Dialogando BA

Ley de Puertos

MESA DE DIÁLOGO

Ley de Puertos, "Geografía, Servicios mínimos y Situación de la CABA respecto a la explotación de puertos"

Programa y metodología de la mesa de diálogo

El 17 de Mayo tuvo lugar la primera mesa de diálogo para la co-creación de la Ley de Puertos de la Ciudad de Buenos Aires. La temática del encuentro giró en torno a la Geografía, los servicios mínimos que un puerto debería brindar y la situación específica de la Ciudad de Buenos Aires sobre la explotación de puertos.

El evento convocó a más de 80 personas incluyendo funcionarios del Gobierno Nacional, Provincia de Buenos Aires, Legisladores de la ciudad de BA, Cámaras Privadas, Gremios, Sindicatos, Empresas del rubro, Académicos y especialistas en la material y profesionales de la actividad portuaria.

Fernando Galetto - *Titular de la UPE Puertos de Buenos Aires*–dio la bienvenida, presentó a los panelistas y dio comienzo a la reunión con la exposición sobre las competencias concurrentes de la Ciudad de Buenos Aires y La Nación con respecto al Puerto de Buenos Aires.

Como insumo a la discusión de las mesas de diálogo los panelistas brindaron información clave y su mirada sobre la temática:

- La Diputada **María Rosa Muiños** habló del papel de la Legislatura y la necesidad de reafirmar la Autonomía de la Ciudad a través del traspaso de la administración del Puerto, que entiende impactara positivamente en la Ciudad.
- El Capitán de Ultramar y Ex Interventor de AGP, **Sergio Borrelli**, expuso la Relación del Puerto con la Ciudad y sus desafíos teniendo en cuenta el mercado actual y futuro.
- El Subsecretario de Planeamiento del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte de GCBA, el Arquitecto **Carlos Colombo**, desarrolló su exposición sobre la zonificación del área portuaria, sus lineamientos y ejes estratégicos.
- Y el Director de la Escuela de Graduados de Ingeniería Portuaria de Universidad de Buenos Aires, el Ingeniero **Raúl Escalante** se focalizó en el Plan de Ordenamiento Portuario haciendo énfasis en las cuestiones sobre el canal de acceso hacia el Puerto de Buenos Aires.

Finalizadas las exposiciones, se abrió el debate en cada una de las mesas de trabajo multisectoriales, donde se resaltaron los consensos y desacuerdos. Al final de la jornada cada mesa supo exponer sus conclusiones en forma abierta y participativa. Este documento trata de sintetizar el trabajo de cada equipo.

Por este medio aprovechamos para agradecer la activa participación y el invaluable aporte de cada uno de los participantes.

Dialogando BA

Ley de Puertos

Geografía

• ¿Qué consideraciones cree que debe tener en cuenta la Ciudad de Buenos Aires para la Identificación de potenciales zonas de desarrollo portuario? ¿Considera importante para la zonificación, la identificación de los usos actuales y futuros en convención de la costa?
• ¿Cómo creen que se tienen que distribuir las tierras identificadas y posibles nuevas tierras (muelles, astilleros, depósitos, etc.)?
• ¿Cuáles deben ser las características y condiciones del canal de acceso desde el océano hasta el Puerto de la Ciudad de Buenos Aires?
• ¿Cree que es necesaria la identificación de los puertos existentes y la registración de los mismos?

Servicios mínimos

• ¿Entiende que la Ciudad debe imponer servicios mínimos tales como higiene, navegación, fondeo, control ambiental para que presten los puertos de su jurisdicción?
• ¿Cuál cree que deben ser los servicios mínimos prestados por los puertos deportivos, científicos, recreativos y turismo local?

Consideración de la situación de la CABA respecto de la explotación del Puerto

• ¿Cuáles son las consideraciones que debe tener en cuenta la CABA para decidir la explotación de un puerto?
• ¿Cree Ud. que el análisis de la red de transporte es fundamental para decidir la explotación de un puerto?
• ¿Cree que debieran evaluarse los mercados actuales y potenciales? ¿Qué otros factores importantes considera que hay que atender para tomar la decisión de explotar un puerto?
• ¿Cuáles son las cuestiones a tener en cuenta respecto a los proyectos portuarios?
• ¿Considera que dentro de ellos debiera analizarse la descripción de los proyectos de instalaciones portuarias existentes, el diagnóstico y capacidad de la red portuaria existente, la vinculación con el plan maestro o director y la vinculación con los principales puertos cercanos?

Dialogando BA

Ley de Puertos

Síntesis de los diálogos mantenidos en cada grupo de trabajo

	Geografía
Grupo 1	El Puerto de Buenos Aires tiene que pensarse de manera integral, en relación con los otros puertos del país. Ver su génesis y analizar donde lo queremos ubicar, respetando su entidad. Hay pensar el puerto a corto y a mediano plazo. Tiene que tener un pensamiento continuo. Una visión de futuro que pueda trascender la coyuntura en la cual vivimos cotidianamente.
Grupo 2	Se debe considerar la relación con el tejido urbano y las redes de transporte, considerando también la infraestructura ya existente y la conectividad con la Provincia de Buenos Aires. La proyección tiene que ser tanto a mediano como a largo plazo, considerando que la actividad portuaria va evolucionando. Debe tenerse en cuenta el rol que juega el puerto de Buenos Aires a nivel federal. Esto resulta complejo porque hay un layout definido. El mismo debe ser más profundo pero también resulta apremiante que haya más zonas de cruce por cuestiones de seguridad. Sí, pero se deben unificar criterios a nivel nacional.
Grupo 3	Un tema fundamental es la jurisdicción y los límites a nivel marítimo. Estos es, la ley debe tener en cuenta hasta donde llega la jurisdicción en el agua, y no sólo a nivel terrestre. Es necesario pensar la relación entre el Puerto de Buenos Aires y otros puertos. Esto comprende, por una parte, la relación con el Puerto de Dock Sud. Es importante coordinar con Provincia de Buenos Aires y establecer acuerdos que permitan complementar a ambos puertos. Por otro lado, una vez que la autonomía portuaria se logre, sería interesante pensar una “red de puertos” en nuestra región, aunque esto no quita que los puertos sean en última instancia competidores entre sí. Es necesario definir claramente que abarca la zona portuaria. Debe contemplarse la regularización del dominio y el catastro de las tierras en cuestión. La ley debe contener precisiones sobre cómo registrar y ordenar (“poner en regla”) todo lo que la zona portuaria abarca, incluyendo ocupaciones precarias o sin habilitación, equipamiento, etc. Es necesario prestar atención a los límites con Provincia de Buenos Aires y la provisión de servicios y competencia en esas áreas. Los riesgos ambientales deben ser contemplados. Por un lado, la contaminación y los efluentes. Por otro lado, los efectos del cambio climático, por ejemplo el crecimiento del nivel de las mareas. Es necesario pensar un plan de resiliencia ante fenómenos que pueden ser cada vez más extremos: sudestadas, precipitaciones y crecidas de los Ríos Paraná y Uruguay por encima de los niveles normales. Resaltamos la importancia que tendrá la autoridad o ente administrador portuario. Nuestra ribera está fragmentada; es necesario integrarla desde el Riachuelo hasta Vicente López. El canal principal depende de Nación; de CABA dependerá el canal de acceso y su mantenimiento. En este sentido, CABA debe asegurarse injerencia en las decisiones sobre el canal principal; es necesaria una declaración política en este sentido, ya sea en la ley o por otra vía. Hay que pensar el perfil que queremos que tenga el Puerto de Buenos Aires, por ejemplo si será netamente comercial (recibiendo buques de carga) o sólo turístico. En el segundo caso, al ser Buenos Aires un puerto de “última parada”, es probable que esa actividad se re-direccionará al puerto de Montevideo o a los puertos del centro y sur de Brasil, lo que implicaría costos económicos y puestos de trabajo. Actualmente, el Puerto de Buenos Aires está al límite por el número de barcos que recibe. Se debe zonificar las distintas actividades del área portuaria.

Grupo 4	Consideraciones a tener en cuenta: Cumplimiento de la ley 123 (impacto ambiental). Impacto en el transporte, vías de salida y entrada de camiones. Seguridad: vinculación de los puertos comerciales con los demás. Tienen que tener un nivel de seguridad igual si lindan entre sí. Necesidad de que el plan de seguridad sea compatible con las ordenanzas de la prefectura y compatible con niveles internacionales. Debe además existir un control edilicio, de personal, de evacuación y de emergencias. Es necesario y de suma importancia definir una autoridad de aplicación local. Se evaluó como necesario que antes de autorizar un puerto se deben identificar los espacios físicos y ver como se compatibilizan con la Ciudad, además debe evaluarse el impacto ambiental. En cuanto a la distribución de tierras: Primero hay que saber que tierras se tienen para después dividirlas. Hay que saber dónde estamos y hacia donde queremos ir con el proyecto de la ley de puertos. Las características deben ser las adecuadas para que entren los buques que requiere el comercio. Si, se hizo hincapié en la necesidad de tener un registro de todos los puertos tanto privados como públicos. Se deben registrar todos y habilitar los que corresponda.
Grupo 5	Es necesario discriminar los diversos tipos de puertos: comerciales, de contenedores, deportivos… etc. Se manifestó que se desconoce el plan maestro que el gobierno nacional estaría elaborando, que se desconoce los procesos licitatorios que le imprimirían carácter al “modelo” de puerto. En sintonía, se manifiesto desconocer los avances que se produjeron en Nación. Inclusive, se recordó que cuando Dietrich era ministro de transporte de la CABA pedía el subte. Postura que no se repite en la actualidad. Las licitaciones vigentes se caen en 3 años y recién allí se concretaría el traspaso. Se desconoce el plan que se proyecta para el futuro. Se desconoce, en sintonía con el resto, los planes relativos al traspaso. El ancho y calado del canal deben acompañar el diseño de los nuevos buques hasta donde sea posible. El puerto depende de la Hidrovía. Todo pasa por allí: granos, turismo, combustibles, etc. Hay muchos puertos en la hidrovía: Rosario, Bahía, etc. Ello implica que todos los actores deben asociarse y estar involucrados en la problemática. Los costos del dragado son muy altos. Para contar con las autoridades de todos los puertos hay que dragar toda la hidrovía. Rio de la Plata, Rio Paraná y el Puerto de Palmira. Hay que analizar las zonas de cruce por las demoras que producen los distintos tipos de barcos que circulan. Los canales quedaron obsoletos, solo permiten la circulación de barcos viejos. Hay que tener cuidado con el puerto de Montevideo. Hemos perdido la carga paraguaya. CONCLUSIONES: En vista a que el proceso de concesiones expira en el año 2019 y el traspaso del puerto es clave, es necesario: Realizar alianzas con los socios estratégicos (Paraná – Palmira) para accionar en trabajos de calado en la hidrovía. Establecer un plan estratégico. Es necesario identificar la totalidad de los puertos, debido a sus diversos usos. Hay una buena perspectiva de la potencialidad de la autopista rivera. Es prudente integrar el puerto al paisaje urbano.
Grupo 6	Es importante destacar que el tema del Rio de la Plata este incluido en la Ley, ya que pasa a ser una necesidad del puerto, para contar con el calado necesario. ¿De qué forma podemos abarcar específicamente? Con respectos a los puertos deportivos, la ley debe abocarse rápidamente en estos para tener su identificación para el registro y control a partir de dicha ley. Como conclusión en cuanto a geografía, hay buena perspectiva con la autopista ribereña de Buenos Aires y con la necesidad de integrar al puerto con el pasaje urbano.

	Servicios mínimos
Grupo 1	Hay que definir qué actividades son imprescindibles en un puerto para optimizar la administración del mismo. Primero hay que mejorar todo el entorno de servicios que realzan al puerto. Como se logra que todo lo cotidiano que actualmente funciona en el puerto (servicios portuarios y servicios de apoyo), contribuyan que el costo de mantenimiento se haga de una forma eficiente y que el puerto sea cada vez más rentable. Tiene que ser un puerto sustentable.
Grupo 2	La posibilidad de que imponga dichos servicios depende del traspaso. (No se especificó, aunque se habló sobre la idea de un puerto multipropósito)
Grupo 3	La Ciudad debe regular cualquier actividad que impacte ambientalmente a la CABA, el río y sus costas, no limitándose a los impactos de la actividad portuaria *per se*. En particular, en el Río se vuelcan efluentes (cloacales) que contaminan el Río y sus costas y por ende degradan las condiciones ambientales de la Ciudad en su conjunto. Existe una normativa a nivel nacional sobre servicios mínimos en puertos. Esta debe ser tomada, y en todo caso adicionar nuevas previsiones de servicios mínimos por sobre este umbral. El Puerto de la Ciudad de Bahía Blanca es un ejemplo en materia de provisión de servicios mínimos. Se debe distinguir entre diferentes tipos de puertos: comerciales, deportivos, científicos, etc. Es importante que se aseguren los servicios mínimos, con especial atención a aquellos que no son un negocio en sí mismo y para los cuales Ciudad deberá hacerse cargo de ellos. Se menciona el caso del Puerto de Mar del Plata. Dentro de la temática “puertos” en CABA, ocupa espacio importante el Puerto de Buenos Aires. En relación a este puerto, la ley debe ser clara en cuanto a qué estándares por encima de nación se aplicarán (si cupiera) y cómo se distribuirá la provisión de servicios mínimos en general. Se menciona el caso del Puerto de La Plata. A nivel Provincia de Buenos Aires no existe una ley de puertos, y además el puerto de La Plata se encuentra en tres municipios, además de bajo el control de Provincia de Buenos Aires. La zonificación catastral y urbanística debe estar incluida en la ley. En este sentido, debe distinguirse el Puerto Industrial, por ejemplo, de las zonas que luego serán incorporadas a la traza de la Ciudad: esto es, entre área explotable y área urbana. Es necesario una razonable articulación a nivel transporte.
Grupo 4	Luz, agua potable, recepción de residuos y diferenciación de residuos de acuerdo a la normativa vigente (leyes 1854 y 2214), saneamiento ambiental (servicios cloacales y aguas grises), sistema de fondeo, registro de entrada y salida de las embarcaciones (y de sus tripulantes y pasajeros), seguridad de amarras, control de tráfico, sistema de lucha contra incendios, certificaciones de bomberos, código de edificación para la seguridad de los puertos.
Grupo 5	Analizar la normativa internacional en regulaciones respecto de la basura, navegación, balizamiento, fondeo en rada, amarre, etc. La Ley N° 24.094 –de navegación- considera al canal de acceso y al puerto en sí. La Ley N°24.093 –de puertos comerciales- establece los servicios mínimos a prestar: practicaje, remolque, amarre, etc. Sin embargo carece de reglamentación en aspectos conflictivos donde la intervención de la autoridad de aplicación se vuelve necesaria para su resolución. Relata un conflicto que tuvo con el “Caballo” Suarez y los remolcadores. ¿Cabe establecer a los servicios portuarios como esenciales? CONLCUSIONES: Un puerto Comercial requiere de: practicaje, remolque, amarre, provisión de agua, tratamiento de residuos, sedimentos, combustible.

Grupo 6	En cuanto a los servicios mínimos, de alguna forma la Ley 24.093 transfiere la autoridad portuaria toda la posibilidad de la prestación de servicios. La autoridad portuaria es la única con los elementos legales para la prestación de estos servicios pero, no cuenta con los medios para la regulación de estos servicios. Sería importante discutir en la ley la posibilidad de no mezclar los servicios y también la libre competencia. Vemos con la norma la necesidad de que haya una red de trabajo con las otras autoridades. Debería mencionarse el mantenimiento de dragado y balizamiento, y en cuento a los puertos comerciales, tener un roll de custodia sobre estos puertos. Como conclusión debemos tomar medidas para ampliar los servicios mínimos y las logísticas de los mismos con un plan de modernización y un plan de sustentabilidad. Finalmente, algunos de los servicios mínimos (por ejemplo, al buque en sí) no se están prestando actualmente. Dado que el puerto hoy tiene barcos más grandes con la misma carga que antes traían más barcos más chicos (por lo cual está circunstancialmente más vacío), éstos deben adaptarse. Hacer énfasis en que idea de puerto queremos, para que Nación pueda trabajar en la fisonomía del mismo.

	Situación de la CABA respecto a la explotación de puertos
Grupo 1	Se debe pensar al puerto como una interface entre el espacio terrestre y el agua. Se debe mejorar la accesibilidad en la zona portuaria, evitando los "obstáculos" que no correspondan a la comunidad de la misma (camiones, transporte público, etc.). El puerto debe ser administrado por una autoridad regional, no sola de la Ciudad. Al momento de pensarse puertos con finalidades deportivas, científicas y etc., se debe pensar como primera medida, quién los va a administrar, de quien van a depender, quien va a protegerlos y de qué manera. Se debe definir la finalidad de los puertos como primera medida. Se debe tener como referencia y competidor al puerto de Brasil. Es necesario revisar el contexto internacional. Si se quiere crecer como país, se debe crecer en mercado internacional, esto se logra mejorando la infraestructura del puerto y revisando la carga fiscal de los servicios.
Grupo 2	Los mismos expuestos en el segmento Geografía. Si, es un punto central. Ya existen medidas en torno a este fin, como lo es el Paseo del Bajo.
Grupo 3	Es necesario plantear qué clase de puerto comercial se quiere tener: ¿cuáles serán sus características? ¿A qué tipo de importaciones y exportaciones apuntará? ¿A qué carga? ¿Qué volumen de actividad? La Ciudad debe abrirse al Río; hay mucho potencial en nuestra Ribera que puede ser explotado, no solamente a nivel comercial, sino también recreativo/esparcimiento y científico. Es necesario pensar en la planificación urbana, por ejemplo para la creación de nuevas terminales, o para vincular distintas terminales de transporte. Posibilidad de hacer una concurso urbanístico. Hasta donde estará delimitado el poder de policía de la CABA es una cuestión que la ley debe tratar. Pensar la integración con otros puertos de la región como Dock sud, La Plata, Zárate y Rosario, de manera de pensar un crecimiento a largo plazo integral y que sea equitativamente distribuido. El tema de la carga en el puerto comercial está íntimamente ligado al transporte, y al proyecto de Autopista Ribereña/Paseo del Bajo. Necesitamos un Plan Maestro que incluya todo lo anterior. Es clave que se defina el perfil del Puerto de Buenos aires. Podría pensar en bloques como Plan Estratégico, Plan de Negocios y Plan de Manejo. Estamos ante una oportunidad histórica para elaborar un Plan Maestro, teniendo en cuenta la coordinación política entre CABA, Provincia de Buenos Aires y Nación.

Grupo 4	El acceso al puerto es el punto más complejo. Hay que analizar si el mercado está siendo satisfecho o no, si no se necesita un nuevo puerto no se debería crear uno, el puerto debería ser sustentable en el tiempo.
Grupo 5	Consideración de la situación de la C.A.B.A: El transporte es prioritario. Analizar el Hinterland. Bajar los costos de practicaje e hidrovías nos vuelve más competitivos. El puerto de Montevideo es más competitivo por menores costos. (Diferencias de aprox. U$S70.000). Disiente respecto de la competitividad del puerto de Montevideo. El problema no radica solo en los costos. Debemos mejorar la administración pública, logrando una mejor coordinación entre aduanas, senasa, migraciones. Hay que modernizar el puerto. CONCLUSIONES: Establecer una red integrada de transporte. Debemos ser más competitivos y ágiles en la administración pública. Optimizar procesos. Modernizar el puerto y hacerlo sustentable.
Grupo 6	De acuerdo a la explotación de CABA, entendemos que es necesario un plan estratégico a largo plazo una vez que este avanzando la ley. Y sobre todo, la integración con todos los medios de trasporte, ya que el puerto había iniciado una re-vinculación que hoy en día se esta desconectando, Sobre todo fluviales, ferroviarios.