

# Dialogando BA

---

## Ley de Puertos

### Mesa de diálogo: Autoridad Portuaria

El pasado 11 de julio tuvo lugar la última mesa de trabajo de **Dialogando BA Ley de Puertos**, bajo la temática: **“Autoridad Portuaria”**.

Este espacio, fue la instancia final de este proceso participativo de discusión que constó de cuatro encuentros. Los mismos funcionarán como insumos para la co-creación de la ley de Puertos para la Ciudad de Buenos Aires.

La jornada se realizó en el Centro Cívico Parque Patricios, y convocó a más de 80 personas, entre ellas, funcionarios representantes de Nación, Ciudad de Buenos Aires, Provincia de Buenos Aires, Legisladores, cámaras privadas, gremios y sindicatos, empresas, académicos y profesionales de la actividad portuaria.

El Titular de la UPE Puertos de Buenos Aires, **Fernando Galetto** agradeció la presencia de los participantes, el apoyo en todo el proceso y dio inicio a la jornada presentando a los expositores:

Abrió el panel, **Gustavo Anschutz**, Presidente de AIPPYC y Director del Diplomado de Gestión Portuaria y Vías Navegables quien explicó el perfil estratégico competitivo del puerto de Buenos Aires

Luego **Oscar Vecslir**, Ex Interventor de AGP, Ex Presidente del CPA y Ex Presidente de APCRA, se refirió a la gobernanza portuaria actual, el rol operativo, normalizador y coordinador de la Autoridad Portuaria.

Prosiguió **Raúl Benmuyal**, Capitán de Navío, Licenciado en Hidrografía y Jefe del Departamento Puertos de la Dirección de Intereses Marítimos de la Armada Argentina quien explicó las Responsabilidades de la institución con respecto a la Ley 24.093 y su decreto reglamentario.

Luego fue el turno de **Alejandro López**, Capitán de Fragata, Licenciado en Sistemas Navales y Jefe del Departamento de Seguridad Náutica del Servicio de Hidrografía Naval de la Armada Argentina, quien habló sobre servicio de hidrografía naval, su seguridad y sobre el Departamento de Seguridad Náutica.

Finalizó la exposición, el Diputado de la Ciudad de Buenos Aires, **Gabriel Fuks**, quien hizo hincapié en el proyecto de ley y el rol de la Legislatura.

Terminada esta etapa, los invitados pasaron a las mesas de diálogo, y luego a través de una puesta en común, se hicieron aportes en temas tales como composición del órgano, facultades y recursos de la Autoridad de Aplicación.

# Dialogando BA

---

## Ley de Puertos

A continuación los tópicos trabajados:

### **Autoridad Portuaria**

1A. Teniendo en cuenta las funciones que le competen a la Autoridad Portuaria, ésta debiera ser un órgano ¿Centralizado, Desconcentrado o Descentralizado?

1B. ¿Cuál debe ser el área de dependencia de la Autoridad Portuaria?

2. Partiendo del concepto de rigidez de la norma, ¿piensa usted que el organigrama de la Autoridad Portuaria debe ser regido por la ley o debe ser materia de la reglamentación de la norma?

3A. ¿Cuáles cree usted que son las facultades que debe tener la Autoridad Portuaria?

3B. Considerando las facultades de control de la Autoridad Portuaria. ¿Qué cree usted que se deberá regular y que factores son imprescindibles destacar, para que toda la vinculación de las distintas reparticiones de la Ciudad con los puertos se concentre en la Autoridad Portuaria local?

4A. ¿Cuáles cree usted que son los recursos con los que debiera funcionar la Autoridad Portuaria?

4B. ¿Qué opina sobre la posibilidad de que la Autoridad Portuaria exija una contribución a los beneficiarios de los accesos a los puertos, para gastos de reparación de los mismos?

5. A su entender, ¿Qué organismo tendría que auditar a la Autoridad Portuaria?

# Dialogando BA

---

## Ley de Puertos

<b>Mesa 1</b>	<p>La Autoridad Portuaria debiera ser un ente que dependiera de la Administración Central. Un ente centralizado. Según la característica del órgano se plantea que sea centralizado. Inmediatamente el resto de los panelistas coinciden en una necesidad de que sea centralizado, desde la lógica de Autoridad de puertos.</p> <p>En cuanto su área de dependencia se sugiere varias áreas, dependiendo fundamentalmente del perfil que se le dé a la autoridad. Si se requiere un perfil político – económico se sugiere Hacienda, Desarrollo Económico. Si se prefiere un perfil aspecto regulatorio se sugiere, Gobierno o Transporte.</p> <p>Al momento de pensar el Organigrama, se consensuó por unanimidad que la base general debe ser la ley, en donde se regula la cantidad de autoridades y facultades mínimas con las responsabilidades primarias. Pero que la facultad sobre el organigrama debe estar prevista por el reglamento (ejecutivo / decreto).</p> <p>En cuanto a las facultades de la Autoridad Portuaria se consensuó de que las facultades de la autoridad deben ser de: regulación, control, sanción, dictar políticas de puerto, política pública, asesoría al ejecutivo, habilitar puertos nuevos.</p> <p>Al concentrarse los diferentes organismos en Autoridad Portuaria, se deberían expedir las clausulas transitorias para ajustes y adecuaciones de puertos existentes.</p> <p>Teniendo en cuenta los recursos que debería funcionar la Autoridad Portuaria es fundamental contar con un presupuesto centralizado, y no debe ser recargado sobre la “carga de exportación”.</p> <p>Ante la posibilidad planteada de que la Autoridad exija una contribución a los beneficiarios de los accesos a los puertos, para gastos de reparación de los mismos. La mesa opina que si bien deben ser facultades de la autoridad, debería regularse, y no recaer sobre los clubes náuticos, etc.</p> <p>La Autoridad de Aplicación debe ser auditada por los dos organismos de la Ciudad: La Auditoría Interna y la Auditoria General.</p>
<b>Mesa 2</b>	<p>La Autoridad Portuaria debería ser un organismo descentralizado siguiendo el modelo de consorcio (público - privado), autárquico y con representación de los operadores del puerto. Los recursos generados deberían invertirse en la infraestructura del puerto para lograr mayor competitividad.</p> <p>Destacamos la importancia de representatividad que tienen que tener los operadores portuarios en este organismo descentralizado. Cuando se habla de facultades de la Autoridad Portuaria, entendemos que tendrían que regirse conforme a un estatuto. Tomamos como referencia el consorcio de gestión de Bahía Blanca como ejemplo de cómo se debería ajustar la Autoridad Portuaria como también de su equipo técnico profesional.</p> <p>Existen varios puntos que deberían ser controlados por la Ciudad: la planificación y coordinación dentro del Puerto de Buenos Aires y en todos los tipos de puertos, ya sean deportivos, recreativos, entre otros; las licitaciones; el tráfico marítimo y terrestre; la infraestructura; cuestiones medioambientales; las tasas; auditar las empresas, es decir, realizar un control económico y controlar el personal que trabaja en el puerto.</p> <p>Resulta necesario definir el perfil y un Plan Maestro del Puerto de Buenos Aires para poder establecer una estrategia, un plan estratégico. Beneficioso pensar una unión integral con el área metropolitana de Buenos Aires.</p> <p>Entendemos que la ley no debería establecer el organigrama.</p> <p>La mesa concuerda que los tránsitos y trasbordos deberían ser promocionados por el Estado. (Intermodalidad)</p> <p>La auditoría debería estar a cargo de la Auditoría General de la Ciudad. Auditorías internas y externas.</p>

# Dialogando BA

## Ley de Puertos

<b>Mesa 3</b>	<p>Creemos que tiene que ser un organismo descentralizado que dependa del Ministerio de Transporte o del Ministerio de Gobierno.</p> <p>La ley debería dejar instalada las funciones de la actividad, las composiciones del organigrama y luego ser complementado con la reglamentación.</p> <p>Las facultades podrían ser habilitaciones de puerto, controlar los servicios, imponer tarifas portuarias, servicios de muelle en general , la estadía , limpieza , verificar la permanencia , el mantenimiento del puerto , la optimización de servicios (electricidad, migraciones, aduana , limpieza) , la preservaciones del medio ambiente , realizaciones de planes de inversión, generar tarifas en polos deportivos .</p> <p>Se necesita un Plan Director Portuario o Masterplan, que intervengan todos los actores que participan de actividad portuaria.</p> <p>La Autoridad Portuaria debería generar sus propios recursos, o sea ser autosustentable y que estos recursos generen para la Ciudad mayores beneficios</p> <p>Se debe cobrar una tarifa a los beneficiarios de los accesos de los puertos y no con contribuciones.</p> <p>El control de la Autoridad Portuaria debería recaer en una Auditoría Interna que a su vez la audite la auditoría General de la Ciudad.</p>
<b>Mesa 4</b>	<p>La Autoridad Portuaria debe ser un órgano descentralizado, compuesto por un Consorcio con representantes públicos y privados con directores de los diferentes sectores, estos deben estar ligados a una autoridad superior que puede ser la dirección de transporte o planificación o bien que dependa del jefe de gobierno. Se dio como ejemplo al Puerto de Bahía Blanca ya que el gobernador es el que tiene la última palabra.</p> <p>El puerto debe ser regional y estar coordinado con otros puertos.</p> <p>El órgano de control debe estar en la supervisión de todo, tarifas, desarrollo, etc.</p> <p>Se sugirió que puede haber varios consorcios para los diferentes puertos: científico, comercial, deportivo, etc.</p> <p>La Ley debe ser clara y flexible, debe especificar la duración y vigencia de los mandatos, como así también la designación de los integrantes del consorcio, que deberían ser elegidos por la cámara y no por el ejecutivo a dedo.</p> <p>La Autoridad Portuaria debe hacer cumplir las diferentes leyes de la Ciudad de Buenos Aires, como por ejemplo la de medio ambiente.</p> <p>La ciudad debería ser la encargada de sancionar a quien incumplan las leyes o bien un órgano garante.</p> <p>En cuanto a los recursos no se llegó a un acuerdo. Parte de la mesa cree que debe autofinanciarse y ser parte del presupuesto anual pero también hubo opiniones que dijeron que solo se debe autofinanciarse y no formar parte del presupuesto pero que debería haber un seguro por parte del Estado para rescatar al puerto ante una posible quiebra por mala administración del consorcio.</p> <p>Creemos que no se debe exigir una contribución a los beneficiarios de los accesos a los puertos, porque automáticamente esos aranceles se trasladarían a precios.</p> <p>Pensamos que tendrían que auditar a la autoridad portuaria los diferentes órganos de control que tiene la Ciudad de Buenos Aires.</p>

# Dialogando BA

## Ley de Puertos

<b>Mesa 5</b>	<p>En cuanto a la Autoridad Portuaria, la misma debería ser un órgano descentralizado y podría ser una agencia autárquica y autónoma. En cuanto a la administración, esta debe representar tanto el sector público como el privado. La misma debería depender del área de producción o del Ministerio de Gobierno. El organigrama debe estar estipulado en la ley, marcando de manera diferenciada y específica las áreas técnicas, las cuales no deben verse “opacadas” por aquellas políticas. La estructura debe ser limitada sin posibilidad de que haya luego mayores representantes que generen una mayor burocracia. La dirección tiene que ser elegida por concurso público y que haya una gerencia funcional con respecto a gerencias técnica que tengan un aporte para que el puerto prospere.</p> <p>Las facultades que debe tener la Autoridad Portuaria es otorgar concesiones, habilitación, control, fiscalización, articulación y sanción en cuanto a la Autoridad de aplicación. Que defina con debates y con organismos técnicos cual va ser la estrategia comercial, ambiental, etc. que va a tener este puerto para que a partir de allí, definir cuáles van a ser las sanciones que van a tomar.</p> <p>La administración es la encargada de la gestión y explotación de la actividad.</p> <p>La Autoridad de aplicación debe contar con un presupuesto aprobado por la Legislatura y no debería cobrarle a los beneficiarios de los accesos a los puertos. Podría, en todo caso, financiarse con otros canones como la tasa para habilitar. En cuanto a la administración, esta podría pagarle una tasa fija a la Autoridad Portuaria. Se propone que cierto porcentaje de los ingresos estén destinados a todo lo que sea obras de acceso e infraestructura común para que se genere un plan de desarrollo futuro. Que estos ingresos y el manejo de los mismos tienen que estar establecidos con cuentas propias, fuera de lo que es el Gobierno de la Ciudad y regulados por una normativa.</p> <p>Auditoría General de la Ciudad y Sindicatura General de la Ciudad.</p>
<b>Mesa 6</b>	<p>La autoridad portuaria debe ser un organismo público-privado, de forma consorcial. El consorcio debe ser mixto, que esté supeditada a un plan puertos, logístico y de geografía de la Ciudad. La participación del privado dentro de la autoridad portuaria es importante, ya que, es uno de los grandes actores en el ámbito portuario. La principal misión del organismo debe ser ¿Cómo hago funcionar esto? Para esto, es necesaria autonomía de gestión y de recursos. El estado tiene que regular la actividad de los privados. Respecto del organigrama de la autoridad portuaria, el mismo debe ser regido por la ley, porque esto da más seguridad jurídica. Pero esta regulación no debe ser exhaustiva, sino que funcione como un marco regulatorio general. Las facultades que tiene que tener la autoridad portuaria son, entre otras: otorgar concesiones, proveer la seguridad portuaria, habilitación de puertos, operacionalizar con una visión estratégica, poder sancionatorio y fiscalización a nivel general. Debe tener facultades para relacionarse con todos los ministerios de la Ciudad, porque su esfera de influencia va más allá de solo el transporte y a su vez, poder firmar convenios con los puertos de todo el país.</p>

# Dialogando BA

---

## Ley de Puertos

### Mesa 7

Teniendo en cuenta las funciones que le competen a la Autoridad Portuaria, ésta deberá ser un Ente independiente, descentralizado, autosustentable, público-privado.

El área de dependencia de la Autoridad Portuaria tiene que estar relacionada a una unidad de proyectos o sociedad del estado, que tenga políticas claras y que no necesite de una intervención constante del estado. Se mencionó el caso de los Estados Unidos, donde el órgano es independiente y solamente depende directamente del PEN.

Para la miembros de la mesa, es fundamental que ésta autoridad tenga el peso suficiente como una capacidad portuaria federal, que le permita enfrentar al otro sector (comercio exterior).

La mesa considera que el organigrama tiene que estar contemplado en la ley, aunque sea la estructura fuerte y que la línea productiva sea fijada a través de un decreto.

En cuanto las facultades que debe tener la Autoridad Portuaria consideramos que debe ser un órgano central que trabaje con las autoridades en otras áreas que tienen competencia en el tema. Que sea centralizado de los temas portuarios y que sea un buen organismo de control que fije un tarifario único.

Lo que no puede pasar es que termine siendo un puerto que luego tenga limitaciones en sus facultades que causen que no pueda resolver ciertos asuntos.

Consideramos que las facultades de control de la Autoridad Portuaria no debe incorporar un nuevo impuesto, sino que sea parte de lo que recauda AGP.

Además proponen que se modifique el impuesto, fijando uno que esté alineado con todos los países del Mercosur, ya que el que hoy está establecido, a su criterio no sirve.

Se mencionó el caso de Bahía Blanca, donde se compartió como es su experiencia, en éste caso el impuesto que se paga trae aparejado una serie de beneficios para el chofer y asimismo brinda una seguridad a la hora de la descarga.

En cuanto cuáles cree usted que son los recursos con los que debería funcionar la Autoridad Portuaria no se llegó a una conclusión pero en cuanto a la Autoridad de Administración creen que tienen que absorber los recursos propios de la AGP (los cuales son suficientes para el mantenimiento)

El organismo que debería auditar a la Autoridad Portuaria es la Unidad de Auditoría e la Ciudad o la Sindicatura General