

| | |
|-------------|----------|
| CA... | L... |
| MESA DE... | |
| 18 AGO 2005 | |
| SEC... | 4788 B10 |

Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina. etc.

MODIFICACIÓN A LA LEY DE ACTIVIDADES PORTUARIAS

Artículo 1º: Modifícase el artículo 20 del Capítulo IV de la ley 24093, de Actividades Portuarias, el que quedará redactado de la siguiente manera:

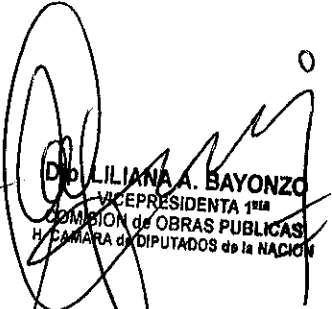
"Artículo 20: El responsable de cada puerto, cualquiera sea su titular y clasificación de este, tendrá a su cargo: el mantenimiento y mejora de las obras y servicios esenciales, tales como profundidades y señalización de los accesos y espejos de agua, instalaciones de amarre seguro, remolque y practicaje. En el caso de los puertos provinciales situados al norte de Santa Fe, con salida a la Hidrovía Paraná - Paraguay, corresponderá al Estado Nacional mantener la profundidad de dichos accesos, desde la mencionada Hidrovía hasta el muelle o los muelles del puerto, con el calado suficiente para hacer posible su operatoria, según el tonelaje y tipo de embarcación que la infraestructura portuaria le permita operar. 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 para ejercer el practicaje."

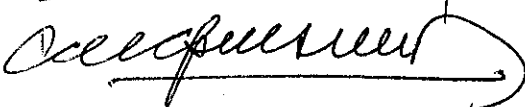
Artículo 2º: Deróguese toda norma que se oponga a la presente ley.

Artículo 3º: De forma.


G.P.N. VICTOR ZIMMERMANN
DIPUTADO DE LA NACION


HECTOR R. ROMERO
DIPUTADO DE LA NACION


Dña. LILIANA A. BAYONZO
VICEPRESIDENTA 1ª
COMISION de OBRAS PUBLICAS
H. CAMARA de DIPUTADOS de la NACION


Prof. Olinda Montenegro
Diputada de la Nación



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina. etc.

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

En los últimos años se ha producido un importante avance en lo referente al transporte por agua y a su infraestructura. Sin embargo, queda un largo camino para recorrer y poder así lograr potenciar el subsistema en el contexto de un marco mayor como lo es el sistema de transporte.

La extensión territorial de la Argentina y su posición relativa de "aislamiento geográfico" en el mundo de las redes y los flujos, especialmente los marítimos muestran la necesidad de fortalecer el sistema de transporte, disminuir los costos y aumentar los potenciales de competitividad. En este marco adquiere gran importancia el transporte por agua, los nodos portuarios y la eficiencia del transporte terrestre en su vinculación intermodal con los puertos.

En el campo de la logística, diversos autores sostienen que en los países desarrollados el costo logístico puede ser estimado entre el 9% y el 11% sobre el costo final de los productos. En cambio en nuestros países la estimación marca de un 30% a un 40%. Esto es debido a problemas de orden económico pero que encuentran su sustento en cuestiones de orden institucional, burocráticos, legales y técnicos, como así también de dotación y cualificación de la infraestructura. Así se puede sostener que la toma de decisiones que permita superar estos inconvenientes es, en primer término, de orden técnico y económico, pero por sus consecuencias: es social y político.

El Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas (CIMOP), realizó un muy interesante trabajo en base a las reuniones que por entonces se realizaban en la Comisión de Obras Públicas de esta Honorable Cámara, bajo la presidencia del Diputado Nacional Ing. CARLOS COUREL y que dio como resultado el proyecto de ley denominado "CONSTRUCCIÓN ESTRATEGICA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE - CENIT". El trabajo que el CIMOP plasmó en el libro titulado "UNA VISION ESTRATEGICA DEL TRANSPORTE EN LA ARGENTINA - HORIZONTE 2010", plantea que *"una visión estratégica hacia el futuro muestra la necesidad de integrar un sistema de transporte por agua en conexión con la red intermodal de transporte, los corredores bioceánicos, los ejes de desarrollo territorial, enmarcados en escenarios de futuro.*

En este marco, aparece como fundamental:

- **Desarrollo de la hidrovía Paraná-Paraguay, al norte de Santa Fe***.
- Desarrollo de la hidrovía del Alto Paraná (futuro Paraná-Tieté).
- Desarrollo a mayor profundidad (36 pies) de la ruta fluvial Rosario al Atlántico; y (25 pies) Rosario-Santa Fe.
- Hidrovía Río Uruguay, Concepción del Uruguay al Plata: 27'.
- Hidrovía al norte de Concepción del Uruguay, incluyendo acceso a la esclusa de Salto Grande.
- Sistema portuario del frente fluvial: (complejo San Martín-Rosario); Zárate-Campana (complejo Puerto Nuevo-Exolgán) y La Plata (puertos complementarios)".

Pues bien, el presente proyecto pretende contribuir al primer punto enumerado por el CIMOP. Los puertos que se hayan al norte de Santa Fe, en Chaco, Corrientes y Misiones



Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina. etc.

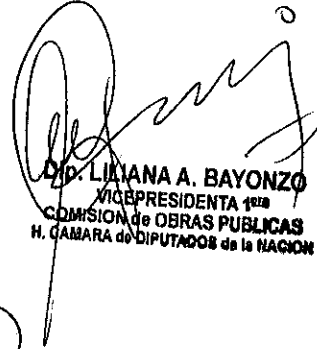
presentan verdaderos problemas, algunos referidos al bajo calado, por circunstancias naturales y falta de mantenimiento en otros casos, por carencia de recursos económicos para volcar en el sector, falta de atención de autoridades, sumándole a esto el "desencanto" de la población en general que "vive de espaldas al río". Para atender a las expectativas económicas locales y de la zona debemos adaptar las infraestructuras de nuestros puertos a los procesos operatorios modernos, la adopción de tecnología de transporte, condiciones hidrológicas con dragado permanente y balizamiento para permitir la navegación de día y de noche, la inserción al corredor bioceánico con conexiones carreteras y ferroviarias, comunicaciones y obras públicas. Todo esto nos favorecerá y permitirá que nuestra vía fluvial de comunicación vuelva a cobrar protagonismo y por consiguiente traiga el tan mentado desarrollo económico – cultural que tanto necesita nuestra economía y los habitantes de las provincias ribereñas.

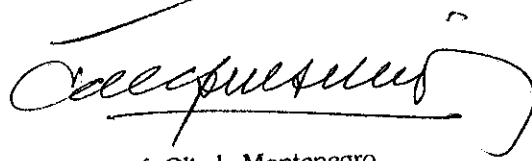
No nos olvidemos que la región de la que hablamos es la más necesitada de inversión en infraestructura de tal manera que haga posible elevar sus índices económicos, pues ostenta los índices de pobreza e indigencia más altos del país y los montos de inversión más bajos ya sean estas de carácter público o privado, con respecto a las demás regiones de nuestra geografía, especialmente si la comparamos con la Pampa Húmeda y con la Patagonia, vemos que las diferencias en materia de inversión son apabullantes.

Por todo lo antes expuesto solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto de ley.


C.P.N. VICTOR ZIMMERMANN
DIPUTADO DE LA NACION


HECTOR R. ROMERO
DIPUTADO DE LA NACION


DIP. LIANA A. BAYONZO
VICEPRESIDENTA 1ª
COMISION de OBRAS PUBLICAS
N. CAMARA de DIPUTADOS de la NACION


Prof. Olinda Montenegro
Diputada de la Nación