teniendo en cuenta que la semana pasada esta Honorable Cámara tenía por objeto el debate de la ley de puertos, que no se llevó a cabo, y que nuestra bancada ha dado su apoyo para el tratamiento de este asunto, aunque tengamos divergencias, quisiéramos saber si esta demora es una situación que responde a una cuestión interna que atraviesa un sector del gremialismo y del judicialismo.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Este no es el ámbito en el que se deban discutir ese tipo de cuestiones, señor diputado.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Fernández (R. C.).** — Señor presidente: simplemente quería aclarar al señor diputado Bisciotti que, si bien están faltando alrededor de 180 o 190 diputados en el recinto, no existe esa misma cantidad de diputados gremialistas.

—Se continúa llamando. Luego de unos instantes:

—Se pasa lista.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Habiéndose logrado quórum, se pasará lista.

**2****PASE DE LISTA**

—Se encuentran presentes al pasarse lista los señores diputados Aceñolaza, Aguado, Agúndez, Akabi, Albamonte, Alberti, Alcala, Algaba, Alsogaray, Amadeo, Arias, Amondariz, Arrechea, Avelín, Baglini, Balestra, Balestrini (M. A.), Barberá, Barbotti, Baum, Becerra (C. A.), Becerra (N. E.), Bericua, Bermúdez, Bischof, Bisciotti, Bordín, Carosio, Bracchi, Branda, Brook, Caímami, Canata, Cavallari, Ceballos, Clérice, Cramaro, Crostelli, D'Alessandro, D'Ambrosio, Daud, De Martino, Di Tulio, Durrieu, Dussol, Endeiza, Felgueras, Fellner, Fernández (A.), Fernández (R. E.), Fernández Gil, Fescina, Galván, Gan, Garay, García Cuerva, Gama, Gómez Centurión, González Gass, González (A. I.), González (J. H.), González (L. M.), González (O. F.), González Cabañas,



Guerrero (A. I.), Hernández (A. M.), Herrera (B. E.), Herrera (L. F.), Herrera Arias, Ibarbia, Ibarreche, Iglesias, Koth, Lamberto, Larraburu, López (J. A.), López de Zavalla, Loulaif, Lynch, Machicote, Maggi, Manfredotti, Manny, Marcó, Marcoli, Marelli, Martínez Raymond, Matzkin, Mendoza (C. R.), Mendoza (M.), Meneghini, Micheli, Michitte, Molardo, Molinas, Moreau, Muniagurria, Muñoz, Nacul, Niño, Novau, Orgaz, Orquín, Parada, Piccini, Pierri, Pinto, Prat, Protili, Prone, Quezada, Ré, Rodrigo, Rodríguez (J. A.), Rodríguez (R. E.), Rodríguez Sañudo, Roig, Roy, Ruiz, Salvador, Sánchez Caldeano, Santín, Seelzi, Seguí, Sodero Nievas, Soria, Soria Arch, Spinoza, Sucaria, Sureda, Tacta de Romero, Tema, Troyano, Uriondo, Vanossi, Varela Cid, Vázquez (R.), Venesia, Verdú y Vicchi.

3

IZAMIENTO DE LA BANDERA NACIONAL

**Sr. Presidente (Pierri).** — Con la presencia de 131 señores diputados queda abierta la sesión.

Invito al señor diputado por el distrito electoral de la provincia de Río Negro, don Carlos Ernesto Soria, a izar la bandera nacional en el mástil del recinto.

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

4

CUESTION DE PRIVILEGIO

**Sr. Clérici.** — Pido la palabra para plantear una cuestión de privilegio.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Para una cuestión de privilegio tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Clérici.** — Señor presidente: diputados de las distintas bancadas que componen esta Cámara —justicialistas, radicales, de la UCEDE y de los partidos provinciales— veníamos trabajando en estos últimos días para arribar a soluciones concretas, viables y rápidas en el tema del sistema previsional con los señores ministros Díaz y Cavallo.

Como es de conocimiento de todos, en el día de ayer el señor presidente de la Nación se dirigió al pueblo una vez más, dando a entender en su discurso que en el Congreso tenemos un proyecto de ley de reforma previsional que en realidad no tenemos, y anunciando un proyecto de reforma impositiva que, por otra parte, cuando el jueves de la semana pasada estos diputa-

dos se reunieron con el ministro Cavallo tampoco era de su conocimiento.

El presidente de la Nación habló relacionando la privatización de YPF —que por supuesto apoyo— con las necesidades financieras del sistema previsional; se trata del mismo presidente de la Nación que este año firmó el decreto 437, inutilizando así en la práctica la ley sancionada por el Congreso por la cual el 30 por ciento del total de las privatizaciones debía destinarse al sistema previsional. Pero no es solamente esto.

En este momento en que todos estamos procurando trabajar juntos en la solución de este problema las palabras del presidente de la Nación han provocado un enfrentamiento entre el Poder Ejecutivo y el Congreso, y también entre sectores políticos; además han procurado que hubiera un enfrentamiento entre el Congreso y los jubilados argentinos.

Por otro lado, el presidente de la Nación ha manifestado que los proyectos que envíe no deben ser desnaturalizados por el Congreso de la Nación y que en caso de que se les introduzcan modificaciones habrá veto del Poder Ejecutivo. Creo que en las palabras del presidente de la Nación ciertamente hay una afectación de los fueros parlamentarios del conjunto del Congreso argentino. Además entiendo que hay irresponsabilidad politicoinstitucional, pues quien formula esos planteos es nada menos que el presidente de la Nación. Por otra parte, creo que es un tratamiento que no se condice con uno de los más graves problemas que hoy tenemos en la sociedad argentina.

Dado que esto es de naturaleza institucional porque se ha producido al máximo nivel del gobierno argentino, como legislador de la Nación dejo planteada esta cuestión de privilegio. (Aplausos.)

**Sr. Presidente (Pierri).** — Se va a votar si se acuerda trato preferente a la cuestión de privilegio planteada por el señor diputado por Buenos Aires. Se requieren las dos terceras partes de los votos que se emitan.

— Resulta negativa.

**Sr. Presidente (Pierri).** — La cuestión de privilegio pasa a la Comisión de Asuntos Constitucionales.

5

DIARIO DE SESIONES

**Sr. Presidente (Pierri).** — Conforme con lo dispuesto en el artículo 149 del reglamento, co-



**Sr. Matzkin.** — Señor presidente: como es muy posible que hoy tengamos que sesionar con número estricto —si es que los señores diputados que están ausentes no vienen al recinto— y quienes estamos aquí tenemos el firme propósito de trabajar, haré una propuesta a fin de poder hacer efectiva la presente sesión. En tal sentido sugiero que acordemos entre las distintas bancadas algunos procedimientos orientados a tratar en primer lugar aquellos temas que presentan algún grado de urgencia o que nos han convocado por ser cuestiones centrales. A estos efectos me permito proponer —para que el señor presidente ponga en consideración del cuerpo— postergar el término reglamentario destinado a rendir homenajes para el final de la sesión. Es decir, se trata de alterar el orden, de forma tal de comenzar a tratar ahora los distintos asuntos sobre los que debemos pronunciarnos y proceder luego a rendir los homenajes previstos. Sería nuestro deseo extender esta metodología a la hora de destinada a pedidos de informes o de pronto despacho, consultas y mociones de preferencia o de tratamiento sobre tablas, pero ello requeriría el acuerdo del resto de las bancadas.

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

**Sr. Baglini.** — Señor presidente: estamos de acuerdo en postergar la hora destinada a rendir homenajes pero no así la de preferencias.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Tomando sólo en consideración la primera parte de la moción formulada por el señor diputado por La Pampa, se va a votar si se posterga para el final de la sesión la hora destinada a rendir homenajes.

— Resulta afirmativa

**Sr. Presidente (Pierri).** — Se procederá en consecuencia.

## 9

### PLAN DE LABOR

**Sr. Presidente (Pierri).** — Corresponde pasar al término reglamentario destinado a la consideración del plan de trabajo propuesto por la Comisión de Labor Parlamentaria.

Por Secretaría se dará lectura.

**Sra. Secretaria (Pérez Pardo).** — La Comisión de Labor Parlamentaria ha elaborado para la presente sesión el siguiente plan de labor:

Asunto que tiene acordada preferencia para su tratamiento: proyecto de declaración por el que se rechaza la división geográfica de la Pa-

tagonia anunciada por los señores ministros de Economía y Obras y Servicios Públicos y del Interior (458-D-92).

Dictámenes sin disidencias ni observaciones recaídos en los siguientes proyectos de ley:

— Aprobación del Tratado de Asistencia Regional para Emergencias Alimentarias (TAREA), adoptado en Caracas, República de Venezuela (Orden del Día N° 195, expediente 74-S-90).

— Modificación de la ley 23.737, de represión del tráfico y consumo de estupefacientes (Orden del Día N° 208, expediente 5.213-D-91).

Dictámenes por los que se aconseja la sanción de proyectos de resolución o de declaración contenidos en los órdenes del día sin disidencias ni observaciones y de término vencido números 187, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 203, 204, 205, 206, 207, 209, 211, 212, 213, 214, 215, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 232, 233, 235, 236 y 237.

Dictámenes, con observaciones, en los proyectos de resolución o de declaración contenidos en los órdenes del día números 9, 188, 202 y 231.

Dictámenes, con disidencias, en los proyectos de resolución o de declaración contenidos en los órdenes del día números 30, 34, 35, 61, 121 y 234.

**Sr. Presidente (Pierri).** — En consideración el plan de labor leído por Secretaría.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Bisciotti.** — Señor presidente: he observado que en el plan de labor que acaba de leerse no se ha incluido el tratamiento de la denominada Ley de Puertos. La bancada de la Unión Cívica Radical está dispuesta a otorgar los dos tercios de los votos para su consideración, y desea saber si se va a tratar dicho proyecto de ley.

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

**Sr. Larraburu.** — Señor presidente: en la hora destinada por el reglamento a los pedidos de informe o de pronto despacho, consultas y mociones de preferencia o de sobre tablas, como presidente de la Comisión de Transportes voy a solicitar el tratamiento sobre tablas del proyecto al que se ha referido el señor diputado preopnante. Lo haré sabiendo desde ya que vamos a contar con el apoyo de la bancada de la Unión Cívica Radical, de los partidos provinciales y de la UCEDE.

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



**Sr. González (O. F.).** — Señor presidente: hago moción de que el proyecto de declaración contenido en el Orden del Día N° 233 vuelva a comisión. Se trata de un despacho en minoría, que fue elaborado de acuerdo a lo prescrito en el artículo 90 del reglamento. Las razones de este pedido radican en el hecho de que este proyecto se refiere al proceso privatizador de Obras Sanitarias de la Nación, que es un tema complejo.

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

**Sr. Spinosa.** — Señor presidente: en mi carácter de vicepresidente de la Comisión de Obras Públicas, debo manifestar que no entiendo los motivos por los cuales se solicita que este proyecto vuelva a comisión.

Si bien el dictamen fue elaborado en función de lo prescrito en el artículo 90 del reglamento, cuenta con la firma de 12 diputados. Además es de fundamental importancia porque va a afectar el destino de diez millones de personas de la Capital Federal y de trece partidos del conurbano bonaerense. Como el gobierno no ha enviado al Congreso de la Nación el marco regulatorio necesario, es muy importante que este proyecto sea sancionado por la Cámara.

**Sr. Presidente (Pierri).** — La Presidencia advierte a los señores diputados que el bloque Justicialista está solicitando la exclusión de un asunto incluido en dicho plan: o sea que habrá que efectuar una modificación o lamentablemente no podremos avanzar en el trámite de la presente sesión.

Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

**Sr. González (O. F.).** — Señor presidente: precisamente en las expresiones del señor diputado preopinante se halla la fundamentación de nuestro bloque con respecto a este tema. El señor diputado Spinosa ha dicho que existe un dictamen firmado por 12 diputados, pero la comisión tiene 25 miembros, lo que nos motiva a solicitar la vuelta a comisión del asunto. Consideramos que este tema no puede ser debatido con dictamen en el recinto en virtud de lo que dispone el artículo 90 del reglamento.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Tiene la palabra el señor diputado por La Pampa.

**Sr. Matzkin.** — Señor presidente: nuestro bloque mantiene su moción de vuelta a comisión, pero considera que esta no es la oportunidad adecuada para formularla. Creemos que tal solicitud debe plantearse en el momento en que la Presidencia ponga a consideración el tema

y no en ocasión de debatirse el plan de labor propuesto por la Comisión de Labor Parlamentaria.

El proyecto en cuestión está incluido en ese plan de labor que se propone, pero por supuesto ello no implica que se vaya a aprobar o rechazar. Reitero que en el momento que deba considerarse, nuestra bancada solicitará la vuelta a comisión, seguramente, otro diputado formulará una petición de otra naturaleza, y en definitiva será la Cámara la que decidirá.

**Sr. Presidente (Pierri).** — La Presidencia está totalmente de acuerdo con los conceptos del señor diputado Matzkin, quien en realidad debería ponerse de acuerdo con el señor diputado Oscar González.

**Sr. Matzkin.** — Es lo que estoy intentando hacer (*Risas*.)

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

**Sr. Spinosa.** — Señor presidente: aceptamos el criterio expuesto por el señor diputado Matzkin.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Se va a votar el plan de labor propuesto por la Comisión de Labor Parlamentaria.

— Resulta afirmativa.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Queda aprobado el plan de labor.

## 10

### PEDIDOS DE INFORMES O DE PRONTO DESPACHO, CONSULTAS Y MOCIONES DE PREFERENCIA O DE TRATAMIENTO SOBRE TABLAS

**Sr. Presidente (Pierri).** — Corresponde pasar al término reglamentario destinado a pedidos de informes o de pronto despacho, consultas y mociones de preferencia o de tratamiento sobre tablas.

## I

### Pedidos de pronto despacho

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

**Sr. Fescina.** — Señor presidente: voy a formular tres peticiones referidas a proyectos para los que solicito especial atención de los presidentes de las bancadas mayoritarias, ya que éstos seguramente decidirán con su voto el destino de estos asuntos.

En primer término pido pronto despacho para el proyecto de resolución por el que se solicitan informes al Poder Ejecutivo, más preci-



## III

## Moción de sobre tablas

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

**Sr. Larraburu.** — Señor presidente: solicito el tratamiento sobre tablas del proyecto de ley venido en segunda revisión sobre régimen nacional de puertos (expediente 56-S.-91).

**Sr. Presidente (Pierri).** — En consideración el pedido de tratamiento sobre tablas formulado por el señor diputado por Buenos Aires.

Se va a votar.

Se requieren dos tercios de los votos que se emitan.

—Resulta afirmativa.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Queda aprobada la moción y en consecuencia se incorpora la consideración del asunto al orden del día de la presente sesión.

## IV

## Mociones de sobre tablas

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

**Sr. Fernández (R. E.).** — Señor presidente: solicito el apartamiento del reglamento para tratar dos dictámenes de comisión relacionados con la Comisión Encuentro de Dos Culturas.

**Sr. Presidente (Pierri).** — La Presidencia advierte al señor diputado que la solicitud que ha formulado no corresponde que sea efectuada en el presente término reglamentario destinado a pedidos de informes o de pronto despacho, consultas y mociones de preferencia o de sobre tablas.

**Sr. Fernández (R. E.).** — Señor presidente: solicito que se haga una excepción a fin de considerar los dictámenes enunciados porque difícilmente lo podamos hacer luego del tratamiento del proyecto de ley de puertos.

**Sr. Presidente (Pierri).** — La Presidencia entiende que, en ese caso, debería solicitar el tratamiento sobre tablas de los proyectos que, según el señor diputado, merecen una rápida consideración por parte del cuerpo.

**Sr. Fernández (R. E.).** — Señor presidente: solicito el tratamiento sobre tablas de ambos dictámenes, con la salvedad de que sean considerados antes de que se debata el proyecto de ley de puertos, porque uno de ellos está referido a un ciclo de conferencias que se inicia mañana en el salón auditorio de la Honorable Cámara.

**Sr. Presidente (Pierri).** — La Presidencia desea saber el número del expediente en el que encuentra contenido el proyecto mencionado por el señor diputado.

**Sr. Fernández (R. E.).** — Señor presidente: se trata de un dictamen en un proyecto de resolución destinado a realizar un ciclo de conferencias denominado "América - Encuentro de Dos Culturas" en el salón auditorio de la Honorable Cámara los días 4, 12, 19 y 25 de junio, y 6 y 20 de julio del corriente año, contenido en el expediente 635-D.-92.

Asimismo solicito el tratamiento sobre tablas del dictamen en un proyecto de declaración por el que se pide al Poder Ejecutivo que disponga interesar y participar a las provincias y al distrito de la Capital Federal respecto del proyecto denominado "Argentina al Mundo - Encuentro de Dos Culturas" contenido en el expediente 579-D.-92.

Por las razones de urgencia antes mencionadas solicito que ambos proyectos sean considerados antes de tratar el proyecto de ley de puertos.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Tiene la palabra el señor diputado por La Pampa.

**Sr. Matzkin.** — Señor presidente: el bloque Justicialista votará afirmativamente los pedidos de tratamiento sobre tablas formulados por el señor diputado Fernández, pero deja aclarado que el tema central que debemos considerar —y al que debemos dar prioridad— es el proyecto de ley de puertos. Luego que se haya tratado este tema no habrá inconvenientes en debatir las iniciativas mencionadas por el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Presidente (Pierri).** — La Presidencia desea saber si el señor diputado por Buenos Aires retira la moción que oportunamente formulará.

**Sr. Fernández (R. E.).** — Señor presidente: he señalado que la urgencia en tratar estos proyectos está dada por el hecho de que mañana se inicia el ciclo de conferencias al que estas iniciativas aluden, y la experiencia nos indica que luego de considerar proyectos de gran envergadura —como es el referido a la ley de puertos— resulta imposible continuar con la sesión por falta de quórum. Si éste se garantiza, no tengo problemas en retirar la moción que oportunamente formulará.

Deseo aclarar que el ciclo de conferencias se inicia mañana y por ello sería de extrema importancia que el proyecto se aprobara en el día de hoy.

**Sr. Presidente (Pierri).** — En consideración las mociones de tratamiento sobre tablas formula-



das por el señor diputado Roberto Enrique Fernández acerca de los dictámenes recaídos en el proyecto de resolución contenido en el expediente 635-D.-92 y en el proyecto de declaración referido en el expediente 579-D.-92.

Se va a votar.

Se requieren los dos tercios de los votos que se emitan.

—Resultado afirmativa.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Quedan aprobadas las mociones y en consecuencia se incorpora la consideración de los asuntos al orden del día de la presente sesión.

## V

### Moción de preferencia

**Sr. Presidente (Pierri).** — Tiene la palabra la señora diputada por Salta.

**Sra. Troyano.** — Señor presidente: formulo moción de preferencia para que en la próxima sesión se trate, con despacho de comisión, el proyecto de ley contenido en el expediente 755-D.-92, sobre creación de un fondo rotativo de créditos productivos destinados a las pequeñas y medianas empresas y que comprende además la creación del Consejo Federal del Crédito Productivo.

Esta iniciativa tiende a la federalización de la distribución del crédito para la pequeña y mediana empresa productiva en el interior de nuestro país en porcentajes equilibrados de modo tal de proveer al desarrollo regional en todas las provincias.

**Sr. Presidente (Pierri).** — En consideración la moción de preferencia formulada por la señora diputada por Salta.

Se va a votar.

—Resultado afirmativa.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Queda acordada la preferencia solicitada.

## VI

### Moción de preferencia

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

**Sr. Salvador.** — Señor presidente: solicito el tratamiento sobre tablas del proyecto de resolución contenido en el expediente 982-D.-92. Se trata de un pedido de informes al Poder Ejecutivo para que a través del Ministerio de Justicia se pronuncie ante esta Cámara sobre los

hechos y circunstancias relacionados con la desaparición del convicto Daniel Sánchez de la Colonia Penal de Ezeiza.

La urgencia de este pedido se funda en los diversos factores que influyen en la desaparición del mencionado convicto. Daniel Sánchez cumplía una pena de cinco años de prisión impuesta por el juez federal de Morón, doctor Gerardo Larrañabere, y estaba a sesenta días de obtener su libertad, circunstancia que motiva nuestra preocupación. Resulta difícil pensar que quien está próximo a recuperar su libertad —a sólo sesenta días— opte por situarse fuera de la ley.

Asimismo, resulta de difícil explicación el traslado de este convicto de la cárcel del Chaco a la penitenciaría abierta de Ezeiza. Pero la sorpresa se convierte en verdadera preocupación cuando de la información que poseemos surge que Daniel Sánchez es testigo en lo que se ha dado en llamar el "Yomagate". Esta persona declaró ante la jueza Zulma Graciela Chavarría de Ise, jueza federal del Chaco, y en su testimonio habría mencionado a funcionarios del gobierno, concretamente al señor Mario Caserta y a la señora Amira Yoma, vinculados con la tramitación de partidas de nacimiento falsas para el narcotraficante Mario Anello.

Daniel Sánchez también habría hecho un reconocimiento fotográfico del señor Mario Anello, que trajo como consecuencia una visita de la doctora Chavarría de Ise al penal de Ezeiza. Con posterioridad prestó declaración ante la jueza Berraz de Vidal. Quiero decir sobre este mismo asunto que la jueza hizo reserva de tomar declaración ampliatoria al señor Daniel Sánchez por no haber quedado claros algunos de sus dichos.

Para analizar la gravedad de esta cuestión citaré un párrafo de una declaración del señor Daniel Sánchez realizada al periódico "Esto" del 21 de febrero de 1992, donde dice: "Rousselot me prometió el indulto presidencial para fin de 1991 y no cumplió. Por eso cuando me den garantías de vida para mí y mi familia diré cosas que preocuparán bastante a algunas personas del poder." Posteriormente hizo las menciones que relaté.

En la idea de que este proyecto no es más ni menos que un pedido de informes, quiero significar que el espíritu que lo avala tiende estrictamente a tomar conocimiento de estos hechos y no a abrir juicio sobre ellos. Este proyecto solicita informes para que tanto la bancada justicialista como los restantes bloques tengan una referencia concreta sobre estos acontecimientos, en la certeza de que no se emite



En consideración el pedido de pronto despacho formulado en segundo término por el señor diputado por Santa Fe.

Se va a votar.

—Resultado afirmativa.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Se dará traslado a las comisiones pertinentes.

Ha concluido el término reglamentario destinado a formular pedidos de informes o de pronto despacho, consultas y mociones de preferencia o de tratamiento sobre tablas.

Se pasa al orden del día.

## II

### REGIMEN NACIONAL DE PUERTOS

**Sr. Presidente (Pierri).** — Corresponde considerar el proyecto de ley venido en segunda revisión sobre régimen nacional de puertos (expediente 56-S-91).

Buenos Aires, 2 de abril de 1992.

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

Tengo el honor de dirigirme al señor presidente, a fin de comunicarle que el Honorable Senado, en la fecha, ha considerado las modificaciones introducidas por esa Honorable Cámara al proyecto de ley que le fuera pasado en revisión sobre Ley de Puertos, y ha tenido a bien:

1º — Aceptar las modificaciones a los artículos 2º, 4º, 5º, 11, 12, 21, 25 y 26.

2º — Desechar las correspondientes a los artículos 1º, 3º, 6º, 7º, 8º, 9º, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22 y 23.

3º — Respecto del artículo 24, se resuelve suprimirlo, no insistiendo en el mismo en razón que su contenido se encuentra incluido en el artículo 12.

4º — En consecuencia, se modifica la numeración de los artículos 25 y 26, que pasan a ser 24 y 25, respectivamente.

Saludo a usted muy atentamente.

EDUARDO MIENEM,  
Mario Délfor Fassi.

TEXTO ORDENADO - PROYECTO LEY DE  
PUERTOS CONFORME SANCION HONORABLE  
SENADO 2-4-92

#### PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados, etc.*

#### TITULO I

##### Ámbito de aplicación

Artículo 1º — Todos los aspectos vinculados a la habilitación, administración y operación de los puertos

estatales y particulares existentes o a crearse en el territorio de la República, se rigen por la presente ley.

Art. 2º — Denominase 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 alije o completamiento de cargas.

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

#### TITULO II

#### De la habilitación

##### CAPÍTULO I

##### De los puertos existentes o a crearse

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

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

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

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

Art. 7º — Los puertos se clasificarán:

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



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

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

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

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

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

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

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

## CAPÍTULO II

### *De los puertos en funcionamiento*

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

## CAPÍTULO III

### *Consideraciones generales*

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

## TÍTULO III

### *De la administración y operatoria portuaria*

#### CAPÍTULO I

*De la transferencia del dominio, 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.

#### CAPÍTULO II

### *De la administración y operatoria estatal*

Art. 12. — En el caso especial de los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe, la transferencia prevista en el artículo anterior se efectuará a condición de que, previamente, se hayan constituido 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 de 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 servicio, debieran invertir en el mismo puerto el producto de su explotación, conforme lo establezca el estatuto respectivo.

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

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



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

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

### CAPÍTULO III

#### *De la administración y operatoria de los puertos de los particulares*

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

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

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

### CAPÍTULO IV

#### *Consideraciones generales*

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

### 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 incluida 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 nacional en el ámbito del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación, o en el que en el futuro absorba su competencia, y tendrá las siguientes funciones y atribuciones, sin que esta enunciación pueda considerarse taxativa.

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



- k) Aplicar las sanciones que correspondan por la comisión de las infracciones previstas en el artículo 23, inciso a) de la presente ley;
- l) Fijar el plazo de amortización de las inversiones a los efectos de lo dispuesto en el artículo 18 de esta ley, para el caso de los puertos propiedad del Estado nacional;
- ll) Fijar la alternativa de procedimiento para celebrar acuerdos con personas físicas o de existencia ideal a los fines de lo dispuesto en el artículo 14 de esta ley para el caso de los puertos propiedad del Estado nacional.

#### TÍTULO VI

##### De la reglamentación

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

Entre otros aspectos la reglamentación contendrá:

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

#### TÍTULO VII

##### Consideraciones finales

Art. 24. — Deróganse las leyes 16.971, 16.972, 21.892, 22.080, el decreto 10.059/43 ratificado por ley 13.893 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. 25. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

EDUARDO MENEM.  
Mario Delfor Fassi.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Tiene la palabra el señor diputado por La Pampa.

**Sr. Matzkin.** — Señor presidente: a efectos de colaborar con la Presidencia en facilitar el ordenamiento del debate deseo saber cuántos son los oradores anotados y proponer, en consulta con el resto de los bloques, un horario tentativo de votación.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Hasta el momento se han anotado seis señores diputados: Larraburu, Bisciotti, García Cuerva, Dussol, D'Ambrosio y Leconte.

**Sr. Matzkin.** — De haber consenso, luego de que se anoten todos aquellos señores diputados que deseen hacer uso de la palabra, se cerraría la lista de oradores.

**Sr. Garay.** — Como otra contribución al orden del debate, se podría fijar un horario de votación.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Me parecen acertados los criterios del señor diputado Matzkin y del señor diputado Garay. En ese sentido la Presidencia estima que podríamos establecer un término de tres horas para la discusión, considerando la cantidad de oradores y que cada uno de ellos expondrá por un lapso de aproximadamente media hora.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Larraburu.** — Señor presidente: considerando que habrá una única votación, no una en general y otra en particular, pues lo que la Honorable Cámara hará es aceptar o desechar las modificaciones introducidas por el Senado, estimo que se podría fijar un horario para la votación más breve, de aquí a dos horas. Es decir, se votaría a las 20.

12

#### MOCION DE ORDEN

**Sr. Carreras.** — Pido la palabra para plantear una moción de orden.

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

**Sr. Carreras.** — Señor presidente: solicito ahora este apartamiento del reglamento para evitar el riesgo de que, cuando concluya el debate sobre la ley de puertos, no se registre quéram para considerar y aprobar el asunto que me interesa.

El apartamiento del reglamento que solicito es a los efectos de tratar sobre tablas un proyecto de resolución de suma importancia y a tal fin me había anotado para hacer uso de la



palabra en la hora de preferencias, pero no sé por qué causa se me colocó al final, ya que debería haber intervenido antes que otros señores diputados que ya han hablado.

**Sr. Presidente (Pierri).** — La lista de oradores no ha sido alterada, señor diputado. Por otra parte, esa lista es conocida por todos los bloques.

**Sr. Carreras.** — Sin embargo, me he anotado para hacer uso de la palabra en la hora de preferencias de las últimas tres sesiones y aún no he podido hacerlo.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Esa lista se lee durante la reunión de la Comisión de Labor Parlamentaria y los presidentes de las distintas bancadas están informados sobre su contenido.

**Sr. Carreras.** — No integro la Comisión de Labor Parlamentaria, señor presidente, pero me permito solicitar este apartamiento del reglamento —reitero— para pedir el tratamiento sobre tablas del dictamen en el proyecto de resolución contenido en el Orden del Día N° 234 (expediente 5.480-D-91), sobre inclusión del tramo Santa Fe-Puerto San Martín en el dragado y balizamiento del río Paraná previsto para el tramo Puerto San Martín al océano, que comprende los kilómetros 593 a 492.

La urgencia del pedido radica en la circunstancia de que la Secretaría de Transporte está por llamar a licitación esta obra y quedaría excluido el tramo de referencia de no aprobarse el proyecto que menciono, que cuenta con dictamen unánime de la Comisión de Obras Públicas. Llama la atención que en el plan de labor no figure este orden del día entre los proyectos de resolución y de declaración sin disidencias ni observaciones, sobre todo porque los legisladores santafesinos conocen la necesidad de su sanción y el propio Poder Ejecutivo de la provincia de Santa Fe, que es de extracción justicialista, así lo ha solicitado.

Por todo lo expuesto solicito a la Honorable Cámara que brinde su apoyo para el apartamiento del reglamento y posterior tratamiento sobre tablas de este proyecto, sobre todo teniendo en cuenta que el puerto de Santa Fe ha sido declarado puerto nacional.

Es un puerto que está en óptimas condiciones para operar, pues su estructura se encuentra completamente en condiciones, sus dársenas tienen las profundidades necesarias, los galpones están en forma, etcétera.

Por estas razones solicito el apartamiento del reglamento para considerar este tema.

**Sr. Presidente (Pierri).** — La Presidencia informa al señor diputado Carreras que el proyecto al que se refiere está incluido en el plan de labor. Por eso, le sugiero que lo lea. De todos modos, si el señor diputado insiste lo podemos poner en consideración. Ese proyecto figura entre los que tienen disidencias.

**Sr. Carreras.** — El dictamen no tiene ninguna disidencia, pues ha sido aprobado por unanimidad en la comisión. Aquí tengo el orden del día respectivo.

**Sr. Presidente (Pierri).** — La disidencia ha sido presentada por los señores diputados Aguado y Fontela.

Reitero al señor diputado Carreras que ese dictamen está incluido en el plan de labor. De todos modos, si el diputado así lo prefiere podemos poner en consideración su solicitud de apartamiento del reglamento a fin de que se pueda tratar sobre tablas.

**Sr. López Arias.** — Señor presidente: estamos tratando el proyecto de ley de puertos.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Pero ocurre que el señor diputado Carreras piensa que estamos relegando su iniciativa y así lo ha expresado.

**Sr. Carreras.** — Lo pensé así porque últimamente el señor presidente está muy distraído, ya que no vio sentado en una banca a alguien que no era diputado.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Creo que el distraído fue usted, señor diputado, pues debería haber leído el plan de labor detenidamente.

**Sr. Carreras.** — Quiero aclarar que en la comisión me habían manifestado que el dictamen era sin disidencias. Por eso pido las disculpas correspondientes. En todo caso los distraídos somos varios.

**Sr. Presidente (Pierri).** — La Presidencia desea saber si el señor diputado Carreras mantiene su moción de apartamiento del reglamento.

**Sr. Carreras.** — No, señor presidente.

13

## REGIMEN NACIONAL DE PUERTOS

(Continúa)

**Sr. Presidente (Pierri).** — Continúa la consideración del proyecto de ley venido en segunda revisión, sobre régimen nacional de puertos.

Corresponde que la Cámara se pronuncie sobre la fijación de un horario para votar.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.



**Sr. Larraburu.** — Señor presidente: por supuesto que seremos flexibles en cuanto al horario dada la importancia del tema que nos ocupa, pero —sin que esto sea definitivo— podríamos votar dentro de una hora y media, es decir, alrededor de las 19 y 30.

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

**Sr. Dussol.** — Señor presidente: establecer un plazo para la discusión del proyecto de ley de puertos no tiene sentido. Se trata de una ley que la sociedad está esperando desde hace mucho tiempo.

Recuerdo que en la Comisión de Transportes el secretario Regúnaga nos había manifestado su preocupación por la sanción de esta ley. Además, con todo respeto, recuerdo que hemos estado esperando al oficialismo para dar tratamiento a este tema, pues aunque nuestro bloque daba los dos tercios necesarios para aprobar este proyecto de ley, el justicialismo no se presentaba en número suficiente al recinto.

Entonces, hoy, que sí estamos todos, no podemos fijar un horario para efectuar la votación. Nosotros vamos a apoyar la iniciativa porque entendemos que el país no cuenta con una ley de puertos. En este sentido el "superministro" Cavallo dictó el decreto 817, que a mi juicio es una aberración jurídica. Esto hay que explicarlo acá, señor presidente. Por eso considero que no se pueden establecer ni dos ni tres horas para la consideración de este tema. Los radicales hemos prometido dar los dos tercios y aquí estamos.

Personalmente he tratado este proyecto con mucha seriedad. Por eso —repito— creo que fijar un plazo de dos o tres horas para el debate del tema no tiene sentido.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Señor diputado: en su momento le voy a dar el uso de la palabra para que deje fijada su posición, pero es deseo de la mayoría de esta Cámara fijar las 20 como hora de votación, y vamos a proceder de esa manera.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Larraburu.** — Señor presidente: comparto lo manifestado por el señor diputado por el Chaco en cuanto a la trascendencia del proyecto de ley en consideración; justamente es trascendente porque se convertirá en la primera ley de puertos que tendrá el país.

En oportunidad de que la Cámara iniciara el análisis de esta iniciativa —tal como lo señalaba en el debate que desarrollamos hace más de

seis meses— los diputados de la Nación no sabíamos bien qué estábamos analizando aquella tarde; una tarde con bancas despobladas —como hoy—, con un recinto rumoroso y con señores diputados que quizá no entendían la trascendencia del proyecto.

Comparto el entusiasmo del señor diputado preopinante. Sé de las horas de trabajo, de ahínco y de esfuerzo que dedicaron no sólo él sino también el señor diputado Bisciotti y todos los amigos de la Unión Cívica Radical, al igual que los compañeros de mi bloque y de otras bancadas. Desde ningún punto de vista queremos acotar la discusión; pero deseo recordar a la Cámara que ésta es la segunda oportunidad en que vamos a hacer referencia al proyecto de ley nacional de puertos. Además, en aquella primera ocasión el debate fue meduloso y jugoso e insumió más de diez horas, más allá de las innumerales reuniones y discusiones que tuvimos en el seno de la Comisión de Transportes y de la de Legislación General.

Hago este introito para coincidir parcialmente con el amigo diputado Dussol, a quien manifiesto que desde esta bancada y desde el punto de vista personal no venimos a poner ningún tipo de trabas ni de cerramientos a la discusión profunda de esta iniciativa. Los hechos demuestran que hemos actuado con vocación y que todos hemos hecho un gran esfuerzo para que este proyecto pueda convertirse en ley. Si así sucediera —como esperamos que ocurra— mucho tendrá que ver la Cámara de Diputados de la Nación, pues sin retaceos ni mezquindades políticas todos hemos trabajado y colaborado en el entendimiento de que era necesaria la sanción de este instrumento jurídico. De esta manera las críticas que hoy soporta este Parlamento en cuanto a la demora en el tratamiento del asunto seguramente se irán revirtiendo y la Cámara de Diputados ocupará el lugar histórico que le corresponde por el trabajo loable que hemos realizado todos los diputados.

En lo que se refiere al fondo de la cuestión, me remitiré prácticamente en un todo al discurso que pronunciara en la sesión en que se inició el debate de este proyecto, oportunidad en que tuve la responsabilidad de ser el miembro informante de la mayoría.

En aquel momento hablábamos de la importancia de este instrumento y de lo que significaba contar con la primera ley marco que establezca la política portuaria en la República Argentina. En esa ocasión efectuamos un análisis acerca de la situación en que se encontraban los puertos del país. Decíamos que tenían mala



fama, que eran sucios y caros, y que estaban manejados en forma centralizada desde la Administración General de Puertos; así hablábamos de los puertos mayores, menores, cercanos y distantes.

También hacíamos referencia a la superposición de estructuras y de responsabilidades, que generaba una verdadera anarquía en la vida portuaria argentina.

—Ocupa la Presidencia el señor vicepresidente 2º de la Honorable Cámara, doctor Mario Carlos Brook.

**Sr. Larraburu.** — Hablábamos de la falta de un verdadero reconocimiento jurídico de los distintos puertos privados, fundamentalmente de aquellos que se encuentran en Rosario y Santa Fe, y también decíamos que esta falta de reconocimiento jurídico hacía que otros sectores —que estaban esperando la inversión privada y que los empresarios argentinos vinieran a arriesgar y a contribuir al mejoramiento de nuestra estructura portuaria— carecieran de un sistema jurídico que diera seguridad a la inversión.

Decíamos que era indispensable la sanción de este instrumento. En función de ello introdujimos algunas modificaciones importantes al proyecto que venía del Honorable Senado. Un artículo que nos pareció muy importante agregado por esta Cámara de Diputados, felizmente fue reconocido y aceptado por el Senado.

Más allá de la discusión y del disenso con la bancada radical, nosotros aceptábamos el texto del artículo 11 que hablaba de la provincialización de todos los puertos, incluso de los mayores como los de Bahía Blanca, Quequén, Rosario, Santa Fe y Buenos Aires, y decíamos que debía existir una cláusula que diera seguridad a su manejo. Esto incluso lo dijimos con el señor diputado Venesia en la discusión en particular; más allá del dominio provincial o nacional, nosotros entendíamos —quizás acompañando la posición mayoritaria de trabajadores, empresarios y productores— la necesidad de un manejo participativo comprometido en el éxito del resultado. Hemos manifestado que desde ningún punto de vista queremos repetir el esquema de la burocracia de la Administración General de Puertos trasladando estas estructuras multiplicadas o diseminadas a cada uno de estos puertos.

El artículo 12 se refería a la constitución de entes públicos no estatales con la participación de particulares interesados en el quehacer portuario, comprendiendo a los operadores, pres-

tadores de servicios portuarios, usuarios, trabajadores y todo aquello vinculado con la actividad. Por supuesto, esto también se haría con la participación de sectores estatales, es decir, los representantes de los municipios y provincias respectivos. Este artículo nos parecía clave para el manejo y el funcionamiento de estas importantes estaciones marítimas.

Había algunos artículos que consideramos importantes a los cuales introdujimos modificaciones. Uno de ellos es el 9º, referido a la habilitación de los puertos. En aquellas largas reuniones de comisión receptamos la posición unánime de legisladores y sectores vinculados al quehacer portuario de la provincia de Santa Fe al decir que los puertos y terminales que a la fecha de promulgación de la ley se encuentren en funcionamiento y explotación conforme a los planes reguladores portuarios nacionales y a las normas vigentes en la materia en oportunidad de iniciar su actividad, se considerarían habilitados.

También nos parecía fundamental un agregado que se hizo al artículo 13 y que fuera consensuado tomando la posición del señor diputado Bisciotti. Le incorporó un párrafo final que dice, al hacer referencia a la jurisdicción y actividad portuarias, que de conformidad con las prescripciones de esta ley quedan prohibidas las prácticas monopólicas.

Considero que este debate debe ser breve, teniendo en cuenta las largas exposiciones y discusiones que ya mantuvimos en este recinto, donde cada sector que tiene que ver con la actividad portuaria fijó su posición. En virtud de ello tomo la posibilidad de discurrir sobre estos tres artículos, señalando que el Honorable Senado aceptó el artículo 12 pero desechó los artículos 9º y 13 en lo referido a los planes regulatorios y en lo que respecta a este párrafo felizmente incorporado —insisto— como proposición del señor diputado Bisciotti, en lo relativo a la expresa prohibición de prácticas monopólicas.

¿Por qué señalo que un artículo fue aceptado y los otros dos fueron desechados por el Honorable Senado? La distinción hecha por los senadores llevó a que la Comisión de Transportes, casi en pleno, pensara en un primer momento en la necesidad de insistir con los dos tercios de este cuerpo en mantener aquel despacho producido por la Cámara de Diputados, que data de hace aproximadamente seis meses.

Se produjo una discusión con los señores diputados integrantes de las distintas bancadas y a su vez un largo y minucioso análisis de los inte-



grantes de nuestra bancada. Reitero que nos pareció importante el tema de la habilitación y el de este párrafo —infelizmente borrada, desde mi punto de vista— de las prácticas monopólicas.

Pero en aquel momento también analizamos dos cuestiones: una eminentemente técnica, que estoy señalando en este momento; la otra, la necesidad política y la urgencia de la sanción de este proyecto. Diría que buscamos una salida de tipo mixto o de diálogo con la Secretaría de Transporte, con el propio ministro de Economía y también con los sectores interesados en la sanción de este régimen.

Volvimos a recurrir a las fuentes, llámense trabajadores, productores, empresarios y los propios sectores interesados en la sanción de la ley; conversamos con ellos y analizamos cada una de estas cuestiones. Y después hablamos con el propio ministro de Economía, no porque hayamos perdido nuestra capacidad de legislar y de mantener nuestras posiciones sino porque tanto quien habla como otros compañeros de bancada entendíamos que era urgente sancionar el proyecto. Y fundamentalmente insistimos en el tema de la habilitación y en el de las prácticas monopólicas.

Asimismo sentíamos la necesidad de hacer público en este recinto el compromiso de efectuar un análisis exhaustivo y minucioso, en el que participarán no sólo los diputados de este bloque sino los de las distintas bancadas de este cuerpo. Ese análisis se hará también junto a la autoridad de aplicación, en este caso la Secretaría de Transporte, tal como lo señala el proyecto.

Del análisis de las habilitaciones de cada uno de los puertos, que se hará junto con la autoridad de aplicación, los parlamentarios que estamos interesados en el tema —en realidad somos muchos— podremos rescatar los elementos para que los legisladores y los sectores interesados de la provincia de Santa Fe, que tienen posiciones casi irrevocables, mensuren detenidamente cada una de las cuestiones puntuales que hacen a la habilitación de los distintos puertos privados que existen en dicha provincia.

Al margen de las palabras del señor ministro de Economía sobre las prácticas monopólicas en la actividad portuaria, teníamos el compromiso de remisión al Parlamento en un tiempo muy breve de una ley antimonopólica, la que permitirá seguramente, tras una larga discusión en este recinto, desterrar la posibilidad de prácticas monopólicas en los puertos nacionales y fundamentalmente en puertos tan importantes

como Quequén, Bahía Blanca, Buenos Aires y Rosario. Esto lo traigo a colación reiterando lo que señalé hace algunos minutos y no porque nosotros nos dejemos llevar por la posición de algunos miembros de nuestro gobierno.

Nos pareció, insisto, que el pedido formulado por distintos sectores de la actividad portuaria con respecto a la necesidad de contar con una ley en esta materia era trascendente e importante.

Consideramos que estos artículos son claves, más allá del disenso que seguramente tendremos en el artículo 11 con el señor diputado Bisciotti o con algún integrante de la bancada radical, ya que nuestro bloque va a sostener la posición de provincializar los puertos, mientras que la Unión Cívica Radical propone que estas estaciones marítimas permanezcan bajo la órbita de la Nación. Todo esto formó parte de un debate que efectuamos en su momento y que nos hizo llegar a la conclusión de la necesidad de aceptar las modificaciones introducidas por el Senado de la Nación.

Podemos imaginar que la futura ley tendrá errores de forma; seguramente habrá cosas que se hubiesen podido mejorar, pero creo que ha llegado la hora de que este proyecto sea definitivamente sancionado. Debieron transcurrir muchos años de espera y de discusión; sin temor a equivocarme debe ser el proyecto más antiguo que aún está en discusión en el seno del Parlamento.

Creo que cada uno de los sectores que posteriormente va a opinar cuando este proyecto de ley de puertos sea sancionado seguramente coincidirá en que hay aciertos y errores. Más allá de la salvedad que efectué en el análisis de estos tres artículos —la que a lo mejor será ampliada por otros señores diputados—, con la sanción de este proyecto de ley vamos a cumplir con un mandato que se nos reitera a diario; vamos a cumplir con una filosofía que, como dije en mi primera intervención en esta Cámara cuando se consideró este proyecto de ley, se engarza con lo que nuestro gobierno desea a partir de la sanción de la Ley de Reforma del Estado.

Con este proyecto que espero que hoy se convierta en ley vamos a generar los mecanismos para que nuestro sistema portuario transite por los rumbos de la descentralización, de la desburocratización, de la federalización, contando con el instrumento jurídico para la competencia y para que nuestros puertos sean manejados en forma participativa por todos los sectores. Esta ley es importante para el éxito de cada uno de los puertos y de la actividad portuaria, tan im-



portante para el desarrollo económico del país, del comercio interior y exterior: no sólo para quienes viven, sufren y conocen de esta actividad, sino también para los hombres y mujeres argentinos que no conocen aún suficientemente lo que significa la actividad portuaria de un país.

Este recinto que no luce con todas sus bancas ocupadas ni con la gala de otros debates tan importantes de algún modo corrobora lo que yo decía respecto de que a los argentinos nos falta cultura marítima e imaginar lo importante que es la actividad marítimo portuaria.

Más allá de los errores y los disensos hoy pretendemos fijar estas líneas generales de política portuaria para que el Poder Ejecutivo pueda comenzar a materializar con los distintos sectores interesados este nuevo modelo portuario, pues el anterior indudablemente había llegado a su fin. En estos días se han producido muchísimos debates y enfrentamientos por un decreto firmado pocos días atrás por el Poder Ejecutivo.

No creo que sea ésta la ocasión de discutir en este recinto acerca de las bondades o los vicios de este decreto, y sólo opinaré sobre una cuestión. Entiendo que ese decreto y el proyecto sancionado por el Honorable Senado ponen de manifiesto ante los ojos de los parlamentarios, los funcionarios, los sectores vinculados a la actividad portuaria, y por qué no de todos los argentinos, un modelo de manejo de nuestros puertos, que insisto tiene que ver con el bienestar y la necesidad de desarrollo del comercio exterior.

Se viene a poner sobre el tapete que estamos en un punto de inflexión en todo lo atinente a la vida de los puertos. Esta es la realidad que hoy existe en la República Argentina. En este cuerpo hay diputados oriundos de ciudades portuarias que conocen este tema a la perfección. Nuestros puertos hoy están en crisis y espero que con la política fijada por nuestro gobierno y la sanción definitiva que deseamos se produzca de este proyecto —aceptando las modificaciones introducidas por el Honorable Senado— tan anhelado, discutido y a la vez consensuado podamos trabajar en una nueva gramática con participación y responsabilidad de todos los sectores. Ya no habrá posibilidad de que algunos nos ilusionen con inversiones importantes en la estructura portuaria por la falta de marco jurídico. Hoy pretendemos saldar una vieja deuda, pero también comprometer a todos los sectores vinculados con la actividad portuaria. De esta forma, los empresarios podrán contar con el instrumento que tanto soñaron, porque si bien la sanción de una ley no importa automáticamente

un cambio de 360 grados, este proyecto —luego de su instrumentación— constituye el marco jurídico que necesitan para realizar las inversiones que desde hace mucho tiempo no pueden hacer, según nos lo han hecho saber.

Los trabajadores —que quizá sean los menos responsables en el fracaso de este modelo portuario— quedarán incorporados al manejo de los puertos de la República. Es decir, serán corresponsables del destino y éxito del modelo de gestión portuaria, fundamentalmente en Bahía Blanca, Quequén, Buenos Aires y Rosario.

Finalmente deseo destacar que más allá del hecho de que las bancas estén vacías en este momento, hoy es un día clave y trascendente para la historia del país.

Como militante de un partido político soñaba —desde antes de ser diputado— con prender la televisión o la radio y escuchar la noticia de que el Parlamento argentino había sancionado el proyecto de ley de puertos. Soñaba esto porque es algo trascendente para el desarrollo de mi región en particular y del país en general. Por eso, celebro este día e insisto en que vamos a votar un instrumento muy importante, aunque no mágico, porque con su sola sanción no vamos a obtener el cambio deseado, pero por lo menos comenzaremos el rumbo indicado desde un principio por la Ley de Reforma del Estado, votada por nosotros hace algunos años.

No quiero terminar este discurso sin hacer los agradecimientos del caso, por cuanto soy presidente de una comisión que ha sido cabecera en el tratamiento de este proyecto. En consecuencia, más allá de los disensos que hemos tenido en el seno de la propia comisión —y aun en este recinto—, deseo agradecer el trabajo sin retaceos y sin mezquindades políticas de los distintos señores diputados que hoy se encuentran presentes en este recinto. Tal vez sea injusto haciendo algunos nombres porque puedo olvidarme de alguien, pero debo revalorizar el trabajo de los señores diputados Bisciotti, Venesia, Natale y García Cuerva. Destaco en consecuencia la tarea realizada por los asesores de la comisión en el sentido de aunar esfuerzos a fin de formular el proyecto de ley en consideración.

Dejamos en esta labor horas de estudio y de críticas; muchos nos pedían celeridad sin tener en cuenta que los tiempos del Parlamento son distintos a los de las corporaciones u otros sectores.

Agradezco al señor diputado García Cuerva, secretario de la Comisión de Transportes, por las horas de trabajo que dedicó a este proyecto.



Asimismo, vaya mi agradecimiento a cada uno de los sectores —empresarios, productores y trabajadores— que en varias ocasiones se hicieron presentes en la comisión. Con algunos disintos y con otros coincidimos, pero a todos les dijimos lo mismo: más allá de los disensos o de los acuerdos, nos comprometemos a trabajar honestamente y con celeridad para lograr la sanción de este instrumento legal. Ahora estamos a punto de concretar nuestro objetivo, es decir, que este proyecto se convierta en ley.

Adelanto que el bloque Justicialista va a aceptar las modificaciones introducidas por el Honorable Senado al proyecto que nos fuera enviado en segunda revisión a fin de que se convierta en ley esta misma noche. *(Aplausos. Varios señores diputados rodean y felicitan al orador.)*

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

**Sr. Bisciotti.** — Señor presidente, señores diputados que han conseguido resistir a la estampida huidiza de muchos que no quieren escuchar ni interesarse sobre los diferentes aspectos que conforman el proyecto de ley que estamos considerando: como bien lo señalara el señor presidente de la Comisión de Transportes, diputado Larraburu, hemos tenido consensos y disensos, pero siempre dentro del respeto que corresponde a la vida parlamentaria.

Tal vez muchos de los diputados que no están presentes en el recinto vinculados con el sector gremial —que ya la semana anterior con su ausencia, impidieron que este proyecto fuera tratado— se hubieran quedado para escuchar los argumentos que el bloque Radical esgrimirá para adelantar su voto negativo al proyecto venido en revisión.

Muchos recordarán que el 28 de noviembre de 1990 presentamos un proyecto referido al tema que ahora ocupa la atención del cuerpo. Pero en el mes de diciembre el Poder Ejecutivo envió una iniciativa que versaba sobre la misma cuestión. No obstante ello, el Senado sancionó un proyecto del año 1986, que fue modificado por la Comisión de Transportes cuando nos fue enviado en revisión. Ahora, que nos es enviado en segunda revisión nos resulta imposible aceptar la sanción del Senado por la gravedad de algunos de los principios establecidos en la norma.

Deseo hacer un análisis de lo acontecido veinticuatro horas antes de la anunciada consideración por esta Cámara del proyecto de ley de puertos, cuando el Poder Ejecutivo nos sor-

prendió con la sanción del decreto 817, por el que se desregula la actividad marítima y portuaria.

No caben dudas de que desde el punto de vista constitucional la actitud del Poder Ejecutivo configura una violación a la forma republicana de gobierno porque avasalla una actividad propia del Congreso de la Nación, pues si bien el decreto aludido se refiere a aspectos laborales de la actividad portuaria que no son considerados por este proyecto de ninguna manera es aceptable que haya incursionado en ámbitos propios del Poder Legislativo.

Todos los señores diputados que se encuentran ausentes y los que se oponen al decreto del Poder Ejecutivo se sentirían muy bien si escucharan las consideraciones que haremos a fin de demostrar que el decreto del Poder Ejecutivo traerá consecuencias institucionales y económicas de suma gravedad, sobre todo por su carácter, yo diría, irrito.

El decreto es insalvablemente nulo y carece de aplicación jurídica. Los gremialistas no han querido venir y están tanteando recursos de no innovar, pero no necesitan hacerlo porque la norma es nula de por sí.

Haciendo un análisis minucioso de sus considerandos surge que sus disposiciones están referidas a la actividad portuaria en todo lo que esté de acuerdo con el artículo 10 de la ley 23.696, de reforma del Estado, y con el proyecto de ley de puertos que cuenta con sanción de ambas Cámaras y se encuentra en segunda revisión ante este cuerpo.

Aparentemente quien redactó este proyecto no cuenta con los conocimientos suficientes porque pone en juego principios institucionales y económicos y demuestra una total falta de responsabilidad, que es mucho más grave en el caso de quienes lo firman.

En la Ley de Reforma del Estado se declaran sujetos a privatización los entes enumerados en los listados anexos. En el anexo I quedaba comprendida la privatización de la Administración General de Puertos, la descentralización y provincialización y la concesión total o parcial de puertos o instalaciones portuarias. Pero, ¡fíjense qué anomalía! Quienes redactaron el decreto no advirtieron que en el artículo 25 del proyecto original aprobado por esta Cámara se derogaba del anexo I de la ley 23.696, referido, como ya señalé, a la Administración General de Puertos, descentralización y provincialización.

Por lo tanto, el decreto no puede apoyarse en la Ley de Reforma del Estado y en este pro-



yecto de ley, que justamente deroga la norma específica de aquella. Por ello es que el decreto tiene gravísimos vicios de nulidad.

Para fundar este argumento podría haber recurrido a tratadistas como Bielsa, Gordillo o Marienhoff, o bien haberle preguntado directamente al diputado Vanossi, pero como no le iba a gustar a la bancada Justicialista y no lo aceptarían, voy a demostrar que el decreto del Poder Ejecutivo está viciado de una nulidad insalvable citando a uno de los juristas más notables que tiene el Partido Justicialista —aunque no es santo de mi devoción—, el doctor Dromi, que está preparando la reforma constitucional; esperemos que no lo haga de la misma manera en que hizo este decreto.

Leemos a Dromi: “La motivación es una declaración de cuáles son las circunstancias de hecho y de derecho que han inducido a la emisión del acto, y está contenida dentro de lo que se denomina considerandos...”, los considerandos a los que me he referido.

“Constituye, por lo tanto, los presupuestos o razones del acto, la fundamentación táctica o jurídica de él con que la administración entiende sostener la legitimidad y oportunidad de su decisión.”

Adviertan, señores diputados, la gravedad de esta cuestión. “El acto administrativo —dice Dromi— debe siempre basarse en hechos ciertos, verdaderos y existentes al momento de emitirse, de lo contrario estaría viciado por falta de causa o motivo. La causa o motivo...” —los considerandos del decreto— “... constituye un elemento esencial del acto administrativo.” Esto figura en el *Manual de Derecho Administrativo*, tomo I, página 133, del doctor Dromi.

Vale decir que la irresponsabilidad no puede ser mayor ya que es una normativa que se funda precisamente en este proyecto de ley, indicando en los considerandos un aspecto que derogamos hoy por el artículo 25.

Esta irresponsabilidad hace que este decreto sea nulo y no es necesario que alguien pida que así se lo declare o que se decrete una medida de no innovar porque está viciado en sí mismo. ¿Ustedes se imaginan qué ocurrirá cuando comiencen a ejecutarse los actos institucionales y económicos? ¿Qué consecuencias traerá esto para el país?

Por eso mismo presentaremos un proyecto que estamos elaborando y que firmaremos los integrantes de las comisiones de Transportes y de Legislación General haciendo la advertencia, porque no queremos que el Poder Ejecutivo

cometa ese error tremendo, además de violar la Constitución y avasallar al Congreso Nacional.

No sé qué pretende demostrar con esto; quizá que le importa un comino el Parlamento. Quiero creer que no, porque de lo contrario nuestra razón de existir se estaría cuestionando. La otra interpretación que podría darse es que haya intentado adelantarse a reglamentar una ley futura por decreto. Frente a esta alternativa sostenemos que la legislación portuaria corresponde al Congreso de la Nación y el Poder Ejecutivo ha dictado un decreto que, sin sabotear la actividad propia del Poder Legislativo, contiene vicios de tal magnitud que cuando el presidente de la Nación y el señor ministro de Economía lo analicen, tendrán que hacer las recriminaciones del caso por no tener un analista que haya estudiado el asunto antes de firmar este decreto. Incluso los gremialistas vendrán a la sesión, pero para festejar, ya que ese decreto no tiene consecuencia alguna porque está viciado de nulidad.

Analizaré por qué no apoyaremos la sanción del Senado. Con posterioridad el señor diputado D'Ambrosio y otros integrantes de mi bloque efectuarán otras consideraciones al respecto.

En primer lugar diré que es muy mala la sanción del Senado y debo señalar que era bastante bueno el proyecto de ley de Diputados, no porque lo hayamos elaborado nosotros, sino porque realmente era mejor. Fijense el aspecto referido a la clasificación de los puertos. La sanción del Senado habla directamente de los puertos nacionales, provinciales, municipales o particulares, pero no entiende que el concepto de nacionales, provinciales o municipales constituye una especie dentro del género referido a lo estatal, es decir, los puertos son estatales o privados, y si se realizara un análisis jurídico más profundo habría que decir que los puertos son del dominio público o del dominio privado. Esto solo descalifica esa sanción. Por lo tanto, voy a solicitar que no aprobemos el proyecto de ley venido en revisión del Honorable Senado. La bancada radical está dispuesta a acompañar al justicialismo para lograr los dos tercios de los votos y sancionar así el proyecto de esta Cámara, a pesar de que no nos agraden los artículos 11 y 12. Esto es así por la sencilla razón de que nosotros decimos que, si bien en sus artículos 13, 14, 15 y 16 el proyecto habla de puertos nacionales, creemos que ya no quedan puertos nacionales. ¿Por qué? Porque al haber eliminado esos artículos y otras disposiciones, el gobernador de la provincia de Buenos Aires —sea quien fuere— va a poder pedir los



puertos de Quequén y Bahía Blanca y se va a quedar con los dos para luego hacer la concesión sin limitaciones a los exclusivos y excluyentes concesionarios que tengan estos puertos. Entonces, debemos tener cuidado con esto.

En segundo lugar, el intendente Grosso se va a quedar con el puerto de Buenos Aires, al cual ya lo están desgajando. Digo esto, porque entre el puerto Madero y el hecho de haber dado a la Comisión de Inmuebles 200 hectáreas para la venta, se le está quitando al puerto de Buenos Aires la capacidad necesaria para poder almacenar 120.000 contenedores, que ya es el faltante que tiene este puerto. Es decir que estamos aniquilando el puerto de Buenos Aires. Tendríamos que salir a rellenar o a ganar terreno para ver cómo arreglaremos el puerto de Buenos Aires el día de mañana.

Por otra parte, no sé si el gobernador de Santa Fe va a pedir los puertos de Rosario y Santa Fe o solamente el primero. ¿Por qué razón?, ¿por qué esta falta? ¿Estos puertos pueden quedar en la órbita de las provincias, o sin la presencia nacional? Por favor, que quede claro que cuando hablo de puertos nacionales no quiero decir que el Estado deba quedarse con ellos. Ya sabemos que el Estado está exhausto; nosotros decimos que queremos la presencia del Estado en ese ente no estatal o en esa sociedad mixta; es decir, que lo manejen el Estado nacional, el provincial, el municipio, los usuarios, los prestatarios y los gremios. ¿Por qué? Porque queremos que se planifique una auténtica política portuaria nacional.

Un país que pretende ponerse de pie, desarrollarse, tener una fuerte política agresora exportadora e importadora debe tener una política portuaria nacional. ¿Por qué razón digo esto? Porque un *hinterland* es del país —como en el caso del puerto de Bahía Blanca— y no de la provincia.

Buenos Aires es el puerto nacional por excelencia, los productos con valor agregado inevitablemente transitan por él, y hoy en día con el moderno sistema de los contenedores; lo mismo ocurre con Rosario y Santa Fe. Todos estos puertos responden a un *hinterland* del país.

Entonces, ¿por qué, en base a un falso federalismo vamos a hacer que se dirija la política portuaria desde un enfoque provincial que pueda dejar de lado o no el enfoque que tengan las restantes provincias? Esto tiene una marca, una contradicción que es verdaderamente preocupante.

¿Y los otros puertos nacionales? Ustedes podrán preguntar cuáles, si la intención de esta

ley es sacarse de encima los puertos para eliminar el déficit fiscal. Entonces pregunto: salvo el puerto de Ushuaia —que por razones geopolíticas y demás va a quedar en manos del Estado nacional, lo que es fundamental por la ubicación estratégica que tiene—, ¿los demás puertos nacionales serán desafectados, los va a mantener el gobierno?

¿Qué pasa con los puertos que algunas provincias tienen y no pueden atender por sí mismas? ¿No va a haber puertos nacionales? Esto es una flagrante contradicción con lo que marca la norma.

Pero, ¿saben qué es lo que más nos preocupa? Que con los artículos 11 y 12 que proponíamos y cuya votación perdimos, por los cuales se reservaban los puertos de Quequén, Bahía Blanca, Rosario y Santa Fe para ser enmarcados por estos entes públicos no estatales, pretendíamos llevar a cabo una política según la cual los puertos restantes tenían que tener una adjudicación de forma tal que se evitaran las prácticas monopolísticas.

Fíjense que el Senado modificó el artículo 13, que nosotros habíamos diagramado junto con los demás partidos. Lo que decíamos era que íbamos a sectorizar los puertos y que luego los íbamos a adjudicar o dar en concesión para cada una de las terminales especializadas que resulten de dicha sectorización. ¿Qué lográbamos con esto? Una definición tajante de aplastar toda intención monopolística de concesión de puertos.

Por supuesto, no debo presumir que Duhalde, Rantemam o Grosso harán una entrega para que se desarrolle una práctica monopolística; pero lo que no está prohibido, está permitido. No sé con qué sorpresa podremos encontrarnos, y si bien soy consciente de que todos estamos en contra de las prácticas monopolísticas, lo cierto es que no existe una ley antimonopolística en este país. Justamente el referido artículo 13 venía a poner coto a esta circunstancia especial. Nos causa pánico lo que pueda ocurrir como consecuencia de la eliminación de este freno a las concesiones monopolísticas. Por otro lado, más allá de lo que me digan acerca del ente, yo no sé quiénes lo componen ni cómo se maneja.

Los señores diputados recordarán que el ex ministro Dromi dictó la resolución 51/90 por la cual prácticamente se otorgaba la concesión monopolística del puerto de Quequén a la empresa Sideco Americana, del grupo Macri. A raíz de ello me presenté directamente en la comisión bicameral, en donde fui —debo reconocerlo— muy bien atendido. El señor diputado



Molinas debe recordar esto porque en aquella oportunidad le hice una presentación sobre el particular durante su desempeño como fiscal de Investigaciones Administrativas. En la comisión bicameral se escuchó mi denuncia y además se la recibió por escrito. Además presenté las pruebas de lo que significaba una concesión monopólica ya pergeñada.

La comisión bicameral decidió viajar a Quequén, Necochea y, una vez allí, se encontró con que todos —salvo el intendente, que representaba al justicialismo— estaban en contra de la concesión monopólica; así lo entendían los concejales, los exportadores, los usuarios, los prestadores y los gremialistas.

Además, la concesión monopólica establece una contradicción con lo que significan las privatizaciones de por sí. Debe saberse cómo, para qué y en favor de quién son las privatizaciones, que a su vez tienen que ser con el capital de riesgo y sin concesiones monopólicas. Si no se privatiza de esa manera se da por tierra con el interés general y se actúa en favor de los intereses de un minúsculo sector que termina llenándose de oro a costa del interés general y en contra del usuario.

En relación con este único caso que cito, la comisión bicameral aconsejó que debía derogarse la resolución 51/90; el señor diputado Natale tuvo una destacada actuación en este sentido además de otros señores diputados, por supuesto. Por otra parte, la comisión dijo al gobierno que debía abstenerse de hacer concesiones monopólicas y actuar mediante licitaciones públicas. Por lo que yo sé, si bien hasta el momento la resolución 51/90 no ha sido publicada, tampoco se la ha derogado; pero por lo menos se abordó la adjudicación del puerto Quequén al grupo monopólico al que hice referencia.

Hoy día, los mentideros portuarios dicen que hay quienes ya se están preparando para recibir alguna adjudicación portuaria. Quiero creer que no, que los gobernadores harán las cosas como corresponde y que la reglamentación de la ley coadyuvará al cumplimiento de su finalidad. De todas formas sabemos que mediante esa reglamentación es posible que se introduzcan modificaciones que alteren los principios enunciados en la ley.

Frente a estas razones políticas y económicas, y frente a lo que significa el interés general, el interés del usuario y la concepción antimonopólica que a todos nos embarga, en nombre de la Unión Cívica Radical vengo a dejar sentada nuestra oposición al proyecto de ley sancionado por el Senado. En caso de que caiga esta san-

ción, acompañaremos al justicialismo con los dos tercios de votos necesarios para insistir en la sanción de la Cámara de Diputados, la cual —más allá de que tengamos disidencias en cuanto a los artículos 11 y 12— evita estas enormes deformaciones que se consagran hoy mediante el proyecto de ley que estamos analizando. (Aplausos.)

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

Sr. García Cuerva. — Señor presidente: por segunda vez viene a esta Cámara este remanido tema de la ley de puertos. Ya el presidente de la Comisión de Transportes y el señor diputado Bisciotti han marcado con toda claridad cuál es el mecanismo ante el que nos enfrentamos hoy los diputados cuando nuevamente comenzamos a analizar el texto propuesto en aquella oportunidad y las modificaciones que le introdujera el Honorable Senado.

Hoy nos encontramos ante un dilema de fondo que se relaciona no sólo con nuestra conciencia como diputados de la Nación y la vocación con la que hemos trabajado sino también con aquello que la sociedad argentina y los intereses involucrados en todo lo concerniente a la temática portuaria están esperando de nosotros en este día.

Quiero señalar además que recientemente el Poder Ejecutivo ha agregado otro ingrediente a esta discusión relacionada con la temática portuaria con el dictado de este famoso decreto vinculado con la desregulación de una estructura portuaria que en realidad —y esto también se dijo en aquella oportunidad— conspiró durante los últimos 45 o 50 años para alejar a nuestros puertos paulatina pero inexorablemente de toda posibilidad de competencia con el avance del comercio y del transporte en el mundo, y convirtió a todos los puertos de la República Argentina en organismos obsoletos. Por lo tanto, la incapacidad de inversión del Estado los fue alejando de toda la mecánica moderna que ha agilizado el transporte y ha convertido al comercio no sólo interno sino específicamente al internacional en el gran vínculo de unión de los puertos y del crecimiento de las sociedades.

Todo esto se incorpora al debate que hoy estamos desarrollando, al que debemos enriquecer no trayendo las viejas cuestiones que se debatieron en los ámbitos de la Comisión de Transportes y de esta Honorable Cámara, sino simplemente recordando algunos de los aspectos positivos en los cuales todos coincidimos y



a los que agregamos nuestra cuota desde nuestro particular punto de vista del problema, pero en el convencimiento de que hacía falta en la República Argentina una estructura legal que permitiera básicamente una seguridad jurídica que diera solución para los distintos proyectos de inversión que está necesitando nuestro país a los efectos de —repito— adecuarlos a las necesidades del comercio.

Considero importante resaltar que este tema fue debatido fundamentalmente en la Comisión de Transportes, porque siempre el transporte va detrás del comercio. Indudablemente, lo que hoy estamos analizando son elementos que surgen de la discusión de la temática portuaria y marítima. Pero en realidad, con la sanción de este proyecto de ley, los que realmente serán beneficiados —porque servirá para el mejoramiento de todo el sistema portuario— serán básicamente los productores argentinos, los que podrán acercar sus productos a los mercados de todo el mundo, a un costo mucho más adecuado a la realidad y que le permita competir con el resto de las naciones.

Sin dudas, en muchísimos aspectos nuestra producción es total y absolutamente competitiva, pero básicamente ha habido un costo argentino, que ha corrido a partir de los lugares de producción, impidiendo a muchísimas zonas muy ricas del país poder competir y acercarse a los posibles demandantes, todo ello por la existencia de ineficiencia en materia de transporte y del esquema portuario, lo que nos aleja y nos deja fuera de los mercados.

Este es el pensamiento que tenemos que analizar y esta es la cuestión a la que debemos dar una rápida solución. Como aquí se dijo, la temática de la ley de puertos viene siendo discutida en este Parlamento desde hace ocho o nueve años, ya sea en el Senado o en esta Cámara de Diputados, y es lógico que de una vez por todas transitemos este punto final y mediante una ley brindemos las condiciones, dentro de un marco adecuado, para conseguir las inversiones que estamos necesitando, ya que hay empresas e intereses perfectamente preparados para poner en marcha todo un sistema a través del cual podemos incorporar la eficiencia adecuada a todo el sistema de transportes.

Yo diría que quizás aquí exista alguna diferencia bastante clara en relación a lo señalado por el señor diputado Bisciotti —quien me precedió en el uso de la palabra—, la que está relacionada con el ámbito y la forma de analizar el proyecto.

Nuestro bloque está convencido de que una vez vigente el marco jurídico, se va a generar en la actividad privada toda la creatividad suficiente y van a aparecer las auténticas inversiones a fin de no preocuparnos de los viejos o tradicionales puertos argentinos.

Va a empezar a aparecer la competencia a través de nuevos puertos, que se acercarán a las zonas de producción y que permitirán de alguna forma que las viejas competencias o las tradicionales luchas por la “quintita” de un puerto existente desaparezcan, dando paso a nuevas posibilidades y a nueva riqueza, que será distribuida mediante nuevas inversiones.

Resulta importante marcar este punto, porque a partir de él podremos tener esperanzas en la ley que estamos considerando. Por lo tanto, éste es el motivo básico de esta sesión: dar una respuesta a la sociedad; y adelantando el pensamiento de mi bloque, puedo señalar que vamos a compartir la posición del bloque Justicialista, ya que entendemos que no se puede seguir demorando un tema tan importante como éste.

De todas maneras existen algunos temas concretos y específicos sobre los que queremos señalar nuestra posición. Cuando la comisión estudió este proyecto de ley de puertos y también cuando analizó el proyecto venido en revisión del Senado, quedó marcado que no podíamos coexistir con aquel viejo esquema que puso en manos de una administración central toda nuestra política portuaria. Indudablemente los resultados de aquel centralismo están a la vista y son básicamente los que motivan nuestro apoyo a este famoso artículo por el cual se permite la federalización de todos los puertos de la Argentina. Yo diría que los resultados de aquella experiencia son suficientemente concretos y demostrativos de cuál ha sido el manejo que se hizo desde esta megalópolis de la ciudad de Buenos Aires al establecerse tarifas para los puertos que van desde Clorinda a Tierra del Fuego, sin tener en cuenta las posibilidades de cada una de las provincias o localidades.

Diría que analizar en forma similar desde la ciudad de Buenos Aires los puertos de río y los puertos marítimos nos ha llevado ineludiblemente a la casi desaparición de los primeros. Existía un trabajo y una actividad latente, sobre todo en la ribera de nuestro río Paraná, que generaba importante riqueza y que ha ido decayendo hasta prácticamente desaparecer. En la actualidad cada vez que el señor presidente de la Nación concurre a una provincia a firmar



un convenio de transferencia de puertos con el gobernador de un determinado Estado argentino, lo veo como algo optimista desde el punto de vista del federalismo. Pero, sin duda, debe haber muchos gobernadores que se preguntan qué van a hacer con estos puertos para ponerlos en funcionamiento, ya que han pasado muchas décadas de falta de actividad y se ha perdido una tradición portuaria.

Con el dictado de esta legislación, seguramente vamos a poder colocar un punto inicial para que a partir de ahora exista la posibilidad —como ha dicho el señor diputado Larraburu— de que los empresarios, las fuerzas vivas, los sectores gremiales y todos aquellos vinculados con los puertos pongan en acción su capacidad creativa para solucionar estos temas y para enriquecer con su trabajo, pensamiento y capacidad aquello que ha desaparecido hace varias décadas.

Por ello en el debate anterior y en este de hoy, ratificamos el sentido de este proyecto de ley de puertos —auténticamente federalista—, porque pone en funcionamiento una riqueza verdaderamente provincial que no tiene porque ser decidida desde esta ciudad de Buenos Aires.

Se ha dicho que el proyecto consensuado en la Cámara de Diputados tenía una serie de ventajas con respecto al que nos envía la Cámara de Senadores en revisión. Debo coincidir con las opiniones vertidas porque algunas de las correcciones que se han introducido no tienen la profundidad y el sentido que condigan con el auténtico trabajo del Parlamento. Pero a veces lo mejor es enemigo de lo bueno. Hay situaciones en las que se debe evaluar de un lado y del otro cuáles son las ventajas. Sin lugar a dudas, adelanto mi convencimiento de que a partir del dictado de esta norma —a pesar de los inconvenientes que se pueden producir ante las nuevas modalidades que se están incorporando a toda la técnica portuaria del mundo— podremos ir propiciando modificaciones que paulatinamente mejoren la ley. No está cerrado el camino para hacer todo esto en el futuro.

Por delante tenemos un debate, porque esta futura ley generará o pondrá de relieve una serie de problemas que forman parte de la discusión general y que no pasaron por el seno del Parlamento.

Periódicamente leemos en los diarios que se pregunta qué va a pasar con el dragado del río de la Plata y del río Paraná; periódicamente leemos que se analizan condiciones para un llamado a licitación por peaje internacional, que es un tema particularmente importante para los puertos de río del país.

Nunca ha sido debidamente explicitado por parte del Poder Ejecutivo qué es lo que se busca con esto, cómo se va a lograr y qué tipo de licitación se va a llevar a cabo. Nos debemos este debate que además involucra todas las posibilidades de trabajo de importantes puertos ubicados sobre el río Paraná específicamente.

Diría que éste y otros temas relativos al transporte son básicamente los cuellos de botella de toda la producción argentina y por esa razón es necesario que sean debatidos por este Parlamento.

Adelanto que próximamente nuestro bloque va a presentar un pedido de interpelación al señor ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación a efectos de discutir toda esta temática que cada vez se torna más importante, porque en la medida en que se enriquece la actividad comercial del país surgen los problemas del transporte como uno de los grandes nudos y núcleos trascendentes de la política nacional.

Por último, señor presidente, quiero señalar que estamos de acuerdo con la aceptación de las modificaciones introducidas por el Honorable Senado. No creemos que ese texto sea el mejor y entendemos que hay una serie de aspectos en los que hubiera sido preferible la aceptación del criterio de la Cámara de Diputados. Sin embargo, en este momento consideramos que es fundamental cumplir con un compromiso con la sociedad y dar sanción definitiva a este proyecto de ley.

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

Sr. Fontela. — Señor presidente: debo exponer los motivos por los cuales en nombre de mi bloque firmé en disidencia total el dictamen por el que se aceptan las enmiendas introducidas por el Honorable Senado.

Esto es así porque no podemos compartir el entusiasmo —lo digo con el debido respeto— casi decimonónico del diputado que me precedió en el uso de la palabra, que confía en la creatividad y los beneficios que nos reportará esta presunta privatización del servicio portuario; esa iniciativa privada la conozco bastante bien —por razones personales— en el caso de los puertos privados, que existen y en cantidad. Conozco el estado de obsolescencia y bajo mantenimiento en que grandes transnacionales, algunas argentinas, conservan esos puertos, vinculados a algún diputado de esta Cámara.

El hecho real que se está soslayando en la discusión de los detalles de las presuntas consecuencias y beneficios de esta norma es que



el Estado se retira, se borra de los puertos y renuncia a su regulación —maldita palabra—, se retira del lugar natural del contrabando. Los contrabandos masivos no se realizan, por lo menos en la Argentina, por ignotas fronteras sino por los puertos argentinos.

Hay un país vecino que exporta mucha más soja que la que produce en sus campos, y ello no ocurre en barcas, botes o pequeños camiones sino en barcos. El Estado se retira del lugar donde nacen las maniobras arancelarias, donde se importan materiales que con un leve cambio de la nomenclatura de la NADE obtienen reembolsos de exportaciones o tramitan permisos para que eso ocurra, donde tienen lugar las maniobras de sobre y subfacturación y donde hasta el narcotráfico tiene una buena oportunidad para sus actividades, aunque ahora vuela y aparece en los aeropuertos. Se trata de un lugar tradicional para las historias de cine y televisión; para las grandes mafias que hacen sus negocios. Y de acuerdo con lo expresado por un diputado preopinante, este retirarse del puerto no es otra cosa que la renuncia a tener una política portuaria.

La filosofía de este sistema económico radica en el hecho de que no se necesita una política en ese sentido. Entonces, ¿quién la va a fijar? Como decía el general Perón, si el Estado no fija las políticas entonces las fija alguien, quien siempre lo hace en su propio beneficio.

Se renuncia a una política porque en ningún momento —ni en los fundamentos del proyecto ni en el debate— se nos explicó cuál es esa política portuaria.

Rutinariamente se menciona al costo argentino. Quisiera saber cuál es ese costo, cómo se va a reducir y en qué proporción. Sería la primera vez que una privatización produciría un beneficio en las tarifas y eso no ocurrirá, por lo que es necesario que doña Rosa y los usuarios sepan bien esto, porque en definitiva serán los que paguen estas aventuras ideológicas. Esto no ocurrió en ninguno de los casos anteriores; es decir, ni con la privatización de los teléfonos, ni con la de la televisión, ni con el tema del gas, ni con los combustibles. En síntesis, se habla del costo argentino y hoy los trabajadores perdieron 22 convenios colectivos. El costo argentino quizás esté dado por los márgenes de utilidad de quienes se han metido en los puertos y desean quedarse con todo el negocio.

Nosotros sostenemos que los puertos de ultramar —puertas de la tierra, como decía Garay— deben ser nacionales, y con esto no hablamos del dueño, sino del patrón del puerto, de quien sabe lo que pasa allí y de quien fija las políticas y

los controles. Se trata de las puertas de la tierra, de nuestra vinculación económica con el resto del mundo y del lugar donde se debe controlar —por razones de estadística— todo lo que allí acontece. Obvio es destacar que cuando hablo de vinculación económica me refiero fundamentalmente al transporte de cargas.

Este proyecto de ley no privatiza los puertos. Los servicios —aquellos que se cobran bien— ya están privatizados. Murchison y Román no son empresas estatales. Los servicios de carga y muchos otros ya están privatizados. Lo que este proyecto hace es desnacionalizar el servicio portuario, que es el que me preocupa, el que debe ser nacional, el que nos vincula con el exterior. Por supuesto que no me refiero a pequeños puertos de cabotaje, sino a aquellos que hacen a la riqueza y a la política económica de la Nación Argentina.

Se cierra el peligro de una concesión monopólica, algo que preocupó a algún diputado preopinante. Esta es la realidad del proyecto en tratamiento. No nos vamos a entretener discutiendo un artículo, una mejora o una pretendida descentralización. Compartimos muchas de esas objeciones. Incluso sabemos que muchos de los puertos de nuestra provincia —o algunos al menos— sirven a otros distritos.

También nos preocupa quién va a participar en ese control. Según nos decían hoy los obreros portuarios, la relación será de un trabajador por cada cinco representantes empresarios. ¿Por qué? Vaya uno a saber. Lo cierto es que esto deviene de una política más amplia.

El cese de bandera argentina supera ya las 600.000 toneladas, lo cual ha implicado que muchos obreros argentinos se hayan sometido a las leyes y condiciones de trabajo liberianas y panameñas.

Este decreto —calificado de nulo por algunos— en términos políticos constituye la muestra de una ansiedad por privatizar cualquier cosa, en tanto antes y de cualquier manera. Según dijo algún funcionario de esa ideología, si se regala, mejor. Una verdadera provocación. Tal decreto se dictó presionando y adelantándose a la decisión de esta Cámara.

Además, el decreto del Poder Ejecutivo desnacionaliza las tripulaciones, porque a partir de ahora los barcos argentinos —o los que queden con bandera argentina— podrán ser tripulados por personal extranjero. Inclusive el practicaje lo podrán realizar también los extranjeros si algún capitán dice que ya lo hizo en otra oportunidad.



Con este decreto se pretende establecer algo así como aquella libre navegación de los ríos —ahora cierre de nuestros puertos y ríos— a la que se opuso el pueblo argentino hace mucho tiempo.

¿Qué significa esta pretendida desregulación? ¿Cuánto se va a ahorrar? ¿Cuál es la mejora del costo argentino? ¿Cuál es la real en él, incidencia de la mano de obra?

Tenemos que tomar como base aproximadamente cuatro millones y medio de toneladas y una cifra similar destinada al pago de mano de obra. De ese total, ¿cuánto se ahorra? Quizá 10 centavos de dólar, aunque si somos optimistas podemos calcular 20 o 50 centavos. ¿Es ése el costo argentino que grava al productor de nuestro país? En el caso de mi provincia, ¿dejará alguien de producir el trigo que se exporta por Quequén por esos centavos que representa el costo argentino?

Resulta evidente que el precio argentino —el que cobra el auténtico productor— está manipulado por algunos oligopolios a través de empresas cerealistas bien conocidas, las que en algún momento y aprovechando un cambio impositivo durante meses dejaron de tributar el IVA que representa algo más de 30 centavos de dólar.

En la reunión celebrada en el día de hoy por la Comisión de Legislación del Trabajo, algunos gremialistas señalaron que no se oponían al proyecto ni a la privatización. Lo que realmente les preocupaba era la pérdida de algunos derechos que tenían sus compañeros. Esto es imperdonable en alguien de extracción peronista. ¿Qué casualidad! ¿Cuándo se pierde la nacionalidad, cuando se desnacionaliza una actividad, simultáneamente se pierden los derechos sociales!

Este hecho ejemplifica bien cuál es la real intención del presente proyecto y de la reglamentación que *a posteriori* hará el Poder Ejecutivo.

Nuestra postura en torno a este insólito decreto es similar a la manifestada cuando se publicó otro decreto que desregulaba la actividad de los escribanos, farmacéuticos e intermediarios inmobiliarios, que aún no ha sido convalidado por el Parlamento.

Por todos los motivos expuestos el decreto del Poder Ejecutivo debe ser derogado; si él no lo hace tendremos que recurrir a una ley.

No compartimos el optimismo ni las razones invocadas para producir la desnacionalización de los puertos argentinos, porque no creemos que esta "borrada" del Estado nacional sea el camino que abrirá las puertas del venturoso

porvenir mediante el cual se recuperarán zonas que perdieron su posibilidad debido al centralismo ejercido en materia de puertos.

Lamentablemente, nos hemos olvidado de hechos de la naturaleza mucho más simples que algunas de las consideraciones dadas, por ejemplo, el barro del río Paraná que ha influido para que el transporte fluvial sea reemplazado por otros medios.

Adelanto que de ninguna manera vamos a compartir una iniciativa que no ataca las causas fundamentales y, por lo tanto, no rendirá los frutos que la mayoría y sus aliados han prometido como consecuencia de ella.

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

**Sr. Natale.** — Señor presidente: nuestro bloque ha apoyado fervorosamente la discusión y sanción de este proyecto de ley de puertos que, como se ha dicho reiteradamente, es una necesidad sentida dentro de nuestra legislación, que ha sido desbordada como consecuencia de la aparición en la última década de una cantidad de puertos privados que de alguna manera han venido a suplir la ineficiencia de los puertos estatales.

Sin duda, la sanción de la Cámara de Diputados contenía algunos artículos que daban una solución más adecuada al problema en general. Aunque debemos reconocer que el Senado ha aceptado algunas de las reformas propuestas por esta Cámara, en especial aquellas destinadas a preservar el interés nacional, en el caso de los grandes puertos que por su volumen de cargas tienen un rol decisivo en nuestro comercio exterior, y a impedir prácticas monopólicas que podrían generar serios perjuicios a los sectores productivos, en primer lugar, y a nuestro comercio exterior en general, a renglón seguido.

Por ello apoyamos la insistencia de la sanción de la Cámara de Diputados, si bien advertimos las dificultades que representa el hecho de que el Senado, por la mecánica de la Constitución Nacional y su carácter de cámara originaria, puede decidir con la gravitación final de los dos tercios de sus miembros presentes.

Creo que no cabe argumentar mucho más sobre este tema porque ha sido muy bien enunciado por los legisladores que han expuesto precedentemente, en particular por el diputado Bisciotti, cuando hizo críticas a aspectos de la sanción del Senado. Sin embargo, desco referirme a algunas cuestiones que deben merecer nuestra especial preocupación porque están directamente vinculadas al futuro de la actividad del transporte por agua en nuestro país.



En primer lugar deseo señalar la necesidad de controlar la implementación de un mecanismo de concesión para el mantenimiento de la vía fluvial del Paraná y del río de la Plata hasta su salida al océano Atlántico. Está en etapa de elaboración el estudio sobre los alcances que debe tener este tipo de concesiones. Me refiero al calado a asignar al río Paraná —28 o 32 pies, especialmente en el área comprendida desde el puerto San Martín hasta el río de la Plata—, la posibilidad de extensión de ese calado hasta la ciudad de Santa Fe y la forma de otorgar dichas concesiones, que puede ser unitaria —en toda la extensión del río— o dividiéndolo en varias secciones.

Un aspecto primordial a considerar es el impacto tarifario que podría tener el sistema de peaje a pagar por parte de los usuarios. Esta es una de las cuestiones más importantes, ya que es notorio que si dicho peaje estuviera dentro de márgenes admisibles —centavos de dólar por tonelada, que es lo razonable, a lo sumo llegar a un dólar— su incidencia en el costo de los productos sería fácilmente absorbida por la mayor posibilidad de transporte y el abaratamiento a consecuencia de la utilización de buques de otra envergadura con cargas mayores que las actuales.

Distinto sería este planteo si estuviéramos hablando de 3 o 4 dólares por tonelada —como algunas referencias lo han insinuado— porque ello generaría una situación en la que sería prácticamente prohibitiva la navegación fluvial por el Paraná.

Este tema, que actualmente se halla en estudio dentro de la secretaría específica del Ministerio de Economía, es preocupante por las razones que he dejado expuestas.

Otro asunto de importancia es el vinculado con la privatización de los elevadores terminales de propiedad de la Junta Nacional de Granos. Quiero recordar un antecedente muy valioso sobre este particular.

Cuando en la década del 30 el entonces presidente de la Nación, el general Agustín P. Justo, propuso al Congreso la sanción de una ley por la cual se destinaba la cantidad de cien millones de pesos moneda nacional para la construcción de una red de elevadores portuarios, llevó al senador nacional Lisandro de la Torre y al diputado nacional Nicolás Repetto exponer en contra de esa iniciativa porque sostenían que los elevadores terminales no debían ser consiguados y explotados por el Estado, sino por los particulares; y pensaban básicamente en el movimiento cooperativo que había comenzado a

construir en las provincias de Córdoba y Santa Fe, en ese orden, a través de la Asociación de Cooperativas Argentinas, estos elevadores terminales, obra que ha continuado durante décadas prácticamente hasta nuestros días.

Hago esta ligera referencia histórica a la posición de Lisandro de la Torre y de Nicolás Repetto para marcar cómo al cabo de sesenta años se vuelven a revisar algunas cuestiones, y ciertas preocupaciones que ellos señalaban en aquel momento son las mismas que hoy tenemos cuando se trata de la explotación estatal de los elevadores terminales, que no ha dado los resultados queridos.

Sin embargo, frente a esta realidad es necesario tener presentes los pasos que en estos días está dando la Junta Nacional de Granos. Me refiero básicamente a las concesiones o ventas de los elevadores terminales en los grandes puertos, donde en algunos casos se los vende como servicio público, es decir, afectados al uso generalizado de los usuarios, y en otros se los está por transferir con un porcentaje destinado al servicio público y otro sujeto a la libre disponibilidad de quien resulte propietario de esas unidades.

En el caso particular de las unidades 6 y 7 de la ciudad de Rosario, sobre todo teniendo en cuenta el significado y la modernidad de la última de las mencionadas y su emplazamiento en lo que se presenta como el gran centro de transferencia de la hidrovia, entiendo que la posibilidad de que sólo un 25 por ciento de la disponibilidad de carga esté afectada al uso general, según está previsto por la Junta Nacional de Granos, puede crear dificultades para la utilización colectiva del más importante centro de almacenamiento que en la actualidad tiene dicho puerto.

Nos complace que el Senado haya consagrado la solución que propuso nuestro sector y que también compartió esta Honorable Cámara en lo referente a la administración y explotación de los grandes puertos. Con una eficiente puesta en marcha del contenido de nuestra propuesta se evitará la posibilidad de una explotación monopólica que con justa razón ha preocupado a muchos legisladores.

No puedo omitir alguna referencia a la inclusión del puerto de la ciudad de Santa Fe dentro de esta caracterización porque es un puerto con especiales condiciones cuya plena explotación demandará sin duda un gran esfuerzo económico. Algo que ha sido sentido y querido particularmente por la población de la ciudad de Santa Fe podrá lograrse: se estará en condiciones de prever la posibilidad de su transferencia a la provincia y su explotación por medio



de entes privados con un gran esfuerzo, no sólo de imaginación sino de aportes económicos para que ese puerto pueda volver a ser lo que alguna vez fue y que las circunstancias económicas determinaron que deje de ser.

Creo que esta norma se enmarca con los temas que dejo señalados, referidos a la explotación de los elevadores terminales y al mantenimiento y balizamiento de los canales del río Paraná y del río de la Plata, en lo que debe ser una gran transformación de nuestro transporte fluvial y marítimo, que en la medida en que se ejecute eficientemente complementará los esfuerzos del Estado con aquellos que la actividad privada ha comenzado a realizar específicamente durante la última década.

En síntesis, señor presidente, la sanción de esta Honorable Cámara era mejor que la del Senado. De todos modos la posibilidad de torcer la voluntad del Senado parece difícil a esta altura de los acontecimientos. Por eso no nos queda otra posibilidad que la de aceptar el criterio final de la otra Cámara.

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

**Sr. Leconte.** — Señor presidente: en nombre del interbloqué voy a fundamentar nuestra posición con respecto a este proyecto de ley modificado por el Honorable Senado.

Creemos y hemos creído siempre que un país que quiere crecer necesita desatar sus puertos para hacer de ellos herramientas que faciliten el intercambio y no creen barreras que frenen el comercio y encarezcan las transacciones.

En nuestro país la excesiva intervención del Estado que se vino dando desde hace mucho tiempo creó todos los problemas que hoy sufrimos: desinversión y restricciones burocráticas y monopólicas que han convertido a nuestros puertos en caros, ineficientes y riesgosos.

Los que nacimos a la vera de un puerto y a la vera de un río dador de vida —como es el caso de los que hemos nacido en Corrientes— hemos visto cómo el río no solamente multiplicaba las ventajas de la naturaleza sino que además era una herramienta positiva del desarrollo económico. Pero, lamentablemente, el intervencionismo exagerado del Estado "mató" todo esto.

Ahora pretendemos superar todos esos problemas y, a pesar de algunas discrepancias con las modificaciones introducidas por el Senado, creemos necesario aprobar el proyecto que se encuentra a consideración de esta Cámara. Ello será mejor que postergar indefinidamente la sanción de una herramienta jurídica que dé certeza al régimen de puertos, que estimule las

inversiones que requiere el país y que haga que los puertos estén al servicio de la actividad económica y no sean una rémora para ella.

Bien se ha dicho aquí que éste debe ser el proyecto de ley más antiguo a consideración del Congreso en este momento, y es cierto. El primer proyecto de ley de puertos lo presenté como senador junto con el también senador por Corrientes Gabriel Feris en el mes de septiembre de 1986, y muchas de las iniciativas que a posteriori fueron elaboradas extrajeron principios contenidos en aquel proyecto original. Incluso la iniciativa en consideración sigue los lineamientos de nuestro proyecto primitivo, principalmente en lo que respecta al dominio, uso y clasificación de los puertos, así como también a las disposiciones referidas a los puertos particulares y estatales, a las facultades de la autoridad de aplicación y a la delegación al Poder Ejecutivo de la potestad de habilitar puertos. Lamentablemente omite incluir disposiciones sobre puertos industriales, que estimulaban su desarrollo y facilitaban y abarataban la exportación de los productos nacionales.

Efectuando una comparación entre el proyecto primitivo y la iniciativa en consideración observaremos que ésta contiene veinte artículos que ratifican conceptos contemplados en aquél; incluso algunos de esos conceptos están transcritos literalmente, aunque otros modifican la iniciativa primitiva.

En lo que se refiere al artículo 11 aquí discutido, sostenemos la provincialización de los puertos; en ese sentido, como gobernador de Corrientes, el 31 de agosto del año anterior firmé la transferencia de todos los puertos nacionales existentes en mi provincia. Nosotros tenemos miedo a la intervención del Estado nacional pues fue perniciosa, atrasó y frenó el desarrollo de los puertos, y perjudicó a la economía. Por ello en esta circunstancia pensamos que esta iniciativa, más allá de las fallas que pueda tener, es altamente beneficiosa para este país que quiere reencontrarse con el mundo, producir más, exportar, estimular las inversiones, hacer realidad el Mercosur —que ya está en marcha— y volver a recuperar los ríos que el Estado mató, lo cual debemos hacerlo —entre otras cosas— a través del desarrollo de la hidrovía Paraná-Paraguay.

En virtud de estas razones que ratifican los conceptos que los representantes del interbloqué sostuvieron en su momento y que hoy algunos de ellos —como el señor diputado Natale— hemos explicitado, es que fundamos nuestra aprobación



para las modificaciones introducidas por el Honorable Senado al proyecto oportunamente sancionado por esta Honorable Cámara.

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

**Sr. Gallo.** — Señor presidente: ya se ha hablado mucho en este recinto sobre la ley de puertos que nos viene en segunda revisión del Honorable Senado; pero nuestro bloque no puede pasar por alto su oposición frontal a la sanción de este proyecto de ley.

La presente iniciativa no nos satisface por dos razones: en parte por lo que dice; pero fundamentalmente por lo que calla. Como ha dicho un señor diputado preopinante, en este caso calla una auténtica política portuaria. Si el Congreso sanciona este proyecto de ley desoye el mandato constitucional establecido por el inciso 12 del artículo 67 de nuestra Ley Fundamental, porque reglar el comercio interprovincial y con las naciones extranjeras no implica solamente dictar leyes que lo regulen sino también establecer medios que lo favorezcan. Y aquí lo que fundamentalmente calla este proyecto de ley es una política portuaria.

La normativa apunta tan sólo a establecer medios para que el Estado se desembarace de los puertos, para que se los saque de encima y, peor aún, para eludir la responsabilidad de una política portuaria pero no lo verdaderamente costoso de los puertos como son los dragados y las vías de acceso.

¡Qué lejos estamos de la época de la organización nacional! No olvidemos que ésta se demoró 40 años y una de las razones de ello fue la fijación de la política aduanera y del régimen del puerto de Buenos Aires, que entonces era el principal del país. ¡A qué extremo hemos llegado desde el momento en que aquello que fue motivo de luchas civiles hoy lo es del desinterés por parte del Estado, pretendiendo sacárselo de encima!

Haré un breve *racconto* de algunos artículos de este proyecto de ley que nos merecen objeciones y corroboran nuestros dichos. Ya en el artículo 2º, que apunta a la definición de puerto, se omite algo sustancial: los accesos de canales y derivación. Nuestros principales puertos carecen de utilidad y de sentido sin el dragado y vías de acceso y derivación. Sin embargo, este proyecto de ley —que apunta a la privatización y a la desmembración de una política portuaria nacional— deja para el Estado el dragado y el perfeccionamiento de las vías de acceso y derivación; es decir, deja para el Estado lo costoso, y para privatizar, lo rentable. Evidentemente, se trata de otra desprolijidad que el Congreso en modo alguno puede avalar.

Mucho se ha hablado también aquí —y lo han hecho representantes de varios bloques— de la inoportunidad e inconstitucionalidad del decreto 817/92, pero este proyecto ya la prepara porque el artículo 3º fija una postura difusa respecto del poder de policía, postura que por otra parte se contradice con el poder de policía a medias que se establece en el resto de los artículos.

Asimismo se ha expresado en el recinto que se espera mucho de la iniciativa privada y que el de Rosario dejó de ser principal puerto cerealero para ser superado por la cadena de puertos que integran lo que se ha denominado sistema Rosafé.

El artículo 9º del proyecto según el texto sancionado por el Senado se refiere indirectamente a estos puertos. Esa veintena de puertos son, en su mayoría, apenas radas de embarque y bocas a través de las cuales tan sólo se pueden cargar granos como a través de un tubo, pero sin instalaciones portuarias costosas de ninguna naturaleza. Pero, lo que es más grave aún, no se ha tenido en cuenta lo que se ha denominado la zona primaria aduanera. Es probable que por esos puertos se haya ido la mayoría o gran parte de nuestras cosechas. El artículo 9º legaliza esta situación. Existe un decreto, que es el 2.747/83, que establece las zonas primarias aduaneras y la obligación de control de todo lo que se embarca. El artículo 9º da status jurídico y autorización definitiva al funcionamiento de esos puertos, aun a los que no hayan demostrado haber dado cumplimiento al decreto 2.747/83.

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

**Sr. Gallo.** — Teniendo en cuenta que mi exposición será muy breve, no voy a conceder la interrupción que se me solicita.

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

**Sr. Gallo.** — Señor presidente: si se aprueba este proyecto en general, durante el tratamiento en particular vamos a proponer una redacción alternativa para este artículo. Deberá disponerse una autorización definitiva, pero para aquellos puertos que hayan demostrado cumplimiento del mencionado decreto.

Asimismo, el inciso i) del artículo 6º, en relación con el artículo 9º, omite considerar todos aquellos aspectos vinculados con el almacenamiento y la seguridad de las mercaderías, es decir, excluye a los silos como integrantes de los puertos y como zona primaria aduanera. ¿Qué control se podrá ejercer?



Pero eso no es lo más grave. Lo más grave es lo que dije al principio: el Estado se desembaraza de los puertos, no le importan.

Este régimen no contempla ninguna política de fomento de la actividad portuaria y se supone con ingenuo entusiasmo que los intereses privados van a desarrollar puertos alternativos, cuando quedó demostrado —como acabo de decir— que los que han establecido los privados han sido tan sólo bocas de embarque, prácticamente sin ninguna inversión.

Además se entregan a las provincias los puertos situados en su territorio. Pero, con excepción de los principales —Buenos Aires, Rosario, Quequén, Bahía Blanca y tal vez Santa Fe, Ensenada y Mar del Plata—, el resto de los puertos son de carísimo mantenimiento y probablemente las provincias no puedan sostenerlos. Requerirán el auxilio de aquellos puertos que mencioné antes y que son rentables.

No debemos olvidar que el 98 por ciento de la producción del país sale por los puertos; y resulta que el Estado nacional se desentiende de ellos. Este proyecto de ley de ninguna manera favorece una política de despegue nacional y de revolución productiva, como se prometió. Por el contrario, es un capítulo más que está realizando el actual gobierno en el desgase de todo el ahorro nacional. Por ello adelanto el voto negativo de nuestro bloque.

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

**Sr. Zamora (L. F.).** — Señor presidente: mañana habrá un paro de la mayoría de los gremios del sector portuario, acompañado de una convocatoria a una movilización. El motivo fundamental de la medida de fuerza adoptada por los trabajadores es la decisión del gobierno de desconocer en masa todos los convenios colectivos del puerto. Además existe un reclamo por aumento de salarios.

Como es sabido, el presidente Menem y el ministro Cavallo pocos días atrás dictaron uno de esos tantos decretazos que llamaron "decreto de desregulación de la actividad portuaria". Todo esto ha significado la suspensión lisa y llana de los convenios colectivos que amparaban a los trabajadores portuarios. Dicho decreto, contrariamente a lo que ha dicho el gobierno que ha maquillado su decisión como una forma de garantizar un mejor funcionamiento de la actividad portuaria, en realidad crea condiciones para que unas pocas pero poderosas empresas —que desde el punto de vista patronal monopolizan la actividad portuaria— puedan llegar a alcanzar un control absoluto en la materia.

No desregulan sino que le otorgan la regulación a las grandes empresas. Nosotros creemos lo contrario: el control de los puertos lo deberían tener los trabajadores.

El tema portuario lo conozco de hace muchos años, porque mi primer trabajo lo desempeñé en CAFPE (Caja de Asignaciones Familiares para el Personal de la Estiba), como cadete, cuando estaba por cumplir 18 años. Los problemas que pude observar en el desarrollo de esta actividad del puerto no tienen nada que ver con los que aquí se plantearon como justificación para sancionar este proyecto de ley.

En esa época a la que me he referido el puerto evidenciaba la falta de inversiones; aquí se habla de obsolescencia y de ineficiencia. Esto lo sostienen representantes de partidos políticos que estuvieron y están en el gobierno actualmente. Es decir, se habla de ineficiencia y de obsolescencia como si fueran cuestiones ajenas a radicales, justicialistas, liberales o militares, que se fueron alternando en el poder y que parece que no fueran responsables de nada de lo que ocurrió en el país ni de la obsolescencia del puerto.

¿Qué política se aplicó durante estos treinta o cincuenta años? ¿Qué inversiones se hicieron? ¿Qué tipo de control se estableció? De la noche a la mañana dicen —liberales, radicales, justicialistas y también algunos que formaron parte de los gobiernos militares— que todo es obsoleto, y por ello encontraron una fórmula mágica: sacarse todo esto de encima. Es decir, sacarle de encima al Estado nacional una parte de su patrimonio.

Otro problema que choca a la vista de cualquiera que camine por las dársenas —a mí me chocó— es el uso y abuso que de esas instalaciones de propiedad del Estado hacen las grandes empresas; dichas compañías nunca aportaron nada y sólo se dedicaron a sacarle jugo a todo esto y a obtener grandes ganancias.

El problema más dramático que nadie citó en el anterior debate ni en esta sesión es el de las condiciones inhumanas en que los trabajadores del sector desarrollan sus tareas, superexplotados por las grandes empresas que controlan esta actividad con la complicidad manifiesta de los funcionarios gubernamentales de las distintas administraciones que —desde que yo conocí el tema personalmente, en adelante, e incluso desde antes— avalaron tales condiciones de trabajo.

Nunca olvidaré a los primeros compañeros que traté cuando recorriamos las dársenas en busca de estibadores para que acreditaran sus años de trabajo de forma tal de poder cobrar



las asignaciones familiares. Eran hombres con los riñones deshechos, que padecían artrosis y las consecuencias de accidentes de trabajo con los guinches, por ejemplo, que les ocasionaron golpes en la cabeza, nuca, piernas y brazos.

A los 40 o 45 años de edad están arruinados, y a veces ni siquiera por un accidente en particular sino simplemente por las condiciones en que desempeñan su trabajo, que hasta ahora no han variado. Esos son los problemas del puerto y no los que se plantearon aquí, que no impidieron que grandes empresas como Murchison, Román, Nidera, La Plata Cereal, etcétera, obtuvieran enormes ganancias. Nada se dijo en este recinto sobre los que exprimieron el limón, es decir, las instalaciones portuarias, y lograron fabulosas ganancias.

¿De qué obsolescencia se habla? No conozco y no sé quién podrá saber aquí que la obsolescencia de los puertos haya originado crisis económico-financieras a los grandes productores. No sé de terrateniente alguno que se haya empobrecido por la obsolescencia del puerto. Los invito y desafío a que citen nombres y apellidos. Les ocurrió todo lo contrario.

Ahora el gobierno dicta este decreto y dice que hay que reducir los costos de la actividad portuaria, e incluso sostiene que se pueden disminuir hasta en un 30 por ciento, pero no dice a costa de quién. Esto se hará a costa de arrancar conquistas a los trabajadores, de tornar más inhumanas las condiciones en que laboran. En especial me refiero a los estibadores y los marinos mercantes, pero también a quienes se encargan del mantenimiento, el dragado, los apuntadores y los administrativos, entre otros.

Este proyecto de ley sienta las bases para que se agraven todos los problemas que he denunciado, que por supuesto no son los que preocupan a las grandes empresas, al gobierno o a este Congreso de la Nación. Esta norma sienta las bases para que este brutal ataque se haga con un maquillaje legal.

Este gobierno, avalado por el Parlamento, acaba de entregar las comunicaciones, las líneas aéreas y el conjunto del patrimonio nacional. Ya se ha debatido en este recinto el marco regulatorio de la privatización de Gas del Estado, la entrega de los servicios eléctricos, el petróleo y los ferrocarriles. Incluso el presidente de la Nación en un discurso hipócrita, chantajista y demagógico usó el dramático tema de los jubilados para ver cómo se avanza rápido en la entrega del patrimonio petrolero nacional. El presidente dice defender un 82 por ciento que se-

guramente no cumplirá, porque además proyecta derogarlo sólo para lograr avanzar en la venta del país.

Este proyecto encaja en ese modelo y sienta las bases para que en el puerto se haga lo que se hizo en otras áreas y, mal que les pese a muchos, éste es otro golpe a la soberanía nacional.

Sin administración estatal de los puertos, el control de las entradas y salidas de las mercancías en general se vuelve totalmente una utopía. De esto ya hubo ejemplos. Con la dictadura del general Videla, se permitió la actividad privada y la existencia de puertos privados. Bunge y Bón y Cargill tienen sus puertos privados en las costas del Paraná y cuál es la experiencia recogida en el país con esos antecedentes? Esto permitió a esas empresas la evasión de importantes obligaciones fiscales. Denuncias del sindicato de la Administración General de Puertos demostraron que la existencia de esos puertos privados facilitó el contrabando.

Tenemos entonces la entrega de los puertos, la destrucción de la flota mercante y el caso de las aerolíneas, que ya mencioné anteriormente. A veces cuesta encontrar las palabras para poder definir todo esto. Nótese que los puertos constituyen la entrada y salida de un país. Pero el tema se resuelve finalmente en una sesión en donde se le pone término a los oradores, aunque no porque no se les dé importancia a los puertos —como alguien dijo aquí— sino por todo lo contrario: tanta es la importancia que se les da, que la idea es entregarlos rápidamente, sin el correspondiente debate nacional y sin que intervengan los trabajadores del sector.

El Fondo Monetario Internacional viene exigiendo desde hace muchos años esta medida. Ya en 1986 se avanzó con la liquidación de la Administración General de Puertos; más que todo porque es una nueva medida de confiabilidad —como la llaman ellos— de que el gobierno cumple sumisamente las exigencias a las que se ha comprometido, sobre todo ahora que entramos en el plan Brady. Por eso se recurrió a un diputado "trucho" para votar la privatización de Gas del Estado, fundamentalmente porque hay que dar muestras de que se avanza como sea en el camino de la sumisión, aunque sea con cierres de debate o de cualquier manera. No vaya a ser que piensen que si no se aprueba hoy vaya a saber para cuándo queda pendiente el asunto. Son exigencias del Fondo Monetario Internacional hacia el gobierno, que éste a su vez traslada al Congreso.



¡Cómo deben estar las grandes empresas de estibaje, esas que yo conocí y que desde hace mucho tiempo explotan a los trabajadores! ¡Cómo debe estar Murchison en este momento porque se han pasado veinte minutos de la hora establecida para sancionar este proyecto! Pero, más allá de la ironía, están festejando la aprobación de esta norma.

Los estibadores seguirán siendo elegidos como ganado de acuerdo con la relación que tengan con los capataces de las empresas. Actualmente se tienen que humillar para conseguir algunas horas de trabajo. ¿Se imaginan lo que ocurrirá ahora, que formal y legalmente se entrega la regulación de la actividad portuaria a las grandes empresas?

Resulta evidente que el país pierde su independencia y su patrimonio. Recuerdo que en la Argentina hubo guerras civiles por los puertos, pero ahora las grandes empresas los obtienen sin necesidad de recurrir a ninguna guerra y sin que haya sangre, porque tienen un gobierno al que le financiaron la campaña electoral y un Congreso que avala los proyectos que aquél demanda. Bunge y Born no puso dinero en la campaña electoral del actual presidente porque le gusta hacer beneficencia; es una gran empresa: invierte y luego cobra.

Deseo referirme a las conquistas del sector obrero que se ven atacadas en el decreto del Poder Ejecutivo, actitud que se legaliza a través de esta norma.

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

**Sr. Zamora (L. F.).** — Señor presidente: no concedo la interrupción solicitada porque deseo concluir con mi exposición.

Por otra parte, el señor miembro informante fue quien impuso el plazo del que disponen los señores diputados para hacer uso de la palabra.

**Sr. Larraburu.** — No es así. ¿Me permite que le hable de los trabajadores, señor diputado?

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

**Sr. Zamora (L. F.).** — Señor presidente: los estibadores quedarán a merced de las grandes empresas y los marinos mercantes serán víctimas de la piratería internacional: por ejemplo, si están trabajando bajo bandera liberiana pueden llegar a sufrir castigos corporales, porque así lo determina el código marítimo de Liberia. Estas serán algunas de las realidades concretas que se irán planteando.

Resulta evidente que el proyecto en discusión no está destinado a solucionar los problemas que el sector tiene; ni siquiera se los menciona. Pero no podemos olvidar que los problemas que el sector portuario tiene son, en primer lugar, los de los trabajadores.

Mañana se realizará un paro de actividades en el puerto. ¡No sé cuál es el motivo que tienen los trabajadores para hacer un paro cuando aquí se está discutiendo un proyecto que va a beneficiar a todo el país y, por lo tanto, a todos los trabajadores!

Nadie puede decir que los trabajadores portuarios gozan de algún tipo de privilegio. Los invito a recorrer las dársenas para constatar que ello es así.

¡No sé por qué no han previsto la realización de alguna manifestación para festejar y venir aquí a aplaudir porque finalmente se vota una ley que los beneficia, que los incluye como beneficiarios! Y no lo hacen porque saben que esta ley los perjudica.

Por las razones que señalé, en el día de mañana los trabajadores portuarios realizarán una huelga en reclamo de mejoras salariales y en defensa de sus convenios y conquistas, sabiendo que con esta norma el gobierno continuará avanzando en el sentido en que lo hizo con el decreto dictado días pasados. Y lo hacen a pesar de las "agachadas" históricas y presentes de sus dirigentes sindicales.

Se ha anticipado la voluntad de la mayoría de votar esta iniciativa y seguir adelante con la enajenación del patrimonio nacional y la agresión a los intereses del país; pero mañana los trabajadores, con su movilización y paro, irán en sentido contrario: en defensa de sus condiciones de vida y en repudio a este ataque a la soberanía nacional.

Adelantamos nuestro voto negativo a este proyecto de ley, de la misma manera que con orgullo adelantamos nuestro apoyo a la medida de fuerza que mañana llevarán a cabo los trabajadores.

**Sr. Presidente (Martínez).** — Tiene la palabra el señor diputado por el Chaco.

**Sr. Dussol.** — Señor presidente: cuando hacías unas horas le decía al presidente de la bancada Justicialista que no era oportuno fijar horario de votación como límite para este debate, lo hacía justamente teniendo en cuenta la experiencia de la Cámara en tal sentido. Al comienzo del debate señalamos que se trata de una ley importantísima para la República y recién ahora las bancas comienzan a poblarse.

El colega Larraburu señaló también que estamos ante un hecho de trascendental importancia.



na para nuestro país, y creo que tiene razón. El 4 de diciembre del año pasado esta Cámara sancionó el proyecto que hoy consideramos en revisión luego de las modificaciones introducidas por el Honorable Senado. Los radicales lo hicimos convencidos de que estábamos ante una norma trascendente, que dentro de todo serviría al país más allá de las diferencias que manteníamos respecto de los artículos 11 y 12 y que fueron explicadas en el meduloso pero simple discurso de mi colega Bisciotti, que no es necesario leer entre líneas.

Cuando volvió el proyecto del Senado ya estábamos en antecedentes e inmediatamente nos abocamos a su estudio, convencidos —como dije— de que era necesario contar con una ley marco sobre puertos para toda la República.

Esta noche volveremos a insistir en nuestro pronunciamiento de la sesión del 4 de diciembre de 1991, manteniendo las diferencias con los artículos 11 y 12, que no han quedado demasiado claros para nosotros. Pero no lo hacemos por un capricho sino en el convencimiento de que en el Senado han despanzurrado el proyecto de ley de puertos.

Señalaré rápidamente cuáles son los errores que contiene la iniciativa en este aspecto. En primer término, se excluye a los puertos comerciales de la autoridad portuaria natural al permitir que áreas de ellos se destinen con exclusividad al uso militar y al ejercicio del poder de policía estatal. Pero aquí se da algo más grave, y quiero que me interpreten bien. La frase "ejercicio del poder de policía estatal" es vaga por sus alcances y de tal vastedad que puede representar un peligro si la norma se aprueba esta noche, porque se confunden los conceptos de estatal con nacional y de uso público con servicio público, diferenciación que explicitó el señor diputado Bisciotti.

Se atenta contra la libre competencia en la explotación portuaria. La sanción del Senado omite la sectorización portuaria. No se imponen limitaciones a concesiones monopólicas de servicio portuario. Se frustra la posibilidad de establecer una auténtica política portuaria nacional. No quedan puertos nacionales de importancia. Asimismo, se establece que la habilitación de los puertos debe otorgarse por decreto, lo cual es correcto, pero en otra parte del artículo se determina que debe hacerse por resolución, circunstancia que le resta jerarquía al procedimiento.

También se atenta contra el federalismo al transferir a la provincia de Santa Fe el puerto

de Rosario, a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires el puerto del mismo nombre, y a la provincia de Buenos Aires los puertos de Quequén y Bahía Blanca. Las áreas de influencia de estos cuatro puertos están dadas por toda la Nación en su conjunto y fueron solventados por ella.

Este rápido pantallazo nos demuestra que la sanción del Senado no se encuadra en un federalismo como el que pretendemos que contenga esta ley, dándole el marco correspondiente a la República en el aspecto portuario.

La ley de puertos ha suscitado expectativas y, luego de extensos debates, hemos arribado a este proyecto de ley venido en revisión del Senado. Pero a esto se ha sumado un decreto del Poder Ejecutivo —uno más— que lleva el número 817, de desregulación marítima y portuaria, dictado muy recientemente, el 26 de mayo de 1992.

Este decreto que fue dado a conocer por el Poder Ejecutivo se adelanta a una ley de puertos que aún no ha sido sancionada y producirá efectos nocivos para el sistema de transporte al desregular el servicio de practicaje y pilotaje, aspectos a los cuales ya se han referido otros legisladores que me han precedido.

Desregula permitiendo que capitanes con cierto número de entradas y salidas puedan prescindir del práctico, circunstancia que afecta la seguridad de la navegación. En todas las naciones adelantadas se exige al práctico para proteger no sólo la seguridad de la navegación sino de los bienes del Estado en los puertos y vías navegables; pero en la Argentina permitimos que profesionales no expertos en el tema conduzcan sus buques por esas vías de navegación.

El decreto al que me estoy refiriendo modifica el régimen de capacitación del personal de la Marina Mercante —que, como todo el mundo sabe, es atribución de la Dirección de Instrucción Naval de la Marina de Guerra— y otras funciones y misiones tanto de la Armada como de la Prefectura Naval. Además, como caso curioso, no veo que el decreto esté refrendado por el ministerio que corresponde, que en este caso es el de Defensa.

Lo que me preguntó muy humildemente es lo siguiente: ¿quién asesoró a los funcionarios que elaboraron este decreto? En este sentido, pienso que tenemos un Estado Mayor General naval, una Prefectura Naval e instituciones especializadas en temas marítimos.

Dicen que éste es el nuevo modelo marítimo. Pero, ¿saben ustedes que quedan sin trabajo



50.000 agentes de la flota fluvial pesquera marítima internacional? En cambio puede contratarse personal extranjero, lo que es grave, porque no se está privilegiando la mano de obra argentina.

Estamos hablando de integrarnos al primer mundo, pero encontramos desregulaciones a diestra y siniestra. Precisamente en los diarios de hoy se habla de que se va a desregular el transporte de pasajeros y el de carga. Esto es grave, señor presidente; me atrevo a decir que es una aberración jurídica.

Nosotros no vamos a apoyar este proyecto pues encontramos muchas falencias. No queremos ser cómplices de su sanción. Sabemos de la necesidad de contar con una ley marco en esta materia. Por eso le aseguramos al presidente de la Comisión de Transportes que daríamos los dos tercios, pero que dejaríamos sentado que no estamos de acuerdo con la transformación de nuestra sanción que hizo el Honorable Senado.

Llama poderosamente la atención que esta noche nos encontremos con una iniciativa como ésta cuando a cada rato escuchamos desde el gobierno que lo que se busca es que el país produzca más y se introduzca en el primer mundo; pero, repito, estamos desregulando todo.

Tal como decía un diputado que me antecedió en el uso de la palabra, estamos hablando de privatizar. No es que no crea en las privatizaciones, pero lo que más me duele son las extranjerizaciones dentro de mi país. Creo que las privatizaciones podrían hacerse mejor. No podemos seguir pensando en hacer privatizaciones como la de Aerolíneas Argentinas; en este sentido, el mismo gobierno acepta que el balance no cuadra. La empresa fue adquirida por un monopolio. La empresa que en una época paseaba con orgullo nuestra bandera por el mundo hoy pasea el cólera.

Estamos privatizando todo lo que nos sirve a los argentinos. Se privatizó ENTEL porque nos decían que daba pérdidas. Sin embargo, me gustaría que averiguáramos un poco más y viéramos los balances y las últimas actuaciones que tuvo ENTEL cuando era del país.

También hemos privatizado el ferrocarril, pero, ¿qué se privatizó hasta ahora? Únicamente el ramal Rosario-Bahía Blanca, que es el ramal cerealero más grande de Latinoamérica.

Acá han hablado de algo que me toca muy de cerca y que no puedo dejar pasar por alto, como lo dije en mi exposición del 4 de diciembre cuando considerábamos esta ley marco que creíamos importante para el país.

Se ha hablado de la hidrovía y todo el mundo se pavonea con ella. ¿Pero saben qué es la hidrovía? Repito que de los 3.900 kilómetros que ella puede tener, 1.200 kilómetros nos corresponden a nosotros, pero nos olvidamos de Puerto Cáceres, de que las reuniones se hacen en Brasil y de que la sede es Montevideo. Digo esto con el mayor de los respetos que me merece la hermana República del Uruguay, a la que vamos a tener que dragar el río para hacer la hidrovía.

Me duele todo esto porque provengo de una provincia marginada como es el Chaco, cuyo puerto de Barranqueras va a ser eje importante de la hidrovía. Si imagináramos un mapa de la República Argentina, ubicando a Barranqueras observaríamos que nos cruza la hidrovía y el corredor bioceánico. "Tatita" Dios fue muy bueno con nosotros, pero no podemos desaprovechar estas posibilidades. Ya no queda ni un puerto; han entregado todo. No es que sea estadista, pero necesitamos el control del Estado para que adecue las políticas necesarias e impulse el progreso.

El señor diputado Larraburu ha agradecido nuestro trabajo en la comisión y no voy a desmentir lo que él ha manifestado en ese sentido: nosotros trabajamos al igual que todos los demás diputados que integran esa importante comisión. Pero tengo que decir, nobleza obliga, que el señor diputado Larraburu no está convencido del proyecto de ley que viene del Senado, que adolece de muchos errores y no nos va a servir para la Argentina que todos queremos.

Nosotros prometimos que bajaríamos al recinto a dar los dos tercios para que la República Argentina tuviera la posibilidad de la discusión de una ley de puertos importante; pero tengo la sensación de que estamos golpeando contra una roca y no nos hacen caso. No es que equivocemos el bulto; sepa la posteridad que la Unión Cívica Radical es consciente de que necesitamos una ley de puertos, pero no de esta manera.

El señor diputado Bisciotti ha sido suficientemente contundente en su discurso. Nosotros facilitamos el quórum y brindamos la explicación de por qué no vamos a aprobar el proyecto en consideración. Ojalá que nosotros seamos los equivocados, pero creo firmemente que la ley, sancionada de esta forma, no servirá para la Argentina que estamos buscando. (Aplausos.)

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

Sr. Fescina. — Señor presidente: estamos viendo tiempos de cambio en el país, pero



nosotros no nos resistimos a esos tiempos ni al cambio mismo. Más bien creo que debemos asumir y comprender esos cambios precisamente para contribuir a que se produzcan de la mejor manera posible, evitando los errores y encauzando el proceso de cambio cuando éste arriesga partes importantes del país.

El gobierno ha centrado su acción en el redimensionamiento del Estado, asignándole a éste un nuevo rol. Esto es bueno y está bien. Los argentinos tenemos clara conciencia de las secuelas que en el campo económico ha dejado el Estado empresario y patrón. Debo decir con absoluta franqueza que sostengo lo primero; sin embargo, lo estatista también sirve para consolidar un valor fundamental de todo país: la identidad nacional. Pero son nuevas las etapas del país, y el gobierno ha asumido esta etapa de cambio y de modernización del rol del Estado con fervor, con audacia y, me atrevería a decir, con fanatismo. Pero cuando se plantean las cosas con estos tonos se dificulta el discernimiento, y las privatizaciones no se distinguen; se actúa al tanteo, no se establecen diferencias conforme a las actividades que encierra cada uno de los servicios públicos. A veces se dejan de lado la importancia, prevalencia y significación del servicio público, aunque hablemos de la energía, de los ferrocarriles, de las comunicaciones y del transporte, que son las arterias fundamentales de un país pues contribuyen a su desarrollo y a la integración e identidad nacionales. Sin embargo, se las ataca indiscriminadamente, casi en una actitud apocalíptica de eliminar las responsabilidades de unos para que las asuman otros, sin advertir que los otros —cuando no se hacen las cosas bien— son el país y el pueblo entero y que es distinto privatizar que vender o dejar de asumir responsabilidades.

Es obligación indelegable del Estado actuar como armonizador de los intereses del conjunto y tener una visión totalizadora del país y de sus intereses y sectores. Esta responsabilidad no se puede privatizar ni enajenar y no debe ser delegada.

Cuando se estructura un proyecto de ley de puertos como el que estamos considerando, ello obedece más a ese fervor y fanatismo del que hablé que a la sensatez y la cordura. Quiero aclarar que descreo del Estado patrón y empresario y creo más en las privatizaciones, pero en aquellas que se hacen consultando con absoluta severidad los intereses actuales y fundamentalmente los del futuro del país.

Tengo la sensación de que se está actuando de esta manera más por necesidad que por con-

vicción. Y digo por necesidad porque se está mirando la coyuntura y las cuentas del debe y el haber del ministro de Economía, porque si fuera por convicción estaríamos mirando más allá de la punta de los zapatos: estaríamos mirando hacia las generaciones del futuro.

No se puede pensar que existe una concepción convencida de la privatización de las arterias portuarias. ¿Cuál es la esencia de la privatización? Sin lugar a dudas, la competencia y la posibilidad de oferta de los servicios públicos en beneficio del usuario con capacidad de elección y de selección. Yo adhiero a esta decisión privatizadora, la que computa la competencia para que haya una gama de ofertas de los servicios.

¿Pero quién puede asegurar que en los puertos principales —Bahía Blanca, Quequén, Buenos Aires, Rosario— se va a generar competencia bajo este régimen?

En este tema de elegir un puerto u otro, dentro de la ecuación comercial económica predomina un factor importante como el flete, tanto para la mercadería que viene como para la que va. No hay capacidad de selección por parte del productor en mérito a la eficiencia que genera una competencia. Está ese otro condicionante, que es el del flete. Ese es el que determina que un productor mande su mercadería por el puerto de Bahía Blanca, el de Quequén, el de Buenos Aires o el de Rosario. ¿O acaso vamos a creer que la soja de Tucumán, por ser más eficiente el puerto de Bahía Blanca, va a atravesar todo el país para ser embarcada por ese puerto?

¿Qué son los puertos? Son la concentración de la riqueza de todo el país, no de parte del país. Por eso nuestra oposición más severa a este proyecto de ley se basa en que cuando se integren los entes que van a administrar y comercializar la actividad portuaria nacional, en ellos estará representada toda la expresión económica del país, ya sea de los sectores de la exportación, de la importación, de la producción primaria, de la producción industrial o del sector bancario. ¿Acaso se van a perder esta oportunidad los bancos o las compañías de seguros?

Sin embargo, el único que no va a estar, porque está prohibido, es el Estado nacional, este Estado que es justamente el órgano superior de una nación y que no puede ni debe abdicar su indelegable rol de ser armonizador de los intereses en juego, que debe tener la visión de conjunto de cada una de las arterias que sirven a todo el país.

Esta es la esencia de la gravedad que a mi juicio contiene la propuesta sancionada por el



Senado. Sé que hay impedimentos numéricos para alterarla. Pero como decía el señor diputado Dussol, frente al impedimento o a la fuerza de los números, ¿vamos a consentir sin opinar, sin expresar nuestra convicción ante un proyecto de ley que está agravando los intereses nacionales, no en lo conceptual sino por la forma en que se lo está proyectando y ejecutando?

¿Cómo es posible imaginar que una norma originariamente encauzada en una buena dirección, sea desviada en el camino por intereses diversos e imposibilitada de cumplir con su importante misión de agilizar la actividad portuaria?

No se ha comprendido el verdadero objetivo de un proyecto de esta índole; estamos imaginando un país no federalista, pese a que se enarbole esa bandera para asignar los puertos a Santa Fe, a la municipalidad de Buenos Aires o a la provincia de Buenos Aires. ¿Qué concepción federalista es ésta? Por esos puertos pasa la riqueza de todo el país. Por Bahía Blanca pasa la fruta de Río Negro y también los duraznos y la vid de Mendoza. Por el de Rosario pasan los productos de Tucumán, Salta, Jujuy, Santiago del Estero y el Chaco.

Esta concepción federal es la que dice que el gobernador de turno, con su mejor intención, será el privilegiado que va a tener la capacidad de poder equilibrar la armonía de los intereses en juego dentro de la visión totalizante de los intereses nacionales. Este es el dato que estamos jugando con este proyecto de ley y creo que estamos perdiendo. (*Aplausos.*)

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

Sr. Ibarbia. — Señor presidente: voy a ser breve en mi intervención, y lo haré para dejar planteada una objeción de tipo constitucional que la formulo en razón del trámite que se ha dado a este proyecto que tiene como Cámara de origen a la de Senadores, como revisora a esta Honorable Cámara y como Cámara que vuelve a revisar el proyecto e introducirle modificaciones al Senado de la Nación.

El tratamiento que ha tenido este proyecto de ley implica decir que en el país vamos a tener un sistema unicameral, correspondiendo a esta Cámara expresar opiniones sin ninguna participación de peso en el proceso de sanción de las leyes.

Si leemos el artículo 71 de la Constitución Nacional en la parte pertinente a la revisión de los proyectos, nos encontramos con que la Cámara revisora puede adicionar o corregir el proyecto, y en tal caso, éste volverá a la Cámara

de origen; "y si en ésta se aprobasen las adiciones o correcciones por mayoría absoluta pasará al Poder Ejecutivo de la Nación. Si las adiciones o correcciones fuesen desechadas volverá en segunda vez el proyecto a la Cámara revisora, y si aquí fueren nuevamente sancionadas por una mayoría de las dos terceras partes de sus miembros, pasará el proyecto a la otra Cámara, y no se entenderá que ésta reprueba dichas adiciones o correcciones, si no concurre para ello el voto de las dos terceras partes de sus miembros presentes".

Resulta que el Senado, en lugar de actuar como lo establece el artículo 71 de la Constitución Nacional, introduce adiciones o correcciones de importancia más o menos relativa, y nos envía el proyecto para que nosotros aprobemos o desechemos las modificaciones como si ésa fuera la función que le correspondiera a esta Cámara.

Prácticamente a nosotros nos queda una decisión: aceptar estas adiciones o correcciones, ya que si introduyéramos nuevas modificaciones en función de nuestra condición de cámara revisora, este proyecto iría de un lado al otro de este edificio sin fin, y la opinión pública jamás entendería cómo, mediante esta mutación constitucional, habríamos embarrado una ley tan largamente esperada.

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

Sr. Ibarbia. — Entre los cambios introducidos, el más negativo, desde mi punto de vista, es el del artículo 9º. Nosotros, como Cámara revisora, habíamos habilitado definitiva y automáticamente los puertos que existían y que se encontraran en funcionamiento en razón de autorizaciones precarias otorgadas por autoridad competente, conforme a las normas que regulaban la materia. La enmienda que ahora introdujo el Senado vuelve a dilatar la seguridad jurídica de estas inversiones realizadas en forma precaria, al establecer que será el Poder Ejecutivo nacional quien habrá de habilitar definitivamente esas instalaciones. Esta delegación es innecesaria toda vez que el Congreso, en ejercicio de sus facultades —de acuerdo con lo que establece el inciso 9º del artículo 67 de la Constitución Nacional— puede habilitar los puertos que considere convenientes, en la oportunidad que establezca un marco general en la materia.

Existe otra objeción que, lamentablemente, en el trámite largo de ida y vuelta que tuvo este proyecto, ninguna de las dos Cámaras hu-



biera estado dispuesta a aceptar. Me estoy refiriendo a la necesaria reforma del artículo 2.340 del Código Civil, donde se califica a los puertos como bienes del dominio público del Estado. Es cierto que hay puertos que son de dominio privado pues están contruidos en terrenos de los particulares. Prácticamente toda la inversión privada en puertos en los últimos años se hizo a la vera de los ríos, porque en esos lugares el sector privado encontraba terrenos que podía adquirir en propiedad para realizar inversiones en instalaciones portuarias.

En todos estos años, en cambio, no ha aparecido una inversión de magnitud en puertos en la zona marítima, en donde prácticamente la inversión importante se hace sobre el fondo marino, sobre la costa, que de acuerdo con el artículo 2.340 del Código Civil sigue siendo de dominio público del Estado nacional.

Pudo haberse optado por el procedimiento de convertir la zona ocupada por los puertos existentes sobre terrenos que son de dominio público o que se aprobaran por la autoridad de aplicación conforme a un proyecto para la construcción de un puerto en particular, en una zona desafectada de dominio público y convertida o pasada a una zona de dominio privado, que como tal podría ser vendida o transferida por el Estado, dando de este modo la garantía indispensable para que se pudiera producir en los proyectos de puertos una inversión de 100, 200 o 300 millones de dólares como puede requerir una obra portuaria como la del complejo de aguas profundas de la zona de Punta Médanos, o la de la zona de Baterías o cualquier otra obra en puertos del litoral marítimo.

Lamentablemente este proyecto de ley, que está a punto de ser sancionado de modo definitivo con nuestro voto afirmativo respecto de la aceptación de las modificaciones introducidas por el Honorable Senado, no dispone una reforma esencial. En su artículo 7º, que se refiriere a la titularidad del inmueble, sólo establece una categorización de los puertos clasificándolos —tal como lo mencionaba el señor diputado Bisciotti— en estatales, nacionales, provinciales y municipales, y de los particulares. Sin embargo, la norma no resuelve si los puertos estatales serán de dominio público o de dominio privado de ese Estado, es decir, si serán o no vendibles, si se podrán embargar o si se podrá establecer cualquier otro tipo de carga como las que se pueden realizar con un régimen de dominio pleno.

Señor presidente: dejo planteados estos lamentos y objeciones respecto de las enmiendas que no se introdujeron en esta iniciativa a pesar

de que existe consenso en el sentido de que es necesario que se produzcan inversiones de riesgo en los puertos, y de que permanentemente se agita el fantasma del monopolio como algo que puede ensombrecer toda la actividad portuaria. A nuestro juicio la mejor defensa contra el monopolio es habilitar todo nuestro litoral marítimo y fluvial para la construcción de nuevos puertos, lo que sólo se podría hacer a partir de un cambio en el régimen de dominio de los puertos. Es evidente que esto quedará para una futura enmienda a esta norma, aunque podría haber significado el verdadero cambio en el régimen portuario de la República Argentina. *(Aplausos.)*

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

**Sr. D'Ambrosio.** — Señor presidente: por la generalizada adhesión que me merecen los conceptos vertidos por mi colega de bancada, el señor diputado Bisciotti, seré muy breve en mi exposición.

Sólo deseo señalar que en mi opinión este debate debió centrarse en lo que el trámite de sanción constitucional de las leyes nos indica. Lo que estamos considerando son las modificaciones introducidas por el Honorable Senado al proyecto de ley que le fuera pasado en segunda revisión sobre régimen nacional de puertos, y por lo tanto sólo podemos aceptar o desestimar tales enmiendas. Por ese motivo considero que este debate debió circunscribirse a los aspectos modificados por la Cámara de Senadores y no reproducir las características ideológicas y de otra naturaleza de un debate en general. Algunos diputados lo han hecho con un particular sentido maniqueo de esta cuestión —lo digo con todo respeto— y con un tremendo que a mi entender no se ajusta a lo que estamos discutiendo.

No voy a entrar en ese debate, por las razones que he apuntado, pero al menos para que quede constancia en el Diario de Sesiones y para que algunos extremos sean mínimamente rebatidos, deseo señalar que las luchas civiles argentinas por los puertos se hicieron en función de las características rentísticas de ellos y no por su funcionalidad operativa.

Me parece lógico sostener cualquier posición, pero a la hora del análisis debemos ser serios y no tan superficiales. Lo que aquí se discute es cómo lograr para los puertos argentinos la mejor dosis de eficiencia. En ese sentido, más allá de alguna visión estereotipada por los imperialistas terratenientes, debo reconocer que vengo de una provincia y de una ciudad donde



nuestros productores chacareros no tienen esas características; y cuando defendiendo puertos eficientes también estoy defendiendo a esos modestos trabajadores que han hecho de la pampa gringa algo bastante distinto a lo que se lee en algunas historietas revolucionarias que para colmo, como en el caso de algún debate, sistemáticamente terminan a la hora de cenar. Desearía que alguna vocación revolucionaria o alguna sensibilidad social durase algo más que las nueve de la noche en esta Cámara. (Aplausos.)

Por otra parte, sostener que los puertos privados pueden contribuir a reducir o a aumentar el contrabando también es algo un poco maniqueo. Las noticias cotidianas de esta paradojal Argentina que padecemos nos indican que el contrabando es posible en territorios tanto estatales como privados. En todo caso, trabajamos para aumentar la eficacia del Estado y por disminuir la corrupción generalizada de esta sociedad en la que tenemos que vivir.

De todas formas, y centrándome en la cuestión que es materia del debate, voy a referirme a tres aspectos, porque en líneas generales me remito a los conceptos expresados por el señor diputado Bisciotti.

En primer lugar, destaco a algunos legisladores —que quizá no conocen el tema por su reciente incorporación a la Cámara— la larga lucha que hemos tenido que tener con el Senado para llegar a sancionar una ley de puertos. Si bien se trata de una institución que merece todos los respetos al igual que esta Honorable Cámara, tengo que destacar que en este tema, la actuación del Senado ha sido morosa, contradictoria y cargada de posiciones difíciles de comprender desde el único punto que no se presta a la sospecha, como es la mínima racionalidad.

Alguna vez se orientó la cuestión hacia un proyecto que contenía los lineamientos generales que hoy tiene el que estamos discutiendo. De repente todo se cambió en forma abrupta y quedó lo que se conoce como una media sanción, aunque no sabíamos si estábamos frente a ello o frente a alguna amenaza dirigida a alguien o a algo en particular.

No es que tenga preferencia por el trabajo legislativo de esta Cámara. En última instancia se ha contribuido a que lleguemos a este punto, porque de lo contrario todavía estaríamos en los albores de la discusión de quién habilita los puertos privados.

La Cámara de Diputados ha realizado un trabajo muy serio que ha sido dejado de lado por la sanción del Senado.

Deseo hacer referencia concreta al artículo 9º que establece quién autoriza los puertos privados existentes. Resulta extraño que esta cuestión se resuelva de manera oscura, porque según el proyecto sancionado por el Honorable Senado ya no será necesario un decreto sino simplemente una resolución ministerial. Me llena de perplejidad esta modificación que no admite ninguna razón y que nos obligará a estar muy atentos para ver qué ocurre con estas autorizaciones que tienen que ser otorgadas con total corrección y transparencia.

El artículo 13 es un claro símbolo de las diferencias que tenemos en relación con la sanción del Senado. En dicho artículo introdujimos un agregado por el que se establecía que quedaban prohibidas las prácticas monopólicas. No somos tan inocentes para creer que con tres o cuatro palabras dispuestas en el artículo de una ley íbamos a poder luchar contra los monopolios, pero significaba un símbolo de nuestra inquietud y preocupación. Lamentablemente, esta referencia ha sido eliminada, lo que representa un antecedente inédito en la historia legislativa.

En este mundo plagado de privatizaciones en el que estamos viviendo, los hombres que no tenemos una vocación dogmática por aferrarnos a nuestra tarea tendremos que empezar a reconocer nuestros aciertos y errores, porque más allá de cualquier evaluación acertada o errada de lo que en la Argentina se está entregando al mundo privado, no podemos perder de vista que el verdadero peligro está en los factores monopólicos que pueden apoderarse de servicios públicos esenciales.

Esta visión preocupada de un hombre que legislativa y políticamente trabaja desde la Unión Cívica Radical debe necesariamente ser compartida por otros hombres de distintos partidos, fundamentalmente del oficialismo, porque éste es el grave peligro que corre la futura estructura económica y social de la República Argentina, más aun cuando las distintas publicaciones hacen referencia a la concentración monopólica y feroz que se ha producido a través de las privatizaciones, donde figuran tristemente los mismos nombres que en los últimos años han lucrado con el Estado prebendario que ahora repudian y critican.

Aceptar una modificación de esta naturaleza no sólo constituye una incorrección legislativa sino una claudicación ética inaceptable. Por ello tengo la esperanza de que se rechace la sanción del Senado y juntamente con los otros sectores que conforman la Cámara insistamos en la sanción que produjimos en diciembre del año pasado, para dejar sentado ante la opinión pú-



blica que no estamos dispuestos a aceptar oscuridades ni dogmatismos, ni a borrar con el podo lo que pregonamos con la palabra. (*Aplausos.*)

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

**Sr. Alsogaray.** — Señor presidente: no pensaba intervenir en este debate porque es práctica del bloque de la UCEDE que exponga en el recinto el diputado que integra la comisión que ha estudiado el tema, y el señor diputado Ibarbia lo ha hecho muy bien. Pero sobre la cuestión en tratamiento tengo alguna experiencia personal que tal vez resulte útil comentar.

Esa experiencia me permite bajar de las alturas de la banca —a las que tanto estamos acostumbrados— a la vida real y señalar que durante lo que podría llamar el período industrial de mis actividades instalé una fábrica de aceites en Puerto San Martín, localidad ubicada 30 kilómetros al norte de Rosario, sobre el río Paraná. Comencé a construir un puerto con grandes preocupaciones porque el dominio total del Estado existente en ese momento y las reglamentaciones vigentes hacían muy riesgosa la operación; sólo algunas fisuras en las reglas permitían hacer determinadas instalaciones. Más adelante, en 1966, vendí mis intereses en ese emprendimiento.

Hace tres años se me ocurrió —un poco románticamente— volver al lugar y decidí construir en una fracción que había conservado un pequeño puerto para descargar lanchones y barcazas que vinieran del Norte, del Mato Grosso, de Bolivia y Paraguay, teniendo en cuenta el proyecto de la hidrovía, que alguna vez va a ser muy importante para el país.

Junto con algunas personas que me acompañaron en la empresa, construimos las instalaciones, pusimos muy buenos equipos, tratando de que todo fuera perfecto, y nos dispusimos a comenzar las operaciones. Pero nos olvidamos de un pequeño detalle: el SUPA, el sindicato que agrupa a los trabajadores de actividades portuarias, que es un monopolio protegido por el Estado.

No es que ignoráramos la situación, pero pensábamos que íbamos a llegar a un arreglo. Sin embargo, ello no fue posible porque no se trataba de arreglar con los trabajadores sino con los dirigentes sindicales, y en esa localidad estos personajes tienen caballos de carrera, haras, un magnífico edificio para una cooperativa que manejan, y sus señoras visten muy bien, con alhajas, en tanto los estibadores siguen trabajando como siempre.

No fue posible llegar a un acuerdo y por ello las barcazas pasan por delante de nuestro puerto y siguen hasta el de Nueva Palmira, en Uruguay. Todo el material sale por este puerto uruguayo, ignorando las instalaciones argentinas existentes sobre la costa, y así continuará esta situación hasta tanto funcione este afortunado decreto de desregulación del trabajo portuario.

Algunos se preguntarán por qué no le pagábamos al sindicato y le cobrábamos mas a los exportadores. Simplemente porque éstos no aceptaban; se iban a un puerto donde podían hacer la operación más barata y en mejores condiciones. Podrá decirse que hay otros puertos argentinos que sí funcionan. Es cierto, pero en dichos puertos existe un oligopolio protegido por el Estado del que los empresarios también son cómplices. Entre los sindicatos y los empresarios acuerdan precios elevados y se los cobran al productor agropecuario —el colono—, que es quien en definitiva paga la ineficiencia de los puertos argentinos. No son las grandes empresas las que se hacen cargo, tal como cree mi colega, el diputado Luis Zamora. El colono, que trabaja de sol a sol, es quien paga.

Pido disculpas por haber descendido en el nivel de la discusión, pero creo que es útil saber cómo trabajan los puertos y por eso he hecho este aporte.

Estas son las razones por las que tenemos interés en que se apruebe este proyecto. El diputado Ibarbia señaló que no hay una completa seguridad jurídica, pero esperamos que esa situación pueda modificarse. Entre tanto, el Poder Ejecutivo cuenta con una herramienta adecuada, y existiendo la voluntad política de que el sistema funcione, no creo que tengamos mayores inconvenientes hasta tanto se dicte la futura ley.

Tal vez el decreto de desregulación permita, a breve plazo, que los puertos argentinos sean competitivos y que recuperemos para los productores y en realidad para todos un beneficio que hoy se pierde en provecho de una clase, una élite sindical, que es la que durante tantos años ha estado usufructuando estas actividades.

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

**Sr. Venesia.** — Señor presidente: no pensaba hacer uso de la palabra, pero hemos entendido, luego de conversar con los integrantes del bloque y con el miembro informante de este proyecto y presidente de la Comisión de Transportes, que sería conveniente precisar la posición del bloque Justicialista que votará favorablemente el proyecto venido en revisión del Senado porque no queremos que en una norma de



tanta importancia para la República queden malos entendidos, sobre todo a la luz de las exposiciones de algunos señores diputados.

El modelo al cual hemos adherido tanto en nuestra sanción primitiva, en Diputados, como en la que vamos a apoyar proveniente del Senado, recoge el concepto de que una unidad portuaria no es más que un sitio de transferencia de servicios, la cual debe servir sobremanera al fin último de los que utilizan al puerto como intermediario.

Los auténticos productores del campo necesitan que estas unidades portuarias y de servicios portuarios constituyan unidades eficientes al más bajo costo posible en materia de servicios.

En ese sentido, nosotros no pretendemos que las unidades portuarias permanezcan totalmente en poder de la Nación. Hemos evolucionado por experiencias vividas y no es cierto que estemos desnacionalizando las unidades portuarias fundamentales del país, llámese los puertos de importación y exportación. Estamos posibilitando la provincialización de las unidades portuarias fundamentales del país y no es cierto que estemos privatizando el dominio de esas unidades portuarias.

Los puertos de exportación marina por excelencia —Quequén, Bahía Blanca— y los fluviales —Santa Fe, Rosario, Buenos Aires—, pasarán a lo sumo del dominio nacional al provincial. Pero, ¿cuál es la experiencia vivida que nos enriquece? Que los servicios que se presten en ellos sí pueden ser privatizados, dados en concesión. Además, el modelo recoge una figura que hemos entendido fundamental, al igual que el Senado que ha consagrado ese temperamento, y es que el manejo de estos puertos debe pasar, como condición previa para que sean transferidos a las respectivas provincias o a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, por la conducción de un ente gerencial que esté en manos de los representantes provinciales o municipales en que estos puertos estén enclavados y, por sobre todo, de los propios usuarios de la unidad portuaria y de los trabajadores que cumplen funciones en ellos.

El poder público no se desentiende del manejo de las unidades portuarias fundamentales. Es importante que esto quede claramente explicitado. Es cierto que deseábamos haber podido mantener en su totalidad la sanción de Diputados. Tenemos clara conciencia de que la redacción que nosotros le dimos a esta normativa obedece a una más acabada técnica legislativa, sin perjuicio de lo cual quiero señalar

dos cuestiones a las que también se ha referido el señor diputado Larraburu, vinculadas con los artículos 9º y 13.

Con relación al artículo 9º, he peleado en el seno de la Comisión de Transportes para introducir la expresión "conforme a los planes reguladores portuarios nacionales", pero esta frase ha desaparecido, así como desapareció de los artículos 17 y 22. Aquí voy a disentir totalmente con lo manifestado por el señor diputado Ibarbia, pues no hay habilitación automática. No hay automaticidad en la habilitación, porque de los ocho artículos que sancionó oportunamente esta Cámara por unanimidad, quedan firmes el 4º y el 5º.

El título II del proyecto, referido a la habilitación, contiene un capítulo I cuyo título es "De los puertos existentes o a crearse", y el artículo 4º es taxativo cuando expresa que "requieren habilitación del Estado nacional todos los puertos comerciales o industriales que involucran al comercio internacional o interprovincial." El artículo 5º conduce a la misma deducción.

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

Si conjugamos los artículos 4º, 5º y 9º no hay ninguna habilitación automática. Es el Poder Ejecutivo, en función de las normas que regulaban la materia cuando se habilitaron precariamente algunas unidades portuarias privadas, quien las habilitará en forma definitiva. Les puedo asegurar que éste es el temperamento que tienen las máximas autoridades nacionales, porque así lo ha manifestado el señor ministro de Economía y Obras Públicas de la Nación.

Por lo tanto, quien habla y la bancada justicialista no hemos declinado mayormente por la supresión que ha hecho el Senado de la expresión "conforme a los planes reguladores portuarios nacionales", que habíamos incorporado.

En cuanto al criterio de las prácticas monárquicas, es precisamente el modelo de estructura adoptado en la ley el que lo ataca en esencia, y no solamente las palabras suprimidas en el artículo 13. En mi concepto y en el de la bancada justicialista, los Estados provinciales que toma



rán en el futuro los grandes puertos de importación y exportación no serán materia fácil para que se instalen actividades monopólicas.

Entendemos, señor presidente, que las prácticas monopólicas quedan abortadas por la esencia misma de la estructura de la norma que vamos a votar. Los entes gerenciales que en el futuro conducirán los cinco grandes puertos nacionales, que en este carácter serán provinciales, son estructuras de manejo gerencial que tendrán aptitud para concesionar servicios, pero difícilmente podrán ceder al arbitrio de actividades monopólicas.

En cuanto a la reglamentación de esta ley, tenemos comprometida la opinión del Poder Ejecutivo y la del señor ministro Cavallo en el sentido de que se preservará aún más este detalle, que evidentemente la bancada justicialista hubiese descado mantener pero, por las razones de tiempo y efectividad legislativa que ha manifestado el miembro informante, nosotros vamos a dejar soslayado. Ello sin que ninguno nos cargue el sambenito de que con esta ley estamos admitiendo el monopolio de servicios o de actividades portuarias.

En el entendimiento de que esta es una ley que regula servicios portuarios, recuerdo lo que siempre manifesté cuando abordamos este tema, sobre todo para dejar a varios diputados con la tranquilidad de conciencia: esta ley no es en sí misma la norma totalizadora de la actividad de exportación e importación. Habrá que sancionar y adecuar la ley de navegación. El Parlamento argentino tendrá que sancionar también normas muy claras en lo relativo al dragado y balizamiento a efectos de que esta materia no se transforme en un despropósito que inhiba la actividad portuaria y la haga obsoleta en cuanto a costos. No podemos admitir que en el terreno del dragado y balizamiento existan actividades monopólicas en favor de algunos concesionarios futuros. Por lo tanto, tendrán que intervenir el Estado y el Parlamento para evitar que en ese campo, que es tanto o más importante que los puertos, cometamos desatinos en cuanto a su instrumentación.

Por otra parte será necesario hablar de la futura ley de granos. El señor diputado Natale hacía prevenciones en cuanto al otorgamiento de los silos. Estos no son ajenos a los puertos sino que forman parte de ellos. Hace poco hemos dicho al titular de Agricultura que era un despropósito avanzar en la concesión de los silos terminales de los principales puertos del país sin que esta ley estuviera sancionada; esos entes gerenciales tienen que entender que de-

ben conformarse previamente a la provincialización, y saber a quiénes, cómo y en qué forma se entregarán los silos portuarios exportadores. En ese sentido era prudente lo que señalábamos en torno del concepto de terminal portuaria.

Deseo manifestar que votaremos tranquilamente el proyecto de ley sancionado por el Honorable Senado. Si bien creemos que era mejor la redacción de la iniciativa aprobada por esta Cámara en cuanto a los términos que esta noche hemos discutido, votaremos tranquilamente este instrumento que va a agilizar la práctica comercial del país. Con esta sanción hay resguardos suficientes para que el poder regulador del Estado —sea este nacional, provincial o municipal— se exprese en tiempo y forma. Además, siempre queda abierta la ancha posibilidad de inserción del Parlamento argentino para tratar las leyes fundamentales complementarias a esta ley de puertos. Me refiero a las leyes de navegación, de dragado y balizamiento y de granos. (Aplausos.)

**Sr. Presidente (Pierri).** — Antes de proceder a la votación la Presidencia solicita a los señores diputados que una vez finalizada ésta permanezcan en sus bancas dado que existe una cantidad importante de proyectos cuyo tratamiento fue aprobado por la Comisión de Labor Parlamentaria y por la propia Cámara.

Se va a votar si se aceptan las modificaciones introducidas por el Honorable Senado en el proyecto de ley venido en segunda revisión sobre régimen nacional de puertos.

La Presidencia aclara que la votación implicará la aceptación de la sanción del Honorable Senado si no es rechazada por los dos tercios de los votos. Por lo tanto, para que la sanción del Senado resulte rechazada, la votación deberá resultar negativa, por lo menos por los dos tercios de los votos que se emitan.

**Sr. Molinas.** — Señor presidente: yo había pedido la palabra para decir simplemente que nuestra posición es la de mantener el dictamen de la Cámara de Diputados.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Señor diputado: no le he dado la palabra porque tenía cerrada la lista de oradores y usted no estaba anotado.

Tiene la palabra el señor diputado por La Pampa.

**Sr. Matzkin.** — Para decirlo en un idioma más fácil, quienes quieren que hoy haya ley de puertos deben votar por sí la sanción del Senado, y quienes no la quieren, por no. (Risas y aplausos.)

**Sr. Bisciotti.** — Solicito que la votación sea nominal.



**Sr. Presidente (Pierri).** — La Presidencia desea saber si el pedido de votación nominal se encuentra suficientemente apoyado.

— Resulta suficientemente apoyado.

**Sr. Koth.** — El tablero funciona mal.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Se va a votar nominalmente si se aceptan las enmiendas introducidas por el Honorable Senado.

— Se practica la votación nominal.

**Sra. Secretaria (Pérez Pardo).** — Sobre 166 señores diputados presentes, han votado 102 por la afirmativa y 60 por la negativa, registrándose una abstención. No se ha registrado el voto de dos señores diputados que no han hecho uso de sus respectivas llaves.

— Votan por la afirmativa los señores diputados Aceñolaza, Aguado, Alabi, Albamonte, Alcalá, Alsogaray, Alvarez Echagüe, Amadeo, Aranda, Argüello, Arias, Arrechea, Ayala, Balestrini (A. E.), Balestrini (M. A.), Barberá, Barbotti, Baum, Becerra (N. E.), Bermúdez, Bischof, Blanco, Bordín Carosio, Bracchi, Branda, Caímni, Calleja, Camaño (E. O.), Clérico, Corchuco Blasco, Cramaro, Crostelli, D'Alessandro, Daud, Durrieu, Endeiza, Falleti, Fellner, Folloni, Frigerio, Gan, Garay, García Cuerva, Germanó, Gómez Centurión, González (J. M.), González (O. F.), Green, Guerrero (A. I.), Herrera (B. E.), Herrera (L. F.), Herrera Arias, Ibarbia, Ibarreche, Iturre, Lamberto, Larraburu, Leconte, López (J. A.), López Arias, López de Zavalia, Loutaif, Machicote, Maggi, Manfredotti, Manny, Maqueda, Marcoli, Martínez, Martínez Raymonda, Matzkin, Mendoza (C. R.), Michelli, Muniagurria, Nacul, Natale, Parada, Piotti, Re, Rodríguez (J. A.), Rodríguez Sañudo, Romero (C. A.), Roy, Sabio, Sánchez Caldeano, Scelzi, Sodero Nievas, Solá, Soria, Sucaria, Tacta de Romero, Toma, Topa, Toto, Troyano, Uriondo, Varela, Varela Cid, Venesia, Verdú, Yoma y Zaracho.

— Votan por la negativa los señores diputados Achem, Agúndez, Algaba, Alvarez García, Armendáriz, Avelín, Baglini, Balestra, Becerra (C. A.), Berhongaray, Bericua, Bisciotti, Brook, Bruzzo, Carreras, Cavallari, D'Ambrosio, De Martino, Di Tulio, Dussol, Fogueras, Fernández (A.), Fernández Gill, Ferreyra, Fescina, Gallo, Galván, Gauna, González (L. M.), González Gass, Hernández (A. M.), Iglesias, Koth, Lynch, Marcó, Marcos, Marelli, Martín de De Nardo, Mendoza (M.), Meneghini, Molinas, Moreau, Moure, Novau, Orgaz, Orquín, Ortiz Pellegrini, Piccinini, Pinto, Prat, Profili, Rodrigo, Roig, Salvador, Seguí, Soria Arch, Spinoza, Storani, Sureda, y Zamora (L. F.).

— Se abstiene de votar el señor diputado Gatti.

**Sr. Presidente (Pierri).** — **Queda definitivamente sancionado el proyecto de ley<sup>1</sup>.**

Se comunicará al Poder Ejecutivo y se dará aviso al Honorable Senado.

**Sr. Matzkin.** — Pido la palabra.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Tiene la palabra el señor diputado por La Pampa.

**Sr. Matzkin.** — Señor presidente: observo que algunos señores diputados de la bancada radical tienen dudas con relación a la votación porque parece que se levantan y no se modifica lo que dice el tablero. Tengo entendido que estando la llave puesta, no se modifican las cifras. Esa es una aclaración que debe hacerse para evitar dudas o suspicacias.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Eso es obvio, señor diputado.

**Sr. Matzkin.** — No es tan obvio, señor presidente, porque advierto la preocupación de la bancada radical y conviene hacer la aclaración.

## 14

### CONMEMORACION DEL DIA DE LA BANDERA EN LOS ESTABLECIMIENTOS EDUCACIONALES

**Sr. Presidente (Pierri).** — Corresponde considerar el dictamen de la Comisión de Educación en el proyecto de declaración del señor diputado Estévez Boero por el que se solicita al Poder Ejecutivo que disponga que la conmemoración del Día de la Bandera en los establecimientos educacionales se realice el día 20 de junio (expediente 4.167-D-91).

(Orden del Día N° 264)

Dictamen de comisión

Honorable Cámara:

La Comisión de Educación ha considerado el proyecto de declaración del señor diputado Estévez Boero por el que se solicita al Poder Ejecutivo disponga que la conmemoración del Día de la Bandera se realice en la propia fecha del 20 de junio y en todas las dependencias educacionales del país; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante aconseja su aprobación.

Sala de la comisión, 27 de mayo de 1992.

Jorge A. Rodríguez. — Angela G. Sureda.

— Manuel H. Herrera Arias. — Walter

A. Ceballos. — Florencio G. Aceñolaza.

— Carlos A. Alvarez. — Alfredo P. Bra-

<sup>1</sup> Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Página 734.)



dó en forma absoluta, exclusiva y excluyente a cargo de la Presidencia de la Cámara, quien debía encargarse de que las respectivas comunicaciones llegaran a las oficinas de los diputados.

Lo cierto es que en el momento de la convocatoria, el jueves a las 8 o 9 de la mañana, no se sabía cuál era la comisión especializada. De todas maneras, yo tuve la comunicación en mi despacho; posiblemente por un problema administrativo de su oficina, el señor diputado no la haya recibido.

—Varios señores diputados hablan a la vez.

**Sra. Piccinini.** — Quiero señalar que antes de que se tratara este asunto en el recinto me acerqué a la banca del diputado preopinante y le anticipé que no iba a haber debate sobre el particular. Pero no sólo hubo consenso de los miembros de las comisiones en la parte dispositiva, que es la que interesa a los diputados de la Patagonia; sino que, inclusive otros legisladores que no pertenecen a esa región también nos acompañaron solidariamente.

De todas maneras, lo que se somete a votación es únicamente la parte resolutive del proyecto. *(Aplausos.)*

**Sr. Presidente (Pierri).** — Se va a votar el proyecto de declaración.

—Resulta afirmativa.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Queda sancionado el proyecto de declaración<sup>1</sup>.

Se comunicará al Poder Ejecutivo.

**Sr. Presidente (Pierri).** — Dado lo avanzado de la hora, queda levantada la sesión.

—Es la hora 22 y 7.

FULVIO F. RAMOS.

Subdirector a/c. del Cuerpo de Taquígrafos.

<sup>1</sup> Véase el texto de la sanción en el Apéndice, (Pág. 748.)

## 25

### APENDICE

#### A. SANCIONES DE LA HONORABLE CAMARA

##### 1—PROYECTOS DE LEY SANCIONADOS DEFINITIVAMENTE

###### 1

*El Senado y Cámara de Diputados, etc.*

###### TITULO I

###### Ámbito de aplicación

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

Art. 2º — 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 alivio o completamiento de cargas.

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

###### TITULO II

###### De la habilitación

###### CAPÍTULO I

###### De los puertos existentes o a crearse

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

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

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

- a) Ubicación del puerto;
- b) Identificación de las instalaciones portuarias;
- c) Individualización de las personas físicas o jurídicas, titulares de los puertos;
- d) Clasificación de los puertos, según la titularidad del inmueble donde se encuentren ubicados, según su uso y según su destino; categorización que serán definidas por el titular del puerto;



- e) Aspectos vinculados con la defensa y seguridad nacional;
- f) Incidencia en el medio ambiente, niveles máximos de efluentes gaseosos, sólidos y líquidos;
- g) Afectación del puerto al comercio interprovincial y/o internacional;
- h) Normas de higiene y seguridad laboral;
- i) Control aduanero y de migraciones;
- j) Policía de la navegación y seguridad portuaria.

Art. 7º — Los puertos se clasificarán en:

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

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

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

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

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

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

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

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

## CAPÍTULO II

### *De los puertos en funcionamiento*

Art. 9º — Los puertos y terminales particulares que a la fecha de promulgación de esta ley se encuentren en funcionamiento con autorización precaria otorgada

por autoridad competente y conforme a las normas que regulaban la materia, serán definitivamente habilitados por el Poder Ejecutivo nacional, quien deberá comunicar esta decisión al Congreso Nacional, dentro del plazo de diez (10) días hábiles contados a partir de la fecha de la resolución.

## CAPÍTULO III

### *Consideraciones generales*

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

## TÍTULO III

### *De la administración y operatoria portuaria*

## CAPÍTULO I

*De la transferencia del dominio, 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 determina 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.

## CAPÍTULO II

### *De la administración y operatoria estatal*

Art. 12 — En el caso especial de los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe, la transferencia prevista en el artículo anterior se efectuará a condición de que, previamente, se hayan constituido 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. — La administración de los puertos nacionales podrá operar y explotar a éstos por sí, o bien ceder la operatoria y explotación a personas jurídicas estatales, mixtas o privadas, a través de contratos de concesión de uso o locación total o parcial, mediante el procedimiento de licitación pública y conforme a las disposiciones de la presente ley.

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

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

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

### CAPÍTULO III

#### *De la administración y operatoria de los puertos particulares*

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

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

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

### CAPÍTULO IV

#### *Consideraciones generales*

Art. 20. — El responsable de cada puerto, cualquiera sea su titular y clasificación de éste, tendrá a su cargo: el mantenimiento y mejora de las obras y servicios esenciales, tales como profundidades y señalización de los accesos y espejos de agua, instalaciones de amarre seguro, remolque y practaje. La referida responsabilidad deberá ejercerse en un todo de acuerdo a las normas vigentes emitidas en función del poder de po-

licía que ejerce el Estado nacional en estas materias. La Prefectura Naval Argentina será la autoridad competente para expedir las licencias habilitantes para ejercer el practaje.

### 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, incluida entre otras 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*

Artículo 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 nacional en la habilitación de los puertos conforme a los artículos 5º y 9º de la presente ley;
- b) Controlar dentro del ámbito de la actividad portuaria el cumplimiento de las disposiciones de la presente ley y de las reglamentaciones que en su consecuencia se dicten en el orden competencia nacional;
- c) Controlar que los titulares de las habilitaciones portuarias otorgadas, den cumplimiento a los proyectos constructivos y operativos que justificaron su solicitud, y den a los puertos e instalaciones portuarias la finalidad que condicionó la habilitación. Podrá suspender dichas habilitaciones hasta que sean restablecidas las condiciones exigidas o cancelarla definitivamente, cuando circunstancias objetivas y debidamente probadas, acrediten la imposibilidad de su restablecimiento;
- d) Promover y hacer efectiva la modernización, eficacia y economía de cada uno de los puertos del Estado nacional;
- e) Estimular y facilitar la inversión privada en la explotación y administración de los puertos;
- f) A su requerimiento, dar asesoramiento técnico y jurídico a las provincias y/o municipios que promuevan las instalaciones de puertos en sus respectivos territorios;
- g) Proponer al Poder Ejecutivo nacional las políticas generales en materia portuaria y de vías navegables;



- b) Establecer acuerdos delimitando las responsabilidades en el dragado de accesos y dársenas de cada puerto, en el caso que ello fuera necesario en zonas donde la responsabilidad sea de dudosa o conflictiva determinación;
- f) Controlar, subsidiariamente, en el ámbito portuario el cumplimiento de cualquier ley o reglamentación cuya aplicación competa a una autoridad nacional;
- d) Coordinar la acción de los distintos organismos de supervisión y control del Estado nacional que actúan dentro del ámbito portuario, con el fin de evitar la superposición de funciones, y facilitar el funcionamiento eficiente del puerto en sí mismo y de los servicios que en él se prestan; todo ello, sin perjuicio de las leyes y reglamentos vigentes en la materia;
- k) Aplicar las sanciones que correspondan por la comisión de las infracciones previstas en el artículo 23, inciso a) de la presente ley;
- l) Fijar el plazo de amortización de las inversiones a los efectos de lo dispuesto en el artículo 16 de esta ley, para el caso de los puertos propiedad del Estado nacional;
- h) Fijar la alternativa de procedimiento para celebrar acuerdos con personas físicas o de existencias ideal a los fines de lo dispuesto en el artículo 14 de esta ley para el caso de los puertos propiedad del Estado nacional.

#### TITULO VI

##### De la reglamentación

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

Entre otros aspectos la reglamentación contendrá:

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

- e) Pautas referidas a los criterios de higiene y seguridad laboral, incidencia ambiental, controles sanitarios.

#### TITULO VII

##### Consideraciones finales

Art. 24. — 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. 24. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.  
Ley, 24.083

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a los tres días del mes de junio del año mil novecientos noventa y dos.

EDUARDO MENEM.  
Edgardo R. Piuzei.  
Secretario del Senado.

ALBERTO R. PIERRI.  
Esther H. Pereyra Arandía  
de Pérez Pardo.  
Secretaria de la C. de DD

2

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º — Apruébase el Tratado de Asistencia Regional para Emergencias Alimentarias (TAREA), adoptado en Caracas (República de Venezuela) el 8 de abril de 1988, que consta de veintidós (21) artículos, cuya fotocopia autenticada forma parte de la presente ley.

Art. 2º — Comuníquese al Poder Ejecutivo.  
Ley 24.084

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a los tres días del mes de junio del año mil novecientos noventa y dos.

EDUARDO MENEM.  
Edgardo R. Piuzei.  
Secretario del Senado.

ALBERTO R. PIERRI.  
Esther H. Pereyra Arandía  
de Pérez Pardo.  
Secretaria de la C. de DD.

#### 2. PROYECTOS DE LEY QUE PASAN EN REVISION AL HONORABLE SENADO

1

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º — Modifícase el artículo 34 de la ley 24.059 (de seguridad interior), el que quedará redactado de la siguiente manera:

La comisión estará integrada por ocho miembros de la Cámara de Senadores e igual número de miembros de la Cámara de Diputados designados por las Cámaras respectivas. Tendrá carácter permanente y dictará su propio reglamento interno.

Art. 2º — Comuníquese al Poder Ejecutivo.