

Dialogando BA

Ley de Puertos

El miércoles 19 de Abril, en el Salón Auditorio del Centro Cívico Parque Patricios, La UPE Puerto de Buenos Aires junto a La Subsecretaría de Reforma Política y Asuntos Legislativos, comenzaron la agenda de trabajo con el fin de elaborar un documento que permitirá avanzar en la construcción de un Proyecto de Ley de Puertos para la Ciudad de Buenos Aires.

Compartiendo un espacio con más de 120 participantes, se generó un punto de encuentro entre Autoridades Nacionales, Autoridades de la República Oriental del Uruguay, Autoridades Provinciales, Autoridades de la Ciudad, Legisladores, Cámaras y Sindicatos vinculados con la actividad portuaria, Periodistas nacionales e internacionales, entre otros.

La apertura del evento consistió en cuatro presentaciones:

- Subsecretario de Reforma Política y Asuntos Legislativos, Hernán Charosky: Objetivo y Metodología del Dialogando BA – Ley de Puertos
- Titular de la UPEPBA, Dr. Fernando Galetto: por qué y para qué es importante una Ley de Puertos de la Ciudad de Buenos Aires
- Asesor de UPEPBA, Dr. Fernando Cabrera: Temáticas de las mesas de diálogo
- Especialista en derecho Administrativo y Portuario, Javier Guiridlian: Competencias y Jurisdicciones que conviven en el ámbito portuario.

Para finalizar el evento, se invitó a los presentes a participar en los Stands donde se recibieron aportes para los principales tópicos a tratar en las mesas de diálogos. A continuación sintetizamos los recogidos en esa instancia, más los recibidos en el mail de upecba@buenosaires.gob.ar:



MESA 1: Geografía, Servicios Mínimos y Situación de CABA respecto a la Explotación del Puerto

- Registro de todo servicio de transporte de carga que opere en el puerto y la posibilidad de controlar su itinerario a través de la Ciudad.
- Características y condiciones del canal de acceso desde el océano hasta el Puerto de la Ciudad de Buenos Aires.
- Buques contenedores que pretende atender el Puerto.
- Identificación del perfil costero con los usuarios de “actividades portuarias”.
- Identificación de los usos urbanos actuales y futuros en convención con la costa.
- ¿Cuál debe ser el Plan Director Provincial?
- ¿En qué consistirá el informe de aval técnico de la Ciudad?
- Analizar los puertos de la región (Zárate, Bs As, Dock Sur y La Plata) como un sistema y evaluar los grados posibles de complementación y proyecciones de desarrollo.
- Analizar las demandas cuantificadas de carga en importación y exportación consideradas desde la ciudad, región y nación; con ello proponer las posibles soluciones para una mejor operación y gestión.
- Sobre la base de los análisis precedentes evaluar las características deseadas para el puerto de BA en los próximos 30 años.
- Infraestructura asociada con el transporte y la logística regional, actualmente operativa, en implementación o proyectada, grado de complementación y coordinación.
- Posibilidad de desdoblamiento de la infraestructura portuaria dentro del Puerto de BA para atender demandas científicas, turísticas, deportivas etc. Sugerencias de cómo hacerlo.
- Análisis de accesos ferroviarios, centros de transferencia, depósitos, residuos, apoyo a la navegación y operatoria portuaria, canales.
- Creación de un orden logístico para una correcta convivencia entre Ciudad-Puerto.

MESA 2: Autorizaciones y Sanciones

- Estudio y Evaluación de impacto ambiental como requisito indispensable.
- ¿Qué ocurre durante la detección de la infracción y la resolución de la autoridad administrativa? ¿Habrá medidas cautelares?
- Incluir capítulo de transparencia sobre otorgamiento de habilitaciones y sanciones.
- Seguimiento on line de trámites.
- Estudio comparado de los procedimientos de otorgamiento de autorizaciones de las leyes provinciales.
- Estudio comparado de los procedimientos sancionatorios de las leyes provinciales.
- ¿Qué hechos generarán sanciones?
- ¿Qué sanciones se contemplarán?
- Intervención de la Ciudad en el trámite de habilitación de un puerto comercial/industrial ante Nación.
- ¿Qué trámites deben realizar los puertos que ya están en funcionamiento ante una eventual sanción de la Ley de Puertos?
- ¿Qué ocurrirá con las sanciones aplicadas o en procedimiento anterior a la posible sanción de la Ley de Puertos?

MESA 3: Autoridad Portuaria

- Órgano auditor de la autoridad portuaria.
- Descripción de otros recursos.
- Establecer los límites a las facultades de la autoridad portuaria.
- ¿Quién decidirá la composición del órgano? ¿La Ley o el Ejecutivo?
- Posibilidad de la Autoridad de Aplicación que exija la contribución en los gastos de reparación de los accesos a los puertos a los beneficiarios de los mismos.
- ¿Cómo la autoridad de aplicación efectuará los respectivos controles sin interrumpir ni interferir que desarrolle cada puerto?



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, creativos 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-direcciónará 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.

Dialogando BA

Ley de Puertos

Grupo 4	<p><u>Consideraciones a tener en cuenta:</u> Cumplimiento de la ley 123 (impacto ambiental). Impacto en el transporte, vías de salida y entrada de camiones. <u>Seguridad:</u> 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. <u>En cuanto a la distribución de tierras:</u> 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.</p>
Grupo 5	<p>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.</p>
Grupo 6	<p>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 paisaje urbano.</p>

Dialogando BA

Ley de Puertos

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 <i>per se</i> . 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? CONCLUSIONES: Un puerto Comercial requiere de: practicaje, remolque, amarre, provisión de agua, tratamiento de residuos, sedimentos, combustible.

Dialogando BA

Ley de Puertos

Grupo 6	<p>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 cuenta 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.</p>
----------------	--

Situación de la CABA respecto a la explotación de puertos	
Grupo 1	<p>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.</p>
Grupo 2	<p>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.</p>
Grupo 3	<p>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.</p>

Dialogando BA

Ley de Puertos

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 transporte, ya que el puerto había iniciado una re-vinculación que hoy en día se esta desconectando, Sobre todo fluviales, ferroviarios.

Dialogando BA

Ley de Puertos

MESA DE DIÁLOGO

Ley de Puertos, “Autorizaciones y Sanciones”

Autorizaciones y Sanciones en la ley de Puertos de la CABA

El 14 de junio se realizó la 2° mesa de trabajo del Dialogando BA- “Ley de Puertos”, la temática desarrollada fue “Autorizaciones y sanciones”.

El evento contó con la presencia de más de 70 personas incluyendo funcionarios del Gobierno Nacional, Provincia de Buenos Aires, Legisladores de la Ciudad de Buenos Aires, Prefectura Naval Argentina, Armada Argentina, Cámaras privadas, gremios, sindicatos, empresas del rubro, académicos y profesionales en materia portuaria.

El inicio del evento estuvo a cargo del Titular de la Unidad de Proyectos Especiales Puerto de Buenos Aires, el Dr. Fernando Galetto, quien dio la bienvenida, contó sobre los avances de la iniciativa y presento a los expositores. Luego el Dr. Rodrigo Benítez de la UPE Puerto de Buenos Aires, brindó información sobre las facultades concurrentes, normas, fallos y dictámenes de la Procuración del Tesoro de la Nación, dando paso al panel de expositores.

Los panelistas brindaron insumos y su mirada sobre la temática para la posterior discusión en las mesas de diálogo:

- La Gerente de Evaluación de Impacto Ambiental de la Agencia de Protección Ambiental (APRA), Romina Favilla expuso sobre los certificados de aptitud ambiental, sus categorías y reglamentaciones vigentes.
- El Director de la Policía Judicial, Protección Marítima y Puertos de la Prefectura Naval Argentina, Prefecto General René Reibel, desarrollo sobre sus funciones, el ámbito de actuación geográfico, las actividades portuarias y su finalidad.
- El Administrador del Puerto de Barranqueras, Provincia de Chaco, Roberto Benítez explicó cómo se creó la administración de dicho puerto, su experiencia como administrador, sus similitudes y diferencias con el Puerto de Buenos Aires.
- El Diputado de la Ciudad Clodomiro Risau realizó una revisión histórica sobre el Puerto de Buenos Aires y hablo sobre el papel de la Legislatura en cuanto al Proyecto de Ley.

Concluidas las exposiciones, se abrió el debate en cada una de las mesas de trabajo, donde se resaltaron los consensos y desacuerdos. Terminando la jornada, se hizo una puesta en común de los resultados obtenidos en cada mesa.

Dialogando BA

Ley de Puertos

A continuación los tópicos trabajados:

Autorizaciones

1. Teniendo en cuenta la imposición de la Nación a la Ciudad y a las Provincias que tienen la necesidad de prehabilitar un puerto comercial (interjurisdiccional) e industrial, ¿cuáles cree Ud. que deben ser los requisitos del trámite?
2. Enfocándonos en la transparencia en el otorgamiento de habilitaciones y sanciones, ¿qué aportes sugiere Ud. para maximizar esta cuestión? Ej.: Seguimiento de trámites on line.
3. Para la habilitación de un puerto son indispensables las siguientes cuestiones:
 - Informe técnico de aval de la Ciudad
 - Plan maestro
 - Cuestiones ambientales
 - Zonificación
 - Seguridad
 - Tránsito y accesos

¿Qué otros aportes considera Ud. que deberían tenerse en cuenta?

4A. Contemplando que para habilitar un puerto se debe realizar un procedimiento que concluye en un acto administrativo, y considerando como puntos fundamentales:

- Autoridad competente
- Nivel de acto administrativo
- Formas de presentación
- Plazos de otorgamiento

¿Qué puede agregar, al respecto?

4B. En el marco del mismo tema, y considerando que los principios requeridos para la habilitación de un puerto son:

- Celeridad administrativa
- Evitar dobles tramitaciones
- Seguimiento asignado de trámites
- Decisión unificada

¿Qué otro principio cree Ud. que debería tenerse en cuenta?

5. ¿Qué trámites deberían realizar los puertos que ya están en funcionamiento, ante una eventual sanción de la Ley de Puertos?

Sanciones

1. A su criterio, ¿cuáles serán los Incumplimientos generadores de sanciones?
2. ¿Cómo cree Ud. que deben ser los controles? (Formales e Inspecciones)

Dialogando BA

Ley de Puertos

3. ¿Quiénes considera Ud. que debieran ser los responsables de los incumplimientos que se detecten en los puertos, bajo la jurisdicción del gobierno local?

4. Tomando en consideración el procedimiento sancionatorio:

- Notificaciones
- Medios de defensa
- Plazos
- Autoridad administrativa que deberá resolver.
- Sistema recursivo

¿Qué factores cree Ud. que son necesarios para que este procedimiento sea más eficiente?

5. A su criterio, ¿qué tipo de sanciones debe contemplar la Ley? (multas, clausuras, inhabilitaciones, Incumplimientos generadores de sanciones).

Síntesis de los diálogos mantenidos en cada grupo de trabajo

	AUTORIZACIONES
GRUPO 1	<p>Realizar una diferenciación entre los puertos comerciales y los puertos deportivos/recreativos. Existen 9 puertos en total en el ámbito de la ciudad de Buenos Aires (6 de ellos son deportivos). La actividad portuaria con fines deportivos debería tener un tratamiento diferenciado de aquella destinada exclusivamente al comercio, teniendo los primeros un tratamiento más simple.</p> <p>Adecuar el sistema de habilitaciones de forma que se puedan realizar todas ellas en un sistema de ventanilla única.</p> <p>Establecer pautas normativas distintas para cada una de estas actividades, pero con un marco normativo común, para lograr procesos de habilitación integrados. Para ello resulta necesario constituir un grupo de trabajo que contribuya a establecer límites claros de competencias y logre compatibilizar las exigencias planteadas.</p> <p>Mejorar la operatividad de Aduana, darle operatividad a este ente desde el inicio del proceso. Sacarle mejor rédito a la actual Ley de Puertos en los ámbitos donde no se está aplicando.</p> <p>Nombrar un órgano de contralor en la Ley de Puertos a fin de ejercer un acabado cumplimiento de ésta.</p> <p>Armar una mesa de Trabajo que incluya integrantes de todos los órganos que intervienen en las actividades portuarias: Gobierno de la Ciudad, Prefectura, Aduana, Senasa, Sanidad Ambiental, Policía de Trabajo.</p> <p>Adecuar y actualizar la normativa vigente, ya que la normativa de seguridad se encuentra parcialmente obsoleta. La ley no debe mencionar puntos específicos que queden fuera de uso debido al avance de la tecnología (no deben ser taxativos) sino permitir emplear aquellos elementos que sean más adecuados para el momento.</p> <p>Aplicar un Consorcio de Gestión en Buenos Aires tomando como punto de referencia la experiencia de los Puertos de Necochea y Bahía Blanca.</p> <p>Permitir al solicitante realizar un seguimiento de manera On Line, de las tramitaciones (trazabilidad) con plazos estimativos previamente establecidos, para evitar incurrir en demoras injustificadas.</p> <p>Mejorar la infraestructura externa de la terminal de puertos de pasajeros Benito Quinquela Martín.</p> <p>Moderar las tarifas de peaje del Río de la Plata, ya que resultan muy onerosas. Para esto se precisa de una participación activa de gobierno local en la fijación de precios.</p> <p>Formar una estructura temporalia de autorizaciones que no requiera demasiada inversión ya que parece poco probable que surjan puertos nuevos.</p>

Dialogando BA

Ley de Puertos

GRUPO 2	<p>La autorización del ente local no exime el cumplimiento de leyes nacionales, especialmente las fitosanitarias. En realidad, estar al día con ellas puede ser un requisito para la autorización. Como la Ciudad, el puerto tiene que tender al gobierno electrónico. Debe utilizarse ventanilla única y Port Community System. Una sola plataforma para la mayoría de los trámites (la aduana se resiste a esto). Al menos debe haber una guía de trámites y recursos para que estén disponibles en un solo lugar las normas que hay que cumplir.</p> <p>Deben tenerse en cuenta las cuestiones de negocios (evaluación del proyecto de inversión privado, para no generar “puertos fantasma”), el impacto en la comunidad (evaluación de impacto económica y social), las facilidades portuarias que se ofrecerán a los buques (por ejemplo, qué se ofrecerá y qué no), los temas sanitarios que maneja SENASA y un plan de catastro del puerto para dividir tierras por su uso.</p> <p>No hubo consenso respecto de si la autoridad debe ser una sola o dos (una para autorizar y otra para sancionar). Sí lo hubo respecto del hecho de que el organigrama del o los ente/s y los mecanismos de contacto para cada situación puntual (por ejemplo, para permitir entrada y salida de personas del puerto sin problemas) deben ser explicitados. Además, se argumentó que la autoridad (una o varias) debe estar en la órbita de la CABA. No importa su rango, pero sí que esté en una sola jurisdicción para generar mejor coordinación con los privados y que se imponga a estos (en particular, a la Corporación Puerto Madero). Entre los principios, se sostuvo que el Estado debería garantizar a los privados autorizaciones de largo plazo (por toda la concesión) para que no se pierda tiempo en hacer trámites, aunque sí debería haber inspecciones anuales sorpresivas.</p> <p>No se habló puntualmente del tema. Sin embargo, sí se argumentó que no se puede frenar lo que está funcionando y arrancar desde cero. Por el contrario, sobre eso debe construirse un nuevo esquema de autorizaciones, sanciones y procedimientos. Además, se sostuvo que debe haber diferentes procedimientos para autorizar puertos comerciales y puertos deportivos.</p>
GRUPO 3	<p>Se deben considerar las cuestiones ambientales de acuerdo al tipo de puerto que va a habilitarse. Surge la inquietud del buque Papa Francisco, respecto a si se trató la cuestión ambiental con Nación. Respecto al control de cargas de los contenedores, se expresa que algunas cargas deberían prohibirse.</p> <p>En cuanto a las concesiones se plantea que debería haber renegociaciones periódicas de contratos, es decir, flexibilidad para evitar contratos por plazos tan largos como 25 o 30 años.</p> <p>Se manifiesta la necesidad de cumplir con la reglamentación ya existente y unificar el modo de presentar la documentación para comenzar expedientes. Una política única y un solo ente donde se realicen todas las tramitaciones y se comiencen los expedientes. La digitalización de los expedientes y la coordinación de los organismos de control.</p> <p>Las normativas portuarias y las aduaneras deberían coincidir.</p> <p>En cuanto a los trabajadores, viven una situación de incertidumbre constante.</p> <p>Necesario invitar a funcionarios de aduana, cámaras de importadores y exportadores para poder hacerlos partícipes del diálogo.</p>
GRUPO 4	<p>Los requisitos suficientes para cumplir con los dos tipos de autorizaciones, por un lado cumplir con el plan maestro de locación (ciudad) el cual en este caso debería articularse con la Subsecretaría de Planificación y con el plan maestro del puerto. Insisten en ambos planes deben estar en línea.</p> <p>Además la mesa sugiere: Pedir un informe previo a la Prefectura, donde investigue si cumple con todas las condiciones. Análisis de vías navegables que permite confirmar que el buque puede ingresar. Información sobre el tipo de cargas que va a recibir. Como conviviría el puerto con el tránsito</p> <p>Para el grupo la autoridad que debe autorizar el funcionamiento del puerto, debería ser la autoridad portuaria local, de manera que no se genere una burocracia innecesaria.</p> <p>Todos concuerdan con que es indispensable las cuestiones mencionadas ya que son los requisitos básicos y ninguno se pueden dejar de lado.</p> <p>En este punto el debate fue enfocado en el tema de los plazos de otorgamiento. Algunos opinaban que la habilitación no debería tener un plazo y que la misma funcione siempre y cuando se cumpla con los requisitos. Sin embargo, otros opinaban, que en caso que la Ciudad decida cambiar el uso de ese puerto, es mejor que haya un plazo establecido.</p> <p>El grupo llegó a la conclusión que el plazo de la habilitación sea mayor o menor, dependiendo del tipo de puerto.</p> <p>Los trámites administrativos básicos que sirvan para dar celeridad a los trámites.</p>

Dialogando BA

Ley de Puertos

GRUPO 5	<p>Consideramos relevante la estandarización de criterios, buscando que Nación, Provincia y Ciudad tengan marcos regulatorios compatible, pensando la actividad portuaria de manera regional. Es menester que la autoridad de aplicación funcione de manera eficiente e inteligente a la hora de gestionar las habilitaciones. Pensamos que la posibilidad de realizar trámites online, en un sistema público e integrado es una buena manera de agilizar los trámites.</p> <p>Consideramos indispensables las cuestiones presentadas enfatizando nuevamente la estandarización de criterios.</p> <p>Creemos que todos los puntos mencionados son fundamentales, pero la creación del ente debe implicar que el mismo sea la primera instancia del trámite, considerando la proximidad del mismo a la actividad a la cual se pretende regular. En ese sentido, la Nación podría realizar algún tipo de validación secundaria, siempre apostando a la eficiencia administrativa.</p> <p>Ante una eventual sanción se tendrá que contemplar un “plazo de gracia” para adaptarse a la normativa para los puertos que ya están en funcionamiento</p> <p>En cuanto a las autorizaciones, sugerimos ponernos en un escalón previo a su concepto. La necesidad surge de la charla de que la Ciudad va a tener una Autoridad Portuaria, y que esta Autoridad, el día que exista, su primer trabajo sea desarrollar una planificación del espacio costero: Generar un análisis de la costa, de la Línea de Rivera que ocupa la CABA, y función de eso, determinar que tareas se le asigna a cada espacio, para ver que autorización se le puede dar o cuál se le tiene que negar a cualquier institución que vaya a pedir un libre uso de ese espacio. Si podemos aplicar un criterio de “Planificación Espacial Marina”, o “Gestión Costera Integrada”, dos programas internacionales que nuestro país no aplica, pero en el mundo son el éxito de la gestión costera, podríamos empezar a derivar cuales serían las autorizaciones necesarias para cada espacio. Mucho más simple que entrar en la coyuntura puntual de cada pedido. Esto va asociado a tratar de compatibilizar los criterios, es imposible integrar todas las instituciones involucradas pero si se puede buscar una coordinación. Este concepto de coordinación transjurisdiccional es indispensable.</p>
GRUPO 6	<p>En cuanto a los requisitos, para obtener la autorización, es necesario cumplir con las ordenanzas vigentes. Si hay superposición entre diferentes áreas, hay que definir cuáles son las autoridades de aplicación y los organismos de control. También hay que pensar en si deberían estar centralizados o no. Existe un régimen nacional de habilitación de puertos (que impone condiciones y en una facultad del PEN por delegación del congreso de la nación) y un régimen de habilitaciones industriales en CABA. Es necesario identificar las competencias y evitar superposiciones. Existen temas ambientales y de acceso a la ribera que deben ser tomados en cuenta. Debe preverse un texto moderno que sea "aggiornar" a las actividades del Puerto. De preferencia centralizar todas las habilitaciones en una autoridad.</p> <p>Para mantener la transparencia debe existir un seguimiento online de los trámites. Esto es de valor por ejemplo para las empresas de seguros. Debe ser público, utilizando estándares existentes en materia de concesión pública y compras y contrataciones, especialmente por la importancia y naturaleza del Puerto, que abarca la ocupación y uso del espacio público. Es necesario definir como se otorgarán las habilitaciones. Habrá un proceso licitatorio.</p> <p>Como aportes de la mesa, creemos que se debe definirse quien tiene la “legitimación activa” para pedir la habilitación: Empresas, ONG, Asociaciones deportivas, etc. Debe tomarse en cuenta el informe de aval y el plan de urbanización vigente.</p> <p>En cuanto al acto administrativo, es necesario un decreto del jefe de Gobierno. Es deseable una ventanilla única para los trámites.</p> <p>En cuanto a los trámites que deben realizar los puertos que ya están en funcionamiento ante una eventual sanción de la Ley de Puertos consideramos que</p> <p>Hay que otorgar un plazo de readecuación a la nueva normativa. Existen derechos adquiridos, pero estos cederían ante un cambio normativo de esta índole. También hay que analizar si las nuevas normas cambian las ecuaciones financieras y económicas de los puertos que ya están en funcionamiento.</p>

Dialogando BA

Ley de Puertos

SANCIONES	
GRUPO 1	<p>Falta de prestación de servicios. Sanciones de carácter pecuniario. Moderar el sistema de observaciones, dependiendo de la gravedad, ya que muchas veces son faltas menores (subsanables) que no justifican la total inhabilitación, e interrumpe la prestación de la actividad.</p>
GRUPO 2	<p>Los incumplimientos deberían estar determinados por las condiciones impuestas para la concesión. Si la realización de éstas no se verifica, se estará en un incumplimiento. Las inspecciones sorpresivas deberían ser la instancia de control formal para la verificación del cumplimiento de las condiciones impuestas por la concesión. Éstas deberían ser llevadas adelante tanto por la autoridad que se constituya en el ámbito del GCBA como por organismos nacionales con competencia en la temática (por ejemplo, SENASA). Es importante observar cuidadosamente los puertos deportivos, puesto que allí suele haber más incumplimientos que en los comerciales. No se habló del tema por falta de tiempo. Podría implementarse un sistema de descuentos por pago anticipado de las multas, para así mejorar la proporción que efectivamente se cobra. Pueden pensarse diversas sanciones, desde las mencionadas en la pregunta hasta la propia revocación de la concesión. Sin embargo, la multa se ve como una medida recaudatoria, por lo cual su implementación debe ser cuidadosamente.</p>
GRUPO 3	<p>Multas económicas de acuerdo a la gravedad de la falta. Pasos lógicos dependiendo de los días de sanción. La autoridad portuaria tendría que ser la autoridad de aplicación y la autoridad sancionatoria. Métodos amplios de notificación.</p>
GRUPO 4	<p>La mayoría de los incumplimientos que generan sanciones son temas de uso para el cual, el puerto no fue habilitado y segundo, problemas de plan ambiental. Los puertos deben cumplir con todos los requisitos del plan de habilitación en cuanto a incumplimientos. Depende de la gravedad del perjuicio que cause, la sanción debería ser más grave o más leve. Todo el grupo coincidió en que los controles deben ser realizados a través de inspecciones (si son sorpresas, mejor) y las mismas deberán ser realizadas por el organismo encargado de ejercer el poder de policía. También a través de denuncias. Consideran que la responsabilidad debe caer sobre el titular de la habilitación y solidariamente aquel que otorgó la habilitación, ej.: si órgano realizó las inspecciones en tiempo y forma. El procedimiento sancionatorio será eficiente cuando no se dilate el proceso y el plazo sea fatal. El grupo llegó a la conclusión que un plazo de 15 días es tiempo suficiente como para que el incumplimiento se subsane, de lo contrario se quita la habilitación. Luego de un debate respecto de si se debía contemplar la posibilidad de que la parte pueda reclamar la sanción o no. El grupo llegó a la conclusión que para las sanciones graves, no se agota la instancia administrativa, por lo tanto la parte podrá presentar un reclamo vía Judicial y para aquellos casos donde la sanción es leve, si se agota la instancia administrativa y por lo tanto lo resuelto por la autoridad portuaria local será la palabra final.</p>
GRUPO 5	<p>En cuanto a los incumplimientos consideramos que el futuro ente portuario va a marcar ciertos requisitos asimilables a la habilitación nacional. Si no se cumplen o se caen estos trámites previos, eso haga que eleve una falta. A partir de allí, aparte de cada uno de los organismos involucrados en cada temática, el mismo ente portuario, puede generar apercibimientos, multas, clausuras, inhabilitaciones, etc. Con el debido proceso, de defensa y acreditación de que se están cumpliendo las normas o su respectiva adecuación posterior. Los procedimientos con respecto a las sanciones, creemos que tienen que ser adecuados a un marco regional y que no haya diferencias de competencias con los distintos puertos. Creemos que tiene que haber multas pecuniarias para que esto se traduzca no solo en aumento de los seguros o complicaciones administrativas sino que haya con las multas un mayor cumplimiento de las normas.</p>

Dialogando BA

Ley de Puertos

GRUPO 6

Para los Incumplimientos generadores de sanciones es necesario analizar las causales de incumplimiento vigentes actualmente y ver si es imperioso actualizarlas. Prever sanciones acordes a la ley nacional y modificar el Código de Contravenciones de CABA, si fuera necesario. Están sujetos a la definición de competencias entre Nación y Ciudad.

Para que los controles sean de forma eficiente sugerimos seguir el procedimiento de habilitaciones del GCBA, más las especificaciones del caso. Establecer la posibilidad de denunciar por parte de terceros. Capacitar a los inspectores del GCBA para ejercer sus funciones en este nuevo ámbito. Evitar la duplicación entre diferentes áreas del GCBA (AGIP, Rentas). Debe haber un capítulo de la ley sobre el tema. Incluir previsiones de información y comunicación, para que los resultados de los controles sean de acceso público, de manera de aumentar la exposición de los hechos.

Los responsables de los incumplimientos que se detecten en los puertos bajo jurisdicción del gobierno local tienen que ser las Personas Jurídicas.

En cuanto a las sanciones debe haber eficiencia en el sistema. Establecer un plazo de respuesta razonable para el "administrado" y consignar si existirán las autorizaciones tácitas (o sólo expresas).

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 explico el perfil estratégico competitivo del puerto de Buenos Aires

Luego **Oscar Vecsler**, 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

Mesa 1	<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 cláusulas 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>
Mesa 2	<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

Mesa 3	<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>
Mesa 4	<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

	<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>
Mesa 6	<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