



TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA E
ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR

CONSEJO FEDERAL DE
INVERSIONES

CONSORCIO PÚBLICO-PRIVADO:
MODERNIZACIÓN DE LA GESTIÓN Y
ADMINISTRACIÓN DE TIERRA DEL
FUEGO, ANTÁRTIDA E ISLAS DEL
ATLÁNTICO SUR

INFORME FINAL

Noviembre 2023



Consortio Público-Privado: Modernización de la Gestión y
Administración de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del
Atlántico Sur

Consejo Federal de Inversiones
Informe Final

Becher y Asociados S.R.L., una sociedad argentina de responsabilidad limitada, es miembro de BDO International Limited, una compañía limitada por garantía del Reino Unido, y forma parte de la red internacional BDO de empresas independientes asociadas.
BDO es el nombre comercial de la red BDO y de cada una de las empresas asociadas a BDO.

Índice

COMPENDIO.....	1
INTRODUCCIÓN	2
1. MARCO DE REFERENCIA Y CONCLUSIONES DEL INFORME	3
1.1. Marco de Referencia	3
1.1.1. Geografía	3
1.1.2. Régimen Especial fiscal y aduanero.....	4
1.1.3. Perspectivas de largo plazo del Régimen.....	6
1.1.4. Ampliación de la estructura productiva	6
1.1.5. Infraestructura Portuaria y de Transporte.....	7
1.1.6. Situación actual de la infraestructura.....	7
1.2. Conclusiones.....	11
1.2.1. Conclusiones sobre la organización de Puertos en la Argentina.....	11
1.2.2. Conclusiones sobre Gobernanza y Administración portuaria.....	12
1.2.3. Conclusiones sobre necesidades de inversiones en infraestructura.	13
1.2.4. Proyectos De Expansión Portuaria en la Provincia	14
1.3. Recomendaciones Institucionales y normativa propuesta.....	15
2. REGÍMENES IMPOSITIVOS Y DE PROMOCIÓN EN LA PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO	16
2.1. Régimen impositivo	16
2.1.1. Régimen especial de Tierra del Fuego, Antártida e Islas de Atlántico Sur	16
2.1.2. Horizonte temporal del régimen.....	18
2.1.3. Fondo para la Ampliación de la Matriz Productiva Fueguina.....	19
2.1.3.1. Financiamiento.....	21
2.1.3.2. Comité Ejecutivo	21
2.1.3.3. Instrumentos	22
2.1.3.4. Prioridades de actuación	23
2.2. Impuestos provinciales de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.....	23
2.3. Administración de puertos por entes de derecho público no estatales.	27
2.3.1. Puerto de Quequén. Provincia de Buenos Aires, Régimen Impositivo ...	27
2.4. Comparación de la Carga Impositiva del Impuesto sobre los Ingresos Brutos.....	37
2.4.1. Puerto de Quequén. Provincia de Buenos Aires y Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.....	37

3	ASPECTOS LEGALES E INSTITUCIONALES PORTUARIOS	38
3.1	Antecedentes. Derecho portuario y organización económica.....	38
3.2	Estructura legal portuaria Argentina vigente	42
3.2.1	Provincia de Buenos Aires.	43
3.2.2	Provincia de Rio Negro	46
3.2.3	Provincia de Chubut.....	46
3.2.4	Provincia de Santa Cruz.....	47
3.2.5	Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur	48
3.2.6	Provincia de Santa Fe	48
3.2.7	Provincia de Corrientes	49
3.2.8	Provincia de Misiones	49
3.2.9	Provincia de Formosa	50
3.2.10	Provincia de Chaco	50
3.2.11	Conclusiones sobre la organización de Puertos en la Argentina.....	51
3.3	PUERTOS DEL MUNDO	51
3.3.1	Puertos del Norte de Europa	51
3.3.1.1	Puerto de Rotterdam.	51
3.3.1.2	Amberes	52
3.3.1.3	Hamburgo.....	53
3.3.2	Otros puertos europeos.....	53
3.3.2.1	España	53
3.3.3	Asia	54
3.3.3.1	Japón	54
3.3.3.2	Puerto de Hong Kong.....	55
3.3.3.3	Puerto de Singapur.....	55
3.3.4	Puertos de Estados Unidos	56
3.3.4.1	New York	57
3.3.4.2	Seattle	58
3.3.4.3	Los Ángeles	59
3.4	COMPARACIÓN ENTRE LOS DISTINTOS PUERTOS.....	59
3.4.1	Diferencias en la importancia social de los puertos marítimos	59
3.4.2	Posición de la Autoridad Portuaria ante el estado y los privados.....	61
3.4.2.1	¿Para qué se establecen las autonomías de una Autoridad Portuaria? 62	
3.4.2.2	Qué espera el mercado y el estado de la Autoridad Portuaria en los distintos puertos	63

3.4.3	Control de las actividades portuarias.....	64
3.4.3.1	Como se ven a sí mismas las autoridades portuarias	64
3.4.3.2	Planificación e inversiones portuarias	65
3.4.3.3	Manejo de Contenedores	67
3.4.4	Conclusión del estudio comparativo.....	69
3.5	Reflexiones sobre el Modelo de Gobernanza y Administración.....	70
3.6	Recomendaciones Institucionales y normativa propuesta.....	73
4	ASPECTOS AMBIENTALES, SOCIALES Y URBANOS DEL SECTOR PORTUARIO	74
4.1.	Normativa e impactos ambientales (actividad portuaria) en la PTFD y en particular en el Puerto de Ushuaia	75
4.1.1.	Normativa ambiental y urbanística en Tierra del Fuego	75
4.1.1.1.	Normativa Nacional.....	75
4.1.1.2.	Normativa Provincia Tierra del Fuego	79
4.1.1.3.	Consideraciones relevantes de los ODS	81
4.1.1.4.	Normativa urbanística relevante Regulación Urbanística en la Ciudad de Ushuaia.....	82
4.1.1.5.	Normativa urbanística relevante Ciudad de Río Grande	88
4.1.1.6.	Partes Interesadas	95
4.1.2.	Impactos Ambientales observados como consecuencia de la actividad portuaria. Experiencia internacional.....	97
4.1.3.	Los efectos del Cambio Climático en la actividad portuaria.....	99
4.1.3.1.	Consideraciones generales	101
4.1.3.2.	Consideraciones específicas identificadas en el Puerto de Ushuaia, Tierra del Fuego	101
4.1.3.3.	Aspectos a considerar desde el punto de vista Ambiental y Social para la Isla.....	102
4.1.3.4.	Incentivos para la gestión sustentable de los puertos	105
4.1.3.5.	La experiencia argentina a escala nacional	107
4.2.	ESTUDIOS, PLANES Y PROYECTOS DE EXPANSIÓN PORTUARIA EN LA PTDF	109
4.2.1.	Ampliación puerto de Ushuaia	109
4.2.2.	Construcción de muelle turístico para embarcaciones menores del Puerto de Ushuaia.....	110
4.2.3.	Nueva terminal unificada de Cruceros y Catamaranes.....	111
4.2.4.	Nuevo puerto en Río Grande	111

4.2.5. Iniciativa para una posible prestación de servicios de ferry entre las Provincias de Santa Cruz y de Tierra del Fuego, Malvinas e Islas del Atlántico Sur	113
4.2.6. Otras iniciativas de la D.P.P.: Complejo Portuario en Ushuaia.....	114
5. TAREA 4: REALIZAR REUNIONES CON FUNCIONARIOS DE LA PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO A FIN DE PRESENTAR Y VALIDAR LAS ALTERNATIVAS Y EJES DESARROLLADOS CON ANTERIORIDAD.	116
5.1. Introducción.....	116
5.2. Fecha: 2/05/2023.....	116
5.2.1. Participantes	116
5.2.1.1. Por la Provincia de Tierra del Fuego.....	116
5.2.1.2. Por BDO	116
5.2.2. Modalidad	117
5.2.3. Objetivo y Temas	117
5.3. Fecha: 15/06/2023.....	117
5.3.1. Participantes	117
5.3.1.1. Por la Provincia de Tierra del Fuego.....	117
5.3.1.2. Por BDO	117
5.3.2. Modalidad	117
5.3.3. Objetivos y Temas	117
5.4. Fecha: 03/07/2023.....	118
5.4.1. Participantes	118
5.4.1.1. Por la Provincia de Tierra del Fuego.....	118
5.4.1.2. Por BDO	118
5.4.2. Modalidad	118
5.4.3. Objetivos y Temas	118
5.5. FECHA: 08/09/2023.....	118
5.5.1. Participantes	118
5.5.1.1. Por la Provincia de Tierra del Fuego.....	118
5.5.1.2. Por BDO	119
5.5.2. Modalidad:.....	119
5.5.3. Objetivos y Temas:.....	119
5.6. FECHA: 21/09/2023.....	119
5.6.1. Participantes	119
5.6.1.1. Por la Provincia de Tierra del Fuego.....	119
5.6.1.2. Por el sector privado	119

5.6.1.3.	Por BDO	119
5.6.2.	Modalidad	120
5.6.3.	Objetivos y Temas:.....	120
5.7.	FECHA: 21/09/2023.....	121
5.7.1.	Participantes	121
5.7.1.1.	Por la Provincia de Tierra del Fuego.....	121
5.7.1.2.	Por BDO	121
5.7.2.	Modalidad	121
5.7.3.	Objetivos y Temas:.....	121
6.	PROYECTO DE LEY	122
6.1.	Consideraciones previas y fundamentos	122
6.2.	Articulado de la Ley	124
7.	NORMATIVA ESPECÍFICA PARA LA CREACIÓN Y PUESTA EN MARCHA DE UN ENTE DE GESTIÓN PARA EL PUERTO DE USHUAIA	133
7.1.	Elementos a incluir en el estatuto de sociedad portuaria de gestión, inversión y desarrollo portuario	133
7.1.1.	Funciones de la sociedad portuaria	133
7.1.2.	Principios de Descentralización Portuaria.....	134
7.1.3.	Definición de los Bienes Portuarios	134
7.1.4.	Tarifas y Tratamiento Tarifario	135
7.1.5.	Arriendo, Sociedades, Concesiones	135
7.1.6.	Régimen de los Servicios	135
7.1.7.	Seguridad Portuaria Integral	136
7.1.8.	Protección de la Libre Competencia.....	136
7.1.9.	Normas y Entes de Control Estatal.....	136
7.1.10.	Medio Ambiente.....	136
7.1.11.	Conclusiones	137
7.2.	Propuesta de Estatuto que permita la creación y puesta en marcha de un Ente de Gestión para el Puerto de Ushuaia.....	137
	BIBLIOGRAFÍA.....	147
	ANEXO AL INFORME FINAL	149

Índice de Tablas

Tabla 1 - Evolución de la población según Censos Nacionales (Números Índice 1980=100).....	4
Tabla 2 - Principales indicadores de empleo: Total de 31 aglomerados urbanos del país y aglomerado Ushuaia-Río Grande (en %).	5
Tabla 3 - Normativa Fondo para la Ampliación de la Matriz Productiva Fueguina.....	20
Tabla 4 - Códigos vinculados con la actividad portuaria alcanzados por el Impuesto sobre los Ingresos Brutos Tierra del Fuego.....	26
Tabla 5 - Códigos vinculados con la actividad portuaria alcanzados por el Impuesto sobre los Ingresos Brutos PBA Inc B.....	27
Tabla 6 - Códigos vinculados con la actividad portuaria alcanzados por el Impuesto sobre los Ingresos Brutos PBA Inc E.....	28
Tabla 7 - Actividades comprendidas en el Artículo 121 de la Ley N°15.391.....	29
Tabla 8 - Evolución Aumento del Impuesto sobre los Ingresos Brutos – Actividades vinculadas a la explotación portuaria.....	31
Tabla 9 - Evolución % del Impuesto sobre los Ingresos Brutos – Actividades vinculadas a la explotación portuaria.....	32
Tabla 10 - Códigos vinculados con la actividad portuaria alcanzados por el Impuesto sobre los Ingresos Brutos. Comparación Provincia de Buenos Aires y Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.....	37

Índice de Figuras e Imágenes

Figura 1 - Evolución del total del Comercio Internacional (en dólares corrientes).....	6
Figura 2 - Superposición de usos en el muelle del Puerto de Ushuaia.....	9
Figura 3 - Superposición de usos en el muelle del Puerto de Ushuaia.....	10
Figura 4 - Superposición de usos en el muelle del Puerto de Ushuaia.....	10
Figura 5 - Superposición de usos en el muelle del Puerto de Ushuaia.....	11
Figura 6 Cuadro resumido de conclusiones.....	15
Figura 7 - Cantidad de buques operados por año y Var %. 2019 a julio 2023.....	33
Figura 8 - Cantidad de toneladas movilizadas por año y Var %. 2019 a julio 2023.....	34
Figura 9 - Toneladas movilizadas según tipo de mercaderías. Enero a julio 2022 y 2023.....	35
Figura 10 - Evolución mensual en millones de pesos de la recaudación estimada alícuota adicional IIB sobre actividades portuarias en el puerto de Quequén. Años 2020 – 2023.....	36
Figura 11 - Cuadro resumido de conclusiones.....	73
Figura 12 - Mapa ejido Ushuaia y zonificación Código de Planeamiento Urbano.....	84
Figura 13 - Mapa zonificación Código Planeamiento Urbano.....	85
Figura 14 - Zonificación territorio de Río Grande.....	89
Figura 15 - Ejido de Río Grande.....	90
Figura 16 - Localización Puerto Caleta La Misión.....	93
Figura 17– Imagen Puerto La Caleta.....	94
Figura 18 - Mapa localización proyecto portuario y parque logístico.....	95
Figura 19 - Representación mundial de todos los puertos que participan de incentivos ESI... ..	106
Figura 20 - Layout del proyecto.....	111
Figura 21 - Localización y croquis general de la obra.....	113
Figura 22 - Mapa con la localización aproximada de puntos de atraque potenciales del Ferry entre Punta Loyola, Pcia. de Santa Cruz, y las dos alternativas potenciales en la Isla Grande de Tierra del Fuego.....	114
Figura 23 - Área potencial de implantación en la Bahía de Ushuaia.....	115
Figura 24 - Esquema del Area de Operaciones previsto en el Anteproyecto de Terminal de Carga, Pesca y Reparaciones Navales.....	115
Figura 25 - Foto de la reunión mantenida el 21/09/2023.....	120

COMPENDIO

La modernización de la gestión portuaria en la Provincia de Tierra del Fuego es considerada esencial para apoyar y promover su desarrollo económico y social fuertemente impulsado por la normativa de promoción vigente. El carácter insular del Territorio hace imprescindible la disponibilidad de servicios portuarios eficaces y eficientes, adoptando las modalidades organizativas y de gestión más modernas y en uso en el país y el mundo. Este Informe Final contiene los resultados alcanzados por la Consultoría, en estrecho intercambio de conceptos y recogiendo orientaciones de las autoridades provinciales y otros actores claves.

Para llevar a la práctica las conclusiones se ponen a disposición los proyectos de instrumentos jurídicos que deberán ser tratados en la oportunidad que la Provincia considere adecuada.

- Un Proyecto de Ley para la creación del Ente Portuario de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur (en adelante el EPTF), como entidad descentralizada y autárquica de derecho público con personería jurídica y capacidad para actuar privada y públicamente. Esta normativa también crea dos Sociedades Portuarias-
- Un Proyecto de Estatuto, a dictar por el Poder Ejecutivo Provincial, para la creación y puesta en marcha de un Ente de Gestión para el Puerto de Ushuaia, con la modalidad de Sociedad Anónima. La Sociedad se denominará “Sociedad de Inversión, Desarrollo y Gestión Portuaria Sur del Paralelo 54 S.A.”. En el cumplimiento de las actividades propias de su objeto social y en todos los actos jurídicos que formalice, podrá usar, indistintamente, su nombre completo o el abreviado “Puerto Sur S.A.”.
- Una identificación de los elementos que debería contener cualquier otro Estatuto de Sociedad Portuaria a ser creada por la Provincia, en especial el que corresponda en su momento a la Sociedad de Inversión, Desarrollo y Gestión Portuaria Norte S.A., que tendrá a su cargo la explotación y gestión de las áreas públicas portuarias de Río Grande y zona de influencia y todas las instalaciones públicas al norte del paralelo 54° de latitud sur, existentes o por crearse.

INTRODUCCIÓN

La Provincia de Tierra del Fuego fue creada por Ley Nacional del año 1990, la Constitución Provincial fue sancionada y promulgada en 1991 y el nuevo régimen nacional de puertos, que dispone la provincialización de los mismos nuevos enfoques de administración, fue dictado posteriormente, en el año 1992. El marco normativo que define las características institucionales de la administración y gestión portuaria provincial fue sancionada y promulgada en abril de 1993. Así, los nuevos enfoques incluidos en la Ley Nacional 24093 tuvieron poco espacio temporal de consideración y asimilación en el enfoque provincial.

Pasados 30 años, se ha considerado oportuno encarar el estudio de la modernización de la gestión y administración portuaria de la Provincia, incluyendo la modalidad de Consorcio Público- Privado incorporada en la administración y gestión de otros puertos provincializados.

En este Informe se presentan los resultados logrados, incluyendo el planteamiento de diferentes enfoques posibles a partir de la experiencia portuaria internacional y local. Este abanico de posibilidades permitirá que los actores involucrados del Gobierno de la Provincia fijen las orientaciones a seguir, fue considerado en distintas reuniones con funcionarios y técnicos del Gobierno Provincial y otros actores relevantes, según se explica en el Capítulo 5, lo que permitió culminar las labores de la consultoría con anteproyectos normativos que se articulan con las políticas sectoriales de la Provincia.

En la sección siguiente se presenta una visión resumida para establecer el contexto y los principales lineamientos elaborados. Las restantes secciones ofrecen los detalles y datos específicos que fundamentan esos lineamientos.

1. MARCO DE REFERENCIA Y CONCLUSIONES DEL INFORME

La finalidad última del presente estudio es “Aumentar la eficiencia de la infraestructura portuaria existente y de otros modos de transporte en Tierra del Fuego así como generar nuevos servicios portuarios en otras localizaciones provinciales...” y para lograrla se propone como objetivo general “Elaborar los proyectos normativos necesarios que permitan modernizar la creación, administración y explotación de puertos con la participación del sector privado, bajo la modalidad de Consorcios de Gestión.”¹ Esta normativa debe tener en cuenta una visión de largo plazo, dado que los efectos de los cambios institucionales y legales a considerar se concretan a lo largo de décadas y que los recursos a comprometer por todos los actores que participen del proceso son sustancialmente muy elevados y de lenta recuperación.

Por ello en primer término se expone un marco de referencia de largo plazo a tener en cuenta y luego, dentro de ese horizonte temporal, las principales conclusiones obtenidas para comenzar de inmediato con la modernización propuesta.

1.1. Marco de Referencia

1.1.1. Geografía

La provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur concentra su poblamiento y la actividad social, económica, y político-institucional en la parte de la Isla Grande que se integra en los límites de la Argentina. Esta característica justifica que se destaque que “la insularidad es la principal característica geográfica del territorio fueguino”². Y no solamente la insularidad, sino “la insularidad austral”, que conlleva a la vez que el carácter bioceánico, los relativamente altos costos y tiempos de transporte para su vinculación con el territorio continental y con el resto del mundo.³

¹ Anexo I - Plan de Trabajos, Contrato de Obra C.F.I. BDO

² : Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)/Secretaría de Industria y Desarrollo Productivo de la Argentina/Ministerio de Producción y Ambiente de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, “Oportunidades y desafíos para la transformación productiva fueguina”, *Documentos de Proyectos* (LC/TS.2022/195-LC/BUE/TS.2022/20), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2022.

³ Ibidem

1.1.2. Régimen Especial fiscal y aduanero

En 1972 se sancionó la Ley N° 19.640, que le otorgó un régimen especial fiscal y aduanero a la actual Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas de Atlántico Sur (se describe en la sección 2 de este Informe). Su impacto socio-económico ha sido notable, tanto en materia de crecimiento demográfico, como de producción, empleo e intercambio de bienes.

Tabla 1 - Evolución de la población según Censos Nacionales (Números Índice 1980=100)

AÑOS	PAIS	PTDF
1980	100,0	100,0
1991	116,7	253,6
2001	129,7	369,5
2010	143,5	465,0
2022	164,7	696,8

Fuente: Elaboración propia con datos de INDEC e IPIEC

El aumento de la población se transformó en un fenómeno sostenido y de ritmo notoriamente superior al del resto del país. La tasa anual acumulativa de crecimiento poblacional del período casi alcanza al 1,2% para todo el país y supera el 4,7% para la provincia, esto es la cuadruplica. a lo largo de 42 años.

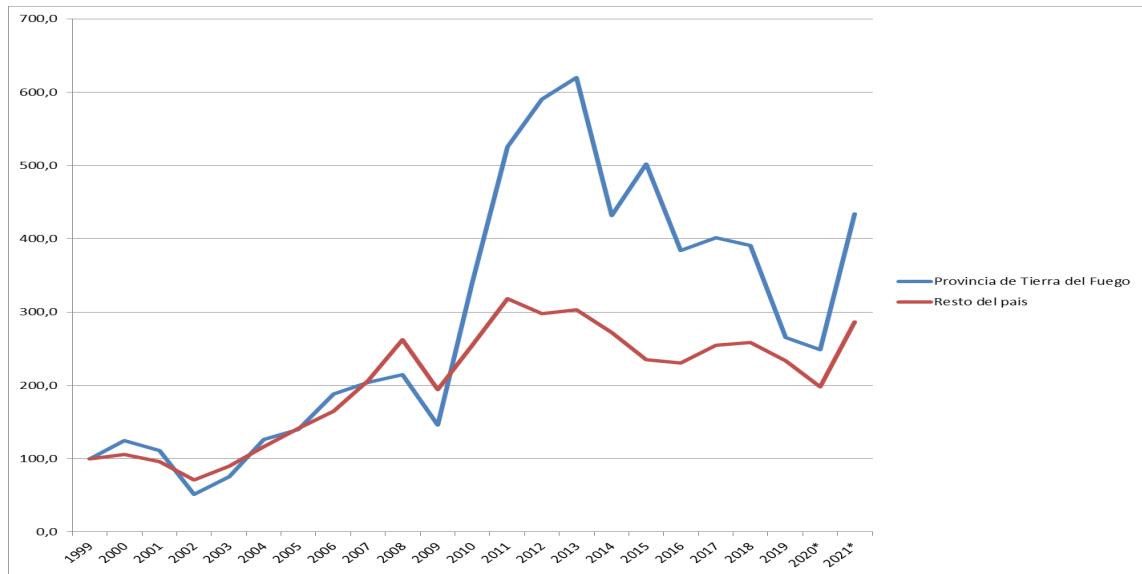
Los principales indicadores de empleo para el aglomerado Ushuaia-Río Grande (con exclusión del año 2020 cuya atipicidad por la pandemia impide considerarlo) revelan, por comparación con el total de los aglomerados urbanos medidos por INDEC, una menor tasa de desocupación y una proporción más baja de población ocupada demandante de empleo, datos inequívocos de una más sólida situación ocupacional.

Tabla 2 - Principales indicadores de empleo: Total de 31 aglomerados urbanos del país y aglomerado Ushuaia-Río Grande (en %)

Año	Trimestre	Área geográfica							
		Total 31 aglomerados urbanos	Ushuaia-Río Grande	Total 31 aglomerados urbanos	Ushuaia-Río Grande	Total 31 aglomerados urbanos	Ushuaia-Río Grande	Total 31 aglomerados urbanos	Ushuaia-Río Grande
		Tasa de actividad		Tasa de empleo		Tasa de desocupación		Tasa de ocupados demandantes de empleo	
2016	2°	46,0	45,0	41,7	41,9	9,3	6,9	15,7	3,0
	3°	46,0	46,7	42,1	44,1	8,5	5,6	14,2	6,1
	4°	45,3	47,3	41,9	44,5	7,6	5,9	14,6	7,1
2017	1°	45,5	44,0	41,3	40,6	9,2	7,7	14,1	8,1
	2°	45,4	44,0	41,5	41,2	8,7	6,2	14,7	6,5
	3°	46,3	42,3	42,4	39,9	8,3	5,7	15,4	6,6
	4°	46,4	43,5	43,0	41,1	7,2	5,5	14,7	4,3
2018	1°	46,7	45,3	42,4	41,9	9,1	7,5	15,3	5,3
	2°	46,4	45,0	41,9	42,0	9,6	6,8	16,0	4,1
	3°	46,7	41,5	42,5	38,7	9,0	6,9	16,7	5,7
	4°	46,5	41,7	42,2	38,8	9,1	6,9	17,3	3,0
2019	1°	47,0	45,0	42,3	39,1	10,1	13,0	17,5	6,0
	2°	47,7	44,9	42,6	40,7	10,6	9,4	18,3	5,3
	3°	47,2	43,2	42,6	38,7	9,7	10,3	18,6	8,1
	4°	47,2	44,1	43,0	39,9	8,9	9,5	19,0	11,3
2021	1°	46,3	46,0	41,6	40,4	10,2	12,3	16,5	12,5
	2°	45,9	47,1	41,5	42,4	9,6	9,9	17,0	9,6
	3°	46,7	45,5	42,9	43,3	8,2	4,8	16,5	13,2
	4°	46,9	44,0	43,6	41,6	7,0	5,4	17,4	11,1
2022	1°	46,5	46,2	43,3	44,0	7,0	4,6	15,5	10,4
	2°	47,9	48,7	44,6	46,6	6,9	4,3	16,3	7,5
	3°	47,6	45,9	44,2	43,6	7,1	5,0	16,0	10,1
	4°	47,6	48,9	44,6	47,0	6,3	4,0	15,4	8,9
2023	1°	48,3	49,9	45,0	48,2	6,9	3,4	14,8	13,8

Fuente: Elaboración Propia a partir de EPH INDEC, metodología desde 2016 en adelante.

También a título ilustrativo se puede apreciar que el comercio internacional de la Provincia (suma del valor anual de exportaciones más importaciones, en dólares corrientes) creció relativamente más que el del total del país (excluyendo la Provincia).



**Figura 1 - Evolución del total del Comercio Internacional (en dólares corrientes)
(Números Índice 1999 = 100 de cada unidad territorial)**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de INDEC e IPIEC.

1.1.3. Perspectivas de largo plazo del Régimen.

El régimen establecido en la Ley 19.640, no tiene un límite temporal. No obstante, sí existe un horizonte temporal para el denominado “Subrégimen Industrial” Mediante el Decreto Nacional N° 727/21, se amplía el plazo de vigencia hasta el 31 de diciembre del año 2038, y se establece que cumplidos 12 años de vigencia y siempre que se mantenga vigente el régimen especial de beneficios de la Zona Franca Manaus en la República Federativa del Brasil, se prorrogará por 15 años adicionales a partir del 1 de enero de 2039. Esta situación se encontraría saldada, en principio, dado que, en el año 2014 mediante una enmienda Constitucional⁴ de la Constitución de la República Federativa de Brasil se extendió la vigencia por el lapso de 50 años el régimen de zona franca de Manaus. Bajo la perspectiva de un régimen promocional que se mantiene a lo largo de los años y tiene una previsión sostenida a futuro, es razonable prever la existencia de una demanda creciente de servicios logísticos y portuarios y, por ende, la necesidad de avanzar en la elaboración del marco institucional de consorcios de gestión portuaria con participación privada.

1.1.4. Ampliación de la estructura productiva

Con esta finalidad, también a largo plazo, se ha creado el Fondo para la Ampliación de la Matriz Productiva Fueguina (FAMP Fueguina) como un

⁴ https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc83.htm

fideicomiso con recursos asociados al Subrégimen Industrial, lo cual asegura el financiamiento del crecimiento de la producción.⁵

1.1.5. Infraestructura Portuaria y de Transporte

Existe consenso entre diferentes estudios que la inversión en infraestructura de transporte, y en logística en general, no ha acompañado suficientemente esta sostenida expansión. En los hechos, la entrada y salida de cargas a la Isla tiene dos accesos prácticamente excluyentes (exceptuando los combustibles): el Puerto de Ushuaia para la vía marítima y el paso fronterizo de San Sebastián para el movimiento de camiones, debiendo atravesar territorio chileno, y luego en general reingresar a territorio continental argentino. Del mismo modo, el movimiento turístico se concentra por el Puerto de Ushuaia, por vía aérea o por el Paso Fronterizo.

No se ha detectado hasta el momento la existencia de una instancia de alto nivel público de planificación y coordinación de la inversión en infraestructura, equipamiento y organización de los distintos modos de transporte, ni en lo que aplicación de medios estatales se refiere.

1.1.6. Situación actual de la infraestructura

El Consejo Federal de Inversiones (C.F.I.) dio a conocer en el año 2012 el material constitutivo del Master Plan Logístico⁶ y en el año 2013 el Plan Logístico de Tierra del Fuego⁷. La situación existente era caracterizada así: “La infraestructura de esta provincia, como sucede en otras tantas, ha sufrido el letargo de la inversión en obras de infraestructura. En el caso particular de Tierra del Fuego cuando se habla de obra pública, se hace referencia a la relacionada con la vivienda social y/o la escuela pública, y no sobre la infraestructura necesaria para apuntalar y acompañar el desarrollo productivo.” El Plan recomienda diferentes proyectos en materia de transporte, que por ahora no han sido llevados a la práctica. También recomienda “un modelo de operación portuaria mixta, siguiendo los modelos de gestión vigentes a nivel internacional, compromiso de mejorar eficiencia, de mejora continua de la gestión y mantenimiento de costos operativos más bajos” y “.el establecimiento de mecanismos de administración de las principales infraestructuras, tales como

⁵ Decretos Nacionales 725/2002 y 727/2002.

⁶ MASTER PLAN LOGISTICO de la PROVINCIA TIERRA DEL FUEGO Etapa 5 INFORME al 25/04/2012. CFI TGI Tecnología, Gestión, Innovación.

⁷ Telser, Jorge, Plan logístico de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur / Jorge Telser; con colaboración de Pablo Lodi ... [et.al.]. - 1a ed. - Buenos Aires. Consejo Federal de Inversiones, 2013. 94 p. il. ; 29x21 cm. ISBN 978-987-510-216-3

terminales portuarias y parques industriales, que contemplen roles protagónicos de los usuarios, con posibilidad de emitir resoluciones de carácter vinculante.”⁸

En un estudio reciente de la Dirección Provincial de Puertos se afirma: “actualmente el puerto de Ushuaia se halla en un estado operativo crítico debido a que, fundamentalmente su infraestructura de muelle y plazoleta de contenedores, se hallan al borde de colapsar debido a la multiplicidad de operaciones simultáneas que exceden sus capacidades operativas actuales.”

“Todas estas operaciones portuarias, implican una cantidad considerable de personal afectado a los mismos más los vehículos y equipos que se deben utilizar, generando una congestión de tránsito peatonal y vehicular que superan ampliamente la capacidad de carga que razonablemente se puede considerar como segura y eficiente para una instalación portuaria como la de Ushuaia”

“En efecto, actualmente se manifiestan serios problemas directos por la falta de superficie para almacenaje de contenedores y carga a granel; por falta de muelle disponible para atraque de buques en varios meses del año (fundamentalmente de noviembre a marzo); por insuficiencia de la red de provisión de agua potable a buques con un consumo que crece año a año; por falta de espacios de estacionamiento y circulación de los equipos vehiculares pesados (camiones, grúas, etc.) que operan dentro del puerto, que incluyen picos de hasta 40 buses para movimiento de turistas; por alto grado de inseguridad para el tránsito peatonal dentro del predio portuario; por falta de infraestructura para funcionamiento de distintas reparticiones oficiales nacionales y provinciales con jurisdicción permanente en la actividad marítimo portuaria; por la inconveniencia de tener que permitir tráfico marítimo de unidades turísticas locales encimadas con las operaciones de amarre y desamarre de buques de gran porte; por la falta de superficies cubiertas para almacenaje de mercaderías que aduaneramente requieren estar dentro de una zona primaria; y en fin, por un sin número de inconvenientes de comunicación, iluminación, accesos, estacionamientos, circulación, seguridad, competencias, etc., que conforman una situación en conjunto que se puede definir como de COLAPSO OPERATIVO.”⁹

⁸ Dado que el presente informe es propiedad del C.F.I. se entiende que no requiere permiso especial para las citas efectuadas.

⁹ NUEVA TERMINAL PORTUARIA PARA CARGA, PESCA Y REPARACIONES NAVALES. Bahía de Ushuaia. DIRECCIÓN PROVINCIAL DE PUERTOS. Dirección de Estudios y Proyectos. 2023

Las siguientes imágenes, extraídas de un video publicado en la página de la DPP, presenta la superposición de usos en el mismo muelle, previo a las obras de extensión que no han modificado dicha situación.

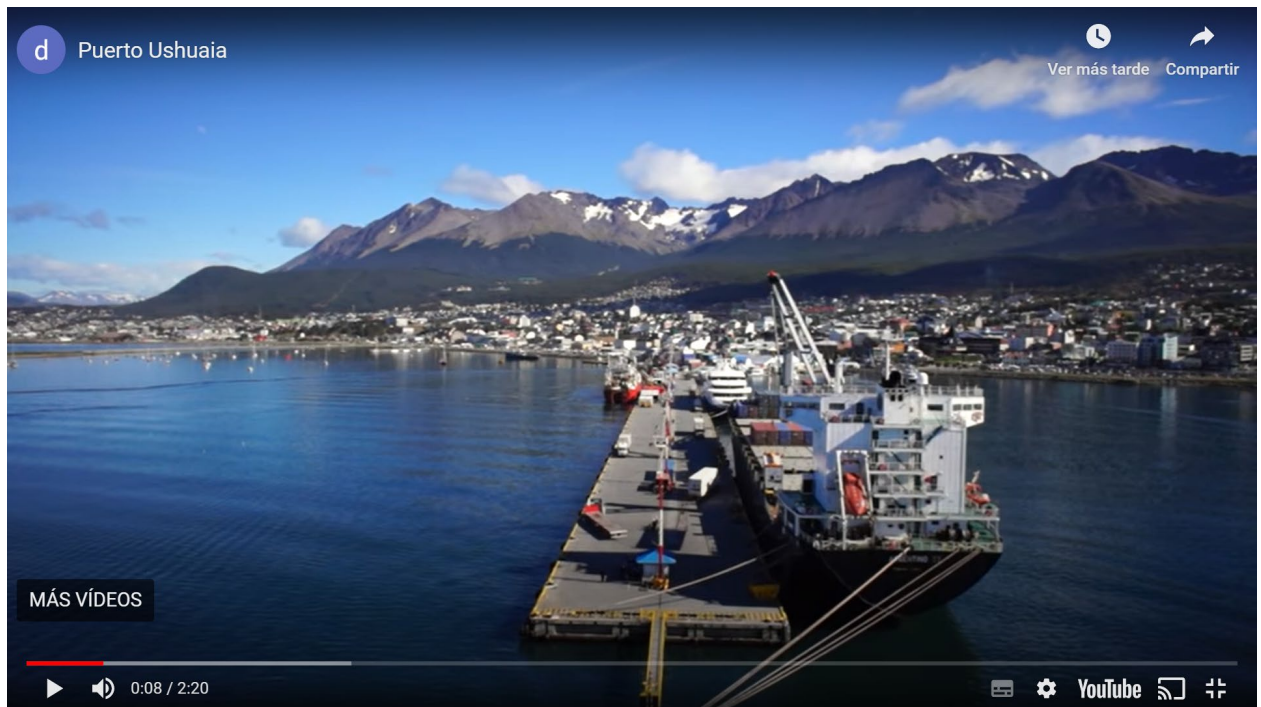


Figura 2 - Superposición de usos en el muelle del Puerto de Ushuaia

Fuente: Captura de imágenes desde: <https://www.dpp.gob.ar/web/category/videos/>



Figura 3 - Superposición de usos en el muelle del Puerto de Ushuaia

Fuente: Captura de imágenes desde: <https://www.dpp.gob.ar/web/category/videos/>



Figura 4 - Superposición de usos en el muelle del Puerto de Ushuaia

Fuente: Captura de imágenes desde: <https://www.dpp.gob.ar/web/category/videos/>



Figura 5 - Superposición de usos en el muelle del Puerto de Ushuaia

Fuente: Captura de imágenes desde: <https://www.dpp.gob.ar/web/category/videos/>

1.2. Conclusiones

1.2.1. Conclusiones sobre la organización de Puertos en la Argentina

La organización Portuaria Argentina, no presenta un único modelo de éxito, ya que existen modelos 100% privados como los puertos cerealeros del Río Paraná, como también puertos de la propiedad del estado y consorcios de gestión, todos con resultados de gobernanza y administración aceptables.

Por otro lado, la administración de puertos públicos está sujeta a varios esquemas en los que la presencia de los privados es mayor o menor. Claramente, los de mayor éxito son aquellos en los que los privados, con su experiencia en la materia tienen mayor influencia (Dock Sud, Bahía Blanca, etc.) y en los que patrimonialmente el puerto mantiene una separación definida de la administración central.

1.2.2. Conclusiones sobre Gobernanza y Administración portuaria

No existe una modalidad de aplicación universal. Se han relevado y analizado información institucional, normativa y de gestión expuesta en la Sección 2 de este Informe y que son herramientas a los efectos de contribuir a la formación de puntos de vista de las áreas gubernamentales involucradas; el objetivo final es que se puedan adoptar las decisiones que estimen convenientes y viables, en relación con cambios normativos y de organización de la administración y gestión de puertos en la Provincia.

Con relación a los modelos de gobernanza, existe a nivel nacional una tendencia a mantener separado el órgano de gestión o administración portuaria respecto al órgano que decide las políticas generales portuarias a llevarse a cabo en las provincias. Así, por ejemplo, en la Provincia de Buenos Aires, está la Subsecretaría de Asuntos Portuarios y la administración es llevada a cabo por los distintos consorcios de gestión, además de los puertos privados y recreativos, que son alrededor de 200. Lo mismo ocurre a nivel federal, la política es llevada a cabo por la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante del Ministerio de Transporte de la Nación, mientras que la gestión y administración del Puerto de Buenos Aires es llevada a cabo por la Administración General de Puertos.

Con respecto a la conformación de los entes que se dedican a la administración de los puertos, existen varios modelos, a saber:

a) Un ente público no estatal que administra un solo puerto y deriva la explotación de la superestructura a concesionarios privados (Por ejemplo: Quequén y Bahía Blanca) con una participación de factores privados y funcionamiento hacia los terceros de sociedad comercial.

b) Un ente público no estatal provincial que administra todos los puertos de dominio público de la provincia.

c) Cualquiera de las versiones de a) o b) pero con un manejo 100% estatal y cesión de la infraestructura y explotación comercial a privados.

d) Cualquiera de las versiones de a) o b) pero con manejo de las operaciones por el estado (el menos común).

Cualquiera de las posibilidades mencionadas en el párrafo anterior está claramente permitida por la Leyes Federales, más aún, puede entenderse que

es un área en la que las Provincias tienen plenas facultades para asumir el modelo que estimen pertinente.

Al respecto es necesario tener presente la cuestión del dominio del terreno. En ese sentido, en el caso de puertos privados, estos están sujetos al control del gobierno federal en materia de habilitación y poder de policía portuaria. Solo pueden estar sujetos al control de la provincia en materia de impuestos, de tránsito de acceso y en cuestiones medioambientales. En este sentido, con respecto a los puertos privados no podría constituirse un modelo de consorcio de gestión.

Asimismo, es relevante que se considere cuidadosamente el modelo de equilibrio de sectores que vayan a participar en el directorio de un ente en el caso que exista la decisión de avanzar en un ente público no estatal, con autonomía financiera y funcional respecto a las autoridades políticas de la provincia. Para ello es útil tener en cuenta la distribución de atribuciones y facultades en Madryn, Quequén, Bahía Blanca y La Plata, donde hay diferentes participaciones para la toma de decisiones y capacidad de veto de los representantes del Estado y de los privados, incluyendo la representación de los trabajadores.

Para que el ejercicio de análisis sea integral, deberá tener en cuenta la situación social, los actores que actúan en la actividad marítimo, portuario y comercial provinciales, la capacidad y facultades de intervención, regulación y decisión del Gobierno Provincial y por último seleccionar un diseño que tienda a lograr el mejor resultado posible en términos objetivos operativos y financieros. En resumen, la Provincia posee las capacidades legales para adoptar el modelo que sea más conveniente para sus intereses y para asegurar el desarrollo adecuado de los puertos ubicados en su jurisdicción.

En el apartado 1.3. una vez consideradas las necesidades de inversiones en infraestructura, se recomienda una arquitectura institucional acorde a los requerimientos identificados.

1.2.3. Conclusiones sobre necesidades de inversiones en infraestructura.

La Provincia va a demandar importantes montos de recursos para acompañar la infraestructura de transporte al crecimiento previsible de la producción. Esto requerirá realizar un planeamiento integral del transporte que sirva de marco para tomar las decisiones de inversión (proyectos prioritarios) de los distintos modos de transporte. Para ello se recomienda la habilitación de una instancia de alto nivel gubernamental dedicada a la Planificación del Transporte,

y cuyas elaboraciones sean el marco para los proyectos específicos que elaboren las distintas reparticiones y organismos.

1.2.4. Proyectos De Expansión Portuaria en la Provincia

Ampliación puerto de Ushuaia

El proyecto de ampliación del Puerto de Ushuaia, recién inaugurado, de 104 metros del Muelle Comercial incluye una superficie hormigonada de casi 3.000 metros cuadrados, lo que mejorará en un 20% la capacidad de amarre y otorgará nuevas oportunidades de desarrollo productivo y económico con la llegada de embarcaciones de mayor porte, como cruceros turísticos, buques de carga y pesqueros¹⁰. Previo a su realización se realizó el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental (EIA) y Plan de Gestión Ambiental Social (PGAS) los que fueron oportunamente presentados en agosto 2021¹¹, en audiencia pública y posteriormente aprobados por la Secretaría de Ambiente de la Provincia.

Nuevo puerto en Río Grande

La empresa IATEC S.A. propuso realizar un nuevo Puerto provincial en la ciudad de Río Grande fundamentalmente, pero no en forma exclusiva, orientado a atender la demanda de contenedores. Se trata de un puerto a llevar a cabo en un predio privado, Estancia Las Violetas, sobre la Ruta Nacional 3, a 25 km al norte de la ciudad de Río Grande. El mismo comprende una superficie de 224 Ha..El EIA del mismo se presentó en marzo de 2023 en audiencia pública¹², y al presente la firma que lo impulsa está realizando las adecuaciones del estudio correspondiente con miras a atender las observaciones planteadas, en trámite en la Secretaría del Ambiente.

Otras iniciativas de la D.P.P.: Complejo Portuario en Ushuaia

La D.P.P. ha informado de un anteproyecto¹³ para la construcción de un Complejo Portuario en la bahía de Ushuaia, que incluiría una nueva terminal de

¹⁰ <https://comexonline.com.ar/noticias/val/61046/inauguran-la-ampliacion-del-muelle-de-ushuaia.html>

¹¹ <https://www.dpp.gob.ar/web/se-realizo-la-audiencia-publica-por-el-estudio-de-impacto-ambiental-de-la-ampliacion-del-muelle-comercial/>

¹² <https://www.eldiariodelfindelmundo.com/noticias/2023/03/13/100390-rio-grande-va-a-tener-su-puerto-resguardando-el-ambiente>

¹³ NUEVA TERMINAL PORTUARIA PARA CARGA, PESCA Y REPARACIONES NAVALES. Bahía de Ushuaia. DIRECCIÓN PROVINCIAL DE PUERTOS. Dirección de Estudios y Proyectos, 2023.

carga, pesca y reparaciones navales, que en sucesivas etapas alcanzaría casi 27 Ha. De acuerdo con la información recibida, a la fecha no se ha presentado un estudio de impacto ambiental de esta iniciativa.

Base Naval Integrada Ushuaia

En ejecución, Ministerio de Defensa de la Nación.

1.3. Recomendaciones Institucionales y normativa propuesta

De los análisis previos y reuniones mantenidas surgió como conclusión el siguiente enfoque como el más apropiado:

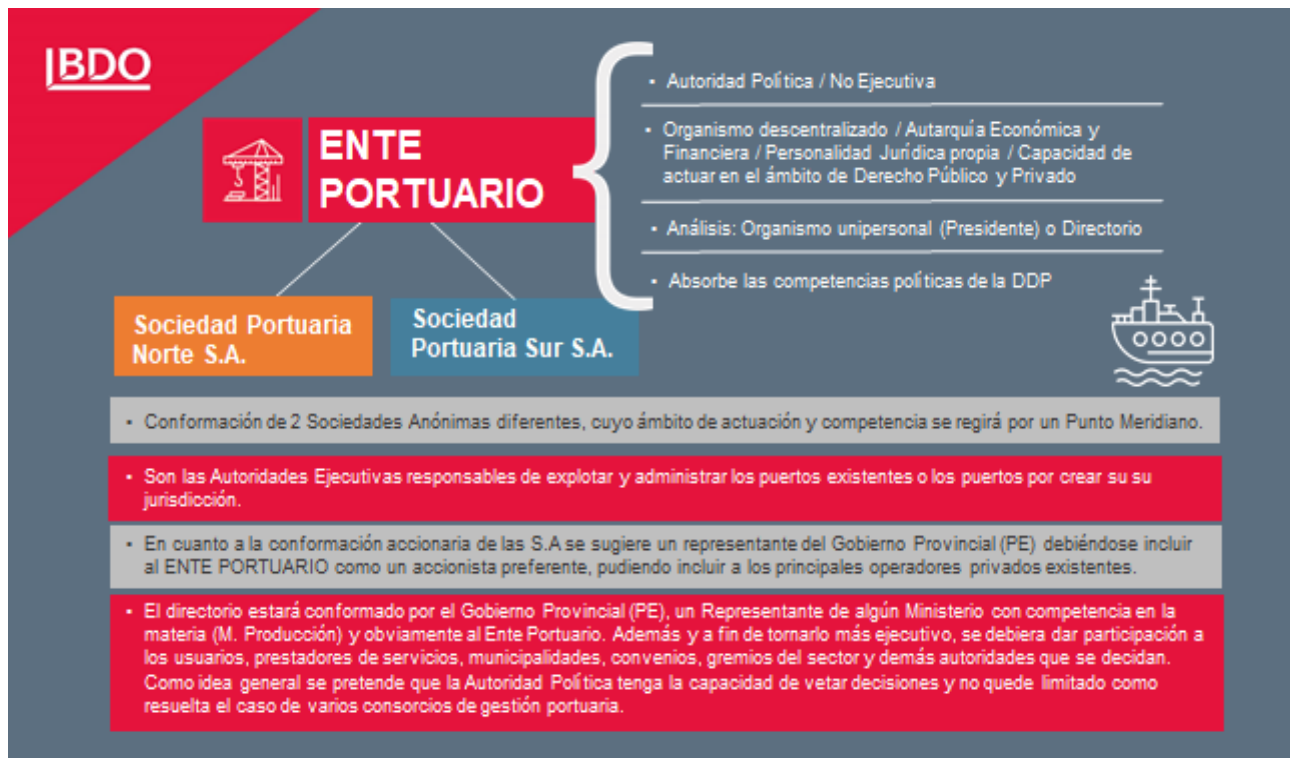


Figura 6 Cuadro resumido de conclusiones

Fuente: Elaboración propia

En los capítulos 6 y 7 se incluyen los respectivos proyectos de normativa para instrumentar el esquema descripto.

2. REGÍMENES IMPOSITIVOS Y DE PROMOCIÓN EN LA PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO

2.1. Régimen impositivo

A los fines de describir el régimen impositivo en los cuales se encuadran los proyectos portuarios, se debe realizar una descripción de la situación fiscal en la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas de Atlántico Sur, así como los principales cambios y modificaciones que delimitan la actividad productiva tanto en materia de impuestos nacionales, como provinciales.

2.1.1. Régimen especial de Tierra del Fuego, Antártida e Islas de Atlántico Sur

En 1972 se sancionó la Ley N° 19.640, que le otorgó un régimen especial fiscal y aduanero a la actual Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas de Atlántico Sur. Dicho régimen respondía a la peculiar situación geográfica extremadamente austral y las condiciones climáticas con las consecuencias que esto genera de forma directa en materia del relativo aislamiento, calidad de vida y grado de actividad económica y su desarrollo.

A lo largo de los años este régimen se ha mantenido en lo sustancial, aunque sufriendo varias modificaciones, las cuales se detallarán brevemente con el fin de dar a conocer la situación actual que rige en materia impositiva en la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas de Atlántico Sur.

Los artículos 1, 2, 3 y 4 de la normativa establecen los beneficios fiscales, eximiendo del pago de todo impuesto nacional a las personas de existencia visible o ideal y sucesiones indivisas, por hechos, actividades u operaciones que se realicen en el Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur o bienes existentes en dicho Territorio. Se exceptúan los tributos nacionales con afectación especial de más de la mitad y los tributos que revisten el carácter de tasas por servicios, los derechos de importación y exportación. Los principales impuestos nacionales alcanzados por la exención son: Impuestos a las Ganancias, Impuesto al Valor Agregado e Impuestos Internos.

El Artículo 5 dispone la creación del área franca en el Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, exceptuando a la Isla Grande de la Tierra del Fuego, que cuenta con el beneficio de un área aduanera especial (AAE) (Artículo 10).

Las importaciones al área franca, procedentes de su exterior, incluido el territorio Nacional, no estarán sujetas a derechos, impuestos con o sin afectación especial, contribuciones especiales o tasas con motivo de la importación¹⁴. Las exportaciones, no están sujetas a derechos, impuestos con o sin afectación especial, contribuciones especiales o tasas con motivo de la exportación.¹⁵

En el AAE las importaciones procedentes del extranjero o de áreas francas nacionales contarán con una exención total de derechos de importación, en caso que se haya efectuado en territorio continental (excluidas áreas francas) y haya tributado por dicho concepto un derecho que resulte inferior al 50% sobre el valor en aduana, sin computar a este efecto precios oficiales mínimos, o del 90% computado sobre el valor en aduana en caso de ser bienes de capital o materias primas afectados a actividades industriales en el área (Artículo 11). Para los supuestos no comprendidos con anterioridad los derechos de importación se reducen a la mitad. Exención total de impuestos, con afectación especial o sin ella y de contribuciones especiales con motivo de la importación, existentes o que se crearen en el futuro¹⁶, y exención total de las tasas por servicio de estadística y por comprobación de destino.

Las importaciones al área aduanera especial de mercaderías procedentes del territorio continental nacional, excluidas áreas francas, quedan totalmente exentas de derechos de importación, impuestos con o sin afectación especial, contribuciones especiales (incluido el impuesto a los fletes marítimos de importación) a, o con motivo de, la importación, de las tasas por servicio de estadística y por comprobación de destino, sí hasta el momento de su exportación a la isla en cuestión, se encontraran en libre circulación aduanera dentro del territorio continental nacional, excluidas áreas francas.

Las exportaciones del área aduanera gozarán de una exención total de derechos de exportación, de todos los impuestos con o sin afectación especial, de las contribuciones especiales con motivo de exportación y de la tasa por servicio de estadística (Artículo 13).

Los beneficios otorgados no son un impedimento para la aplicación de beneficios adicionales para la importación al resto del territorio continental nacional. En tal sentido, el Artículo 19, les da tratamiento a las importaciones al territorio nacional continental, excluidas las áreas francas, de mercaderías procedentes del área aduanera especial, las mercaderías originarias del área

¹⁴ Incluye al impuesto a los fletes marítimos de importación.

¹⁵ Comprende a los fletes marítimos de la exportación.

¹⁶ Exceptuando cuando la ley respectiva expresamente estableciere su aplicación al supuesto.

aduanera especial, las cuales se encontrarán totalmente exentas de derechos de importación, de la tasa de estadística y de la tasa por comprobación de destino, de todo otro impuesto, con o sin afectación especial o contribución especial. No obstante, se encontrarán sujetas a los impuestos internos al consumo, con tratamiento equivalente al de una mercadería extranjera que se importa del extranjero.

Las exportaciones desde el territorio nacional continental al área especial contarán con una exención total de tributos con motivo de la exportación (incluye los impuestos de coparticipación federal, el impuesto a los fletes marítimos de exportación, en su caso exclusivamente en la parte correspondiente al transporte entre el territorio continental nacional y el área aduanera especial, pero excluye la tasa por servicios aduaneros extraordinarios).

Se considera mercaderías originarias del área aduanera especial o del área franca las siguientes: sí fueron producidas íntegramente o fueron objeto de un proceso final, al tiempo de exportación que implique una transformación o trabajo sustancial o se encuadren en algún caso especial que habilite la normativa.

2.1.2. Horizonte temporal del régimen

El régimen establecido en la Ley 19.640, no tiene un límite temporal. No obstante, sí existe un horizonte temporal para el denominado “Subrégimen Industrial” aplicable a las empresas industriales situadas en el AAE que utilizan insumos importados para producir y tienen como destino principal el territorio continental nacional.

Este subrégimen cuenta con proyectos industriales aprobados hasta 1989, los aprobados en el marco del Decreto Nacional N°479 de 1995, los aprobados en el Decreto N°490 del 2.003 que daba vigencia hasta el 31 de diciembre de 2013. Mediante el Decreto N°1234 de 2007 se amplió el plazo de vigencia de los derechos y obligaciones acordados en el marco de la Ley N°19.640, los decretos 479/95 y 490/03 y normas complementarias hasta el 31 de diciembre del año 2023.

Mediante el Decreto Nacional N° 727/21, se amplía el plazo de vigencia hasta el 31 de diciembre del año 2038, y se establece que cumplidos 12 años de vigencia y siempre que se mantenga vigente el régimen especial de beneficios

de la Zona Franca Manaus en la República Federativa del Brasil, se prorrogará por 15 años adicionales a partir del 1 de enero de 2039.

Esta situación se encontraría saldada, en principio, dado que en un comienzo la zona franca de Manaus tenía como fecha límite 1997, es decir, 30 años, el cual fue prorrogado en 1985 hasta el 2007, en 1988 y con la reforma de la Carta Magna de Brasil, se extendió el plazo a 2013. En 2007 se prorrogó hasta 2023, para, por último, en 2014 mediante una enmienda Constitucional¹⁷ extender la vigencia por el lapso de 50 años, por lo cual el régimen de zona franca de Manaus se extendería hasta el año 2073.

Bajo la perspectiva de un régimen promocional que se mantiene a lo largo de los años y tiene una previsión sostenida a futuro, es razonable prever la existencia de una demanda creciente de servicios logísticos y portuarios y, por ende, la necesidad de avanzar en la elaboración del marco institucional de consorcios de gestión portuaria con participación privada.

2.1.3. Fondo para la Ampliación de la Matriz Productiva Fuegoína

Mediante el Artículo 4, el Decreto Nacional N° 727/21 se establece un requisito adicional para acceder a las medidas del subrégimen industrial mencionado. El mismo es que se deben comprometer a realizar aportes mensuales obligatorios equivalentes al 15% del beneficio obtenido en concepto de Impuesto al Valor Agregado por la venta de los productos que resulten vinculados a los proyectos industriales aprobados en el marco del Régimen de la Ley N° 19.640 y su normativa reglamentaria. Estos fondos integrarán el Fondo para la Ampliación de la Matriz Productiva Fuegoína, creado por Decreto Nacional N° 725 de 2021.

Como se comentó, este decreto amplió el plazo de vigencia del subrégimen industrial hasta el 31 de diciembre del año 2038, y estableció que cumplidos 12 años de vigencia y siempre que se mantenga el régimen especial de beneficios de la Zona Franca Manaus en la República Federativa del Brasil, se prorrogará por 15 años adicionales (a partir del 1/01/2039).

En su Artículo 4, establece un requisito adicional para acceder a las medidas de este subrégimen industrial: comprometer a realizar aportes mensuales obligatorios equivalentes al 15% del beneficio obtenido en concepto

¹⁷ https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc83.htm

de Impuesto al Valor Agregado por la venta de los productos que resulten vinculados a los proyectos industriales aprobados en el marco del Régimen de la Ley N°19.640 y normativa reglamentaria. Estos fondos integrarán el Fondo para la Ampliación de la Matriz Productiva Fueguina (FAMP), creado por Decreto Nacional N° 725 de 2021.

Adicionalmente en su Artículo 2 señala que el objeto del Fondo será la aplicación de recursos orientados a la concesión de préstamos, la realización de aportes de capital, el otorgamiento de Aportes No Reembolsables y al fondeo de todo otro instrumento destinado a la ejecución y financiación de proyectos productivos que resulten elegibles. El fin que perseguirá será el de viabilizar la adquisición e instalación de bienes de capital, la fabricación de bienes, la provisión de servicios, el financiamiento de obras de infraestructura o de capital de trabajo de nuevos proyectos estratégicos, en pos de ampliar la matriz productiva y mejorar la competitividad de la provincia fueguina.

Dentro de las obras de infraestructura cuyo objeto sea el de ampliar la matriz productiva y mejorar la competitividad de la Provincia se encuadra la posibilidad de otorgar financiamiento a través de alguno de los instrumentos que detalla este decreto, a la intervención en cuestiones vinculadas con la actividad portuaria.

A continuación, se expone en un cuadro la normativa vinculada a la creación de este Fondo, que es un fideicomiso público.

Tabla 3 - Normativa Fondo para la Ampliación de la Matriz Productiva Fueguina

Normativa	Descripción
Decreto 725/2021	Servicios de manipulación de carga en el ámbito portuario
Decreto 727/2021	Promoción Industrial Tierra del Fuego. Establecimiento de plazos de derechos y obligaciones
Resolución 85/2022 Honorable Senado de la Nación	Otorgar validez al Decreto 725/21
Resolución 275/2022 Ministerio de Desarrollo Productivo	Aprueba las normas que regirán la implementación y ejecución del Fondo para la Ampliación de la Matriz Productiva Fueguina – "FAMP-Fueguina" y el modelo de contrato de fideicomiso
Resolución 588/2022 Ministerio de Desarrollo Productivo	Adenda N° 1 al contrato de fideicomiso
Resolución 670/2023 Ministerio de Economía	Adenda N° 2 al contrato de fideicomiso

En base a Infoleg

2.1.3.1. Financiamiento

El patrimonio del fondo estará constituido por los siguientes recursos:

- Los aportes de las empresas beneficiadas por el subrégimen industrial.
- El recupero de capital e intereses de las financiaciones otorgadas.
- Los dividendos o utilidades percibidas por la titularidad de acciones o participaciones en los proyectos realizados mediante el fondo y los ingresos provenientes de su venta.
- Lo producido de sus operaciones, la renta, frutos e inversión de los fondos.
- Los recursos provenientes de operaciones de crédito externo y de la cooperación internacional.
- Las regalías por patentes en programas de investigación y desarrollo que financie el presente fondo.
- Recursos provenientes del Tesoro de la Nación que le asigne el Estado Nacional.
- Otros ingresos, aportes, contribuciones, subsidios, legados o donaciones que se efectúen al Fondo.

2.1.3.2. Comité Ejecutivo

El fondo quedará administrado por un Comité Ejecutivo que perseguirá la siguiente misión y objeto: *“la ampliación de la matriz productiva de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e islas del Atlántico Sur, a través del diseño y la ejecución de herramientas de promoción y fomento del desarrollo productivo y tecnológico”*¹⁸.

El comité deberá conforme lo establece el Artículo 5 del Decreto:

- Diseñar y ejecutar programas e instrumentos promocionales, en el ámbito de su competencia.
- Procurar y administrar fondos provenientes de distintas fuentes y adjudicarlos, a través de evaluaciones, concursos, licitaciones o mecanismos equivalentes que garanticen la transparencia del proceso.
- Definir la política de inversiones más adecuada en función del Objeto del Fondo.

¹⁸ Decreto 725/2021

- Tomar las decisiones de inversión que debe llevar adelante el Fondo.
- Determinar los términos y condiciones de los instrumentos y cómo se administrarán y otorgarán las líneas de crédito, avales, garantías, y demás herramientas de política pública.
- Llevar adelante los actos jurídicos que fueren menester para la consecución de los objetivos de promoción.
- Establecer relaciones de cooperación recíproca con instituciones públicas y privadas y con organismos nacionales e internacionales, propiciando el óptimo aprovechamiento de los recursos disponibles.

2.1.3.3. Instrumentos

El Fondo para cumplimentar con su objeto puede hacer uso de los siguientes instrumentos, sin ser estos limitativos, dando la posibilidad de uso de otras herramientas de política pública que el Comité Ejecutivo considere pertinentes, como señala el Artículo 7 del Decreto:

- Proveer fondos y otorgar facilidades a través de préstamos, adquisición de valores fiduciarios públicos o privados, en la medida en que estos fueran emitidos con el objeto exclusivo de la obtención de financiamiento para proyectos alcanzados por el presente.
- Realizar aportes de capital en sociedades que lleven a cabo proyectos aprobados por el Comité Ejecutivo y suscribir cualquier otro instrumento de financiamiento que determine dicho Comité, siempre y cuando permitan financiar proyectos y programas públicos con los destinos previstos en el presente.
- Bonificar puntos porcentuales de la tasa de interés de créditos y títulos valores en los cuales intervengan entidades financieras u otros actores en el rol de proveedores de financiamiento. La evaluación del riesgo financiero estará a cargo de dichas entidades, u otros actores.
- Realizar aportes no reembolsables.

2.1.3.4. Prioridades de actuación

El Fondo brindará prioridad en la aplicación de sus recursos al desarrollo de actividades productivas autosustentables en la Provincia. Entendiendo por actividades productivas autosustentables a aquellas que cuentan con perspectivas futuras ciertas y fundadas de continuar en actividad sin beneficios adicionales a los que reciben el resto de las empresas de su mismo sector y actividad, en el resto del Territorio Nacional. Específicamente de políticas específicas destinadas al desarrollo de los siguientes sectores de actividad:

- Agricultura, Ganadería y Pesca;
- Silvicultura y actividades industriales conexas;
- Actividades agroindustriales;
- Turismo;
- Actividades logísticas vinculadas con la Antártida y las Islas del Atlántico Sur;
- Hidrocarburos y sus derivados incluido la petroquímica;
- Actividades vinculadas del Régimen de Promoción de la Economía del Conocimiento (actividades listadas entre los incisos a) y h) inclusive del Art. 2 de la Ley N° 27.506).
- Otros sectores que amplíen la matriz productiva y que sean aprobados por el Comité Ejecutivo del Fondo.

2.2. Impuestos provinciales de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur

Normativa vigente

Código Fiscal – Ley N° 1075 y modificatorias – t.o. Decreto N° 2408/22

Ley Impositiva – N° 440 y modificatorias

Ley N° 907 y modificatorias – Fondo de Financiamiento de Servicios Sociales (FFSS)

Resoluciones emitidas por la AREF de la provincia.

La provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur posee un esquema impositivo basado en Capítulos, según el siguiente detalle:

- 1.- Tasas retributivas de servicios
- 2.- Impuesto sobre los ingresos brutos

3.- Impuesto inmobiliario rural

4.- Impuesto de sellos

5.- Fondo de Financiamiento de Servicios Sociales

En lo que específicamente nos atañe, analizaremos por su importancia, todo lo referente al Impuesto sobre los Ingresos Brutos y la alícuota adicional establecida sobre este impuesto cuyo producido integra el Fondo de Financiamiento de Servicios Sociales.

La gravabilidad en este impuesto opera por el ejercicio habitual y a título oneroso en jurisdicción de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e islas del Atlántico Sur, del comercio, industria, profesión, oficio, negocio, locaciones de bienes, obras o servicios, o de cualquier otra actividad a título oneroso -lucrativa o no- cualquiera sea la naturaleza del sujeto que la preste y el lugar donde se realice (zonas portuarias, espacios ferroviarios, aeródromos y aeropuertos, terminales de transporte, edificios y lugares de dominio público y privado y todo otro de similar naturaleza).

El Código Fiscal establece en su artículo 42 a quienes otorga el carácter de contribuyentes, estableciendo como deberes, el ingresar el tributo correspondiente como responsables del cumplimiento de las obligaciones propias en la forma y oportunidad debida, e igualmente señala la debida observancia en el cumplimiento de las restantes disposiciones que le impongan las normativas en vigor, siempre que se verifique, a su respecto, el hecho generador de la obligación tributaria previsto en el Código Fiscal y/o las leyes tributarias especiales.

En la particularidad del análisis se considerarán contribuyentes del impuesto, sociedades con o sin personería jurídica, las uniones transitorias de empresas, las agrupaciones de colaboración empresaria y demás entes que realicen las actividades gravadas.

También, se establece que, en caso de disponerlo la Administración, deberán actuar como agentes de retención, percepción o información.

La base imponible del gravamen se determinará sobre los ingresos brutos devengados durante el período fiscal por el ejercicio de la actividad gravada.

Se considera ingreso bruto el valor o monto total, devengado, por la actividad ejercida.

Es menester, tener en consideración lo establecido en el Código Fiscal de la provincia, en su Artículo 65, Inciso 10, en cuanto a las presunciones que para determinar los ingresos brutos se atribuye la administración provincial, cuando establece que: “El ingreso bruto de un período fiscal se presume no podrá ser inferior a tres (3) veces las remuneraciones básicas promedio del Convenio Colectivo de Trabajo propio de la actividad, conforme a los Indicadores Mínimos de Trabajadores (IMT) previsto en la Ley nacional 26.063 y en la resolución 2927/10 AFIP o la que en el futuro la remplace, o el alquiler que paguen o el que se comprometieran a pagar, el que fuera mayor correspondiente al mismo período.”

Si bien el período fiscal es anual, el ingreso del impuesto se efectivizará mediante anticipos mensuales.

En caso de acreditarse cumplimiento y situación regular en el pago del impuesto gozarán de reducciones respecto de los importes que les corresponda tributar, variando el porcentual según el monto determinado anualmente sobre el total de ingresos del ejercicio anterior en el 15% o el 8% (Código Fiscal Artículo 214). El 15% para aquellos contribuyentes cuya base imponible anual no supere la suma de \$233.760.000 y el 8% para aquellos que superen dicho monto, valores establecidos para el ejercicio en curso, a través de la resolución general de AREF N°047/23. Como esta reducción se basa sobre los ingresos del período anterior, operaría a partir del segundo período del ejercicio de la actividad, de cualquier manera, su incidencia financiera es significativa en el monto del impuesto a abonar.

A estos efectos se consideran cumplidas las condiciones exigidas para que opere la reducción, el acreditar el cumplimiento de las obligaciones formales y materiales correspondientes a los tributos recaudados por la Agencia de Recaudación Fueguina, devengados o exigibles, conjuntamente con el pago de las últimas doce (12) posiciones y la que se pretende abonar en la fecha de vencimiento establecida por la mentada Agencia.

Se detallan en el siguiente cuadro, los códigos de actividad pertinentes con su descripción, conceptos incluidos, y la alícuota correspondiente al impuesto, en otra columna la alícuota adicional correspondiente al Fondo de Financiamiento a los Servicios Sociales, instaurado por la Ley N°907 y modificatorias.

Tabla 4 - Códigos vinculados con la actividad portuaria alcanzados por el Impuesto sobre los Ingresos Brutos Tierra del Fuego

Código	Actividad	Alícuota IIB	Alícuota FFS
521020	Servicios de manipulación de carga en el ámbito portuario	0,5%	1,5%
522010	Servicios de almacenamiento y depósito en silos	0,5%	1,5%
522020	Servicios de almacenamiento y depósito en cámaras frigoríficas	0,5%	1,5%
522091	Servicios de usuarios directos de zona franca	0,5%	1,5%
522092	Servicios de gestión de depósitos fiscales	0,5%	1,5%
522099	Servicios de almacenamiento y depósito n.c.p.	0,5%	1,5%
524210	Servicios de explotación de infraestructura para el transporte marítimo, derechos de puerto	0,5%	1,5%
524290	Servicios complementarios para el transporte marítimo n.c.p.	0,5%	1,5%
523011	Servicios de gestión aduanera realizados por despachantes de aduana	0,5%	1,5%
523019	Servicios de gestión aduanera para el transporte de mercaderías n.c.p.	0,5%	1,5%
523031	Servicios de gestión de agentes de transporte aduanero excepto agencias marítimas	0,5%	1,5%
523032	Servicios de operadores logísticos seguros (OLS) en el ámbito aduanero	0,5%	1,5%
523039	Servicios de operadores logísticos n.c.p.	0,5%	1,5%
523090	Servicios de gestión y logística para el transporte de mercaderías n.c.p.	0,5%	1,5%

En base a Ley Impositiva N°440 y modificatorias. Tierra del Fuego¹⁹

El Fondo de Financiamiento de Servicios Sociales, se encuentra destinado a solventar las políticas de servicios sociales en salud y educación, en aquellas partidas presupuestarias de personal, bienes y servicios no personales, bienes de uso, y construcciones, cuyo producido constituiría una afectación específica de recursos presupuestarios. Debido a la existencia de la mencionada afectación específica, estos no serán coparticipables a municipios, considerando que los programas y políticas sociales que se financien con estos fondos otorgan cobertura al conjunto de la comunidad de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas de Atlántico Sur.

¹⁹ <https://www.aref.gob.ar/wp-content/uploads/2020/09/ACTIVIDADES-DEL-NAES-CON-ALICUOTAS-CONTRIBUYENTES-DE-CONV-MULTILATERAL.pdf>

2.3. Administración de puertos por entes de derecho público no estatales

2.3.1. Puerto de Quequén. Provincia de Buenos Aires, Régimen Impositivo.

A través de la Ley N°11.414 de la Provincia de Buenos Aires, se crean las entidades de derecho público no estatales “Consortio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca” y “Consortio de Gestión del Puerto de Quequén”, que según dispone la normativa se encuentran exentos de todo gravamen provincial existente y de los que se creasen a futuro, exceptuando el Impuesto sobre los Ingresos Brutos.

Por lo tanto, en el régimen impositivo de la provincia de Buenos Aires, los puertos, en general, y el de Quequén en particular, se encuentran alcanzados por el Impuesto sobre los Ingresos Brutos.

Resulta entonces relevante observar el tratamiento impositivo que la provincia de Buenos Aires realiza en este impuesto para las actividades portuarias.

Situándonos en el presente año, 2023, la Ley Impositiva N° 15.391 para la Provincia de Buenos Aires establece en su título II; Impuesto sobre los Ingresos Brutos, Artículo 20, Inciso B una alícuota del 3,5% para las siguientes actividades portuarias:

Tabla 5 - Códigos vinculados con la actividad portuaria alcanzados por el Impuesto sobre los Ingresos Brutos PBA Inc B

Código	Actividad
521020	Servicios de manipulación de carga en el ámbito portuario
522010	Servicios de almacenamiento y depósito en silos
522020	Servicios de almacenamiento y depósito en cámaras frigoríficas
522091	Servicios de usuarios directos de zona franca
522092	Servicios de gestión de depósitos fiscales
522099	Servicios de almacenamiento y depósito n.c.p.
524210	Servicios de explotación de infraestructura para el transporte marítimo, derechos de puerto
524220	Servicios de guarderías náuticas
524290	Servicios complementarios para el transporte marítimo n.c.p

En base a Ley Impositiva N°15.391. Provincia de Buenos Aires

Por el Artículo 24 de la mencionada Ley se establece una alícuota del 4% para las actividades señaladas, cuando el total de ingresos gravados, no

gravados y exentos obtenidos por el contribuyente en el período fiscal anterior, por el desarrollo de cualquier actividad dentro o fuera de la provincia de Buenos Aires, supere la suma de \$3.821.513. El artículo siguiente aumenta en medio punto la alícuota mencionada cuando el monto supere \$229.290.750.

Asimismo, el Inciso E) del Artículo 20 contiene actividades vinculadas con la actividad portuaria que se encuentran alcanzadas por una alícuota de 1,5%

Tabla 6 - Códigos vinculados con la actividad portuaria alcanzados por el Impuesto sobre los Ingresos Brutos PBA Inc E

Código	Actividad
523011	Servicios de gestión aduanera realizados por despachantes de aduana
523019	Servicios de gestión aduanera para el transporte de mercaderías n.c.p.
523031	Servicios de gestión de agentes de transporte aduanero excepto agencias marítimas
523032	Servicios de operadores logísticos seguros (OLS) en el ámbito aduanero
523039	Servicios de operadores logísticos n.c.p.
523090	Servicios de gestión y logística para el transporte de mercaderías n.c.p.

En base a Ley Impositiva N°15.391. Provincia de Buenos Aires

Los consorcios público-privado de Bahía Blanca y Quequén, se encuentran exentos del pago de todo impuesto provincial exceptuando el IIBB, en 2020 se estableció una alícuota adicional extraordinaria de este impuesto sobre las actividades portuarias, quedando alcanzados los puertos mencionados.

El Artículo 121, establece para el ejercicio 2023 y con carácter extraordinario, un aumento del Impuesto sobre los Ingresos Brutos aplicable a las actividades que detalla la siguiente tabla. Es dable señalar que si bien el artículo menciona que es de carácter extraordinario y lo establece por el año fiscal, este incremento impositivo se introdujo en la Ley N°15.170 del año 2020 y se sostuvo en la Ley N°15.226 del 2021 y en la Ley N°15.311 correspondiente al año fiscal 2022.

Las actividades comprendidas son las que se detallan a continuación:

Tabla 7 - Actividades comprendidas en el Artículo 121 de la Ley N°15.391

Código	Actividad	Incluye	Excluye
521020	Servicios de manipulación de carga en el ámbito portuario	La estiba y consolidación de las mercaderías en las áreas portuarias. Se considera como tales a las operaciones de desplazamiento de la carga desde el muelle a las bodegas del buque y su adecuada disposición dentro de las mismas.	Sin descripción
522010	Servicios de almacenamiento y depósito en silos	El almacenamiento, depósito y tratamiento de granos.	Sin descripción
522020	Servicios de almacenamiento y depósito en cámaras frigoríficas	El almacenamiento y depósito en instalaciones frigoríficas de todo tipo de mercadería que lo requiera.	Sin descripción
522092	Servicios de gestión de depósitos fiscales	El almacenamiento de: - automóviles - gas y petróleo - madera - productos alimenticios y agropecuarios - productos textiles - sustancias químicas - etcétera Los servicios de guardamuebles en depósitos o almacenes.	El funcionamiento de instalaciones de estacionamiento para vehículos automotores (52.412). Los servicios de guardamuebles (49.221). El almacenamiento de productos en zonas francas (522091).
522099	Servicios de almacenamiento y depósito n.c.p.	El almacenamiento de: - automóviles - gas y petróleo - madera - productos alimenticios y agropecuarios - productos textiles - sustancias químicas - etcétera Los servicios de guardamuebles en depósitos o almacenes.	El funcionamiento de instalaciones de estacionamiento para vehículos automotores (52.412). Los servicios de guardamuebles (49.221). El almacenamiento de productos en zonas francas (522091).
524210	Servicios de explotación de infraestructura para el transporte marítimo, derechos de puerto	Las actividades de peaje fluvial y el cobro de tasas por el uso de la infraestructura de los puertos.	Sin descripción
524290	Servicios complementarios para el transporte marítimo n.c.p	Los servicios de protección y vigilancia de buques, etcétera. Incluye explotación de servicios de terminales como puertos y muelles.	Sin descripción.
523011	Servicios de gestión aduanera realizados por despachantes de aduana	La tramitación de las formalidades de aduana, como por ejemplo la actividad de los agentes aduaneros.	Sin descripción.
523019	Servicios de gestión aduanera para el transporte de mercaderías n.c.p.	La tramitación de las formalidades de aduana, como por ejemplo la actividad de los agentes aduaneros.	Sin descripción.

Código	Actividad	Incluye	Excluye
523031	Servicios de gestión de agentes de transporte aduanero excepto agencias marítimas	La tramitación de las formalidades de aduana, como por ejemplo la actividad de los agentes aduaneros.	Sin descripción.
523032	Servicios de operadores logísticos seguros (OLS) en el ámbito aduanero	Las gestiones efectuadas por los operadores logísticos a fin de propender a una correcta distribución de las cargas en todas las modalidades de operación de transporte.	Las actividades de correo en la que se utiliza transporte público (clases 49.21). Las actividades relacionadas al seguro de las cargas transportadas (subclase 65.122). Los servicios de custodia (subclase 80.109).
523039	Servicios de operadores logísticos n.c.p.	Las gestiones efectuadas por los operadores logísticos a fin de propender a una correcta distribución de las cargas en todas las modalidades de operación de transporte.	Las actividades de correo en la que se utiliza transporte público (clases 49.21). Las actividades relacionadas al seguro de las cargas transportadas (subclase 65.122). Los servicios de custodia (subclase 80.109).
523090	Servicios de gestión y logística para el transporte de mercaderías n.c.p.	La actividad efectuada por los agentes de carga que operan en los modos terrestre y aéreo en el sentido de la organización y coordinación del transporte en nombre del expedidor o consignatario. Incluye las actividades de empresas empaquetadoras para comercio exterior; alquiler de contenedores; etc.	Sin descripción.

En base a Ley Impositiva N°15.391 y ARBA. Provincia de Buenos Aires

Las actividades señaladas en lo vinculado a la explotación de terminales portuarias ubicadas en puertos de la provincia de Buenos Aires deberán tributar los siguientes importes en forma mensual y adicional al monto resultante de la aplicación de la alícuota del impuesto sobre los Ingresos Brutos establecido en el Título II.

- \$125 por cada tonelada o fracción superior a 500 kgs, o su equivalente cuando se trata de otras unidades de medida, de mercadería cargada en buques durante el mes.
- \$375 por cada tonelada o fracción superior a 500 kgs, o su equivalente cuando se trate de otras unidades de medida, de mercadería descargada de buques durante el mes.

- \$60 por cada tonelada o fracción superior a 500 kgs, o su equivalente cuando se trate de otras unidades de medida, de mercadería removida durante el mes.

El importe a abonar en cada anticipo no puede superar el 5% de la base imponible correspondiente a las actividades mencionadas, en el anticipo mensual que se liquida. Si esto ocurriese en ese anticipo se debe abonar el 5% de la base imponible.

El incremento no será de aplicación para los siguientes casos:

- Mercaderías en tránsito, reembarque para transbordo y/o en tráfico.
- Arena, piedra y otros productos áridos en los términos y condiciones que determine la reglamentación.
- Mercadería vinculada con la actividad pesquera de los buques y embarcaciones que operan desde los puertos y apostaderos bonaerenses, así como los productos de la pesca artesanal y acuicultura.

Tabla 8 - Evolución Aumento del Impuesto sobre los Ingresos Brutos – Actividades vinculadas a la explotación portuaria

Concepto	2020 (Art 100) L 15.170	2021 (Art 126) L 15.226	2022 (Art 123) L 15.311	2023 (Art 121) L 15.391
Por cada tonelada o fracción superior a 500 kgs, o su equivalente cuando se trata de otras unidades de medida, de mercadería cargada en buques durante el mes.	\$47	\$47	\$68	\$125
Por cada tonelada o fracción superior a 500 kgs, o su equivalente cuando se trate de otras unidades de medida, de mercadería descargada de buques durante el mes	\$139	\$139	\$202	\$375
Por cada tonelada o fracción superior a 500 kgs, o su equivalente cuando se trate de otras unidades de medida, de mercadería removida durante el mes.	\$23	\$23	\$33	\$60

En base a Leyes Impositivas Provincia de Buenos Aires

La implementación de este incremento adicional en el impuesto sobre los Ingresos Brutos que, si bien es de carácter extraordinario, se ha mantenido en los últimos tres años desde su implementación, no presentó aumentos en el primer año, (entre 2020 y 2021) y se registra un incremento porcentual de aproximadamente el 45% en 2022 y un 84% en 2023.

Tabla 9 - Evolución % del Impuesto sobre los Ingresos Brutos – Actividades vinculadas a la explotación portuaria

Concepto	2021/2020	2022/2021	2023/2022
Por cada tonelada o fracción superior a 500 kgs, o su equivalente cuando se trata de otras unidades de medida, de mercadería cargada en buques durante el mes.	0%	45%	84%
Por cada tonelada o fracción superior a 500 kgs, o su equivalente cuando se trate de otras unidades de medida, de mercadería descargada de buques durante el mes	0%	45%	86%
Por cada tonelada o fracción superior a 500 kgs, o su equivalente cuando se trate de otras unidades de medida, de mercadería removida durante el mes.	0%	43%	82%

En base a Leyes Impositivas Provincia de Buenos Aires

Este incremento adicional en el impuesto sobre los Ingresos Brutos tiene un impacto directo sobre las actividades portuarias efectuadas en el territorio de la provincia de Buenos Aires.

En el primer trimestre 2023, el Puerto de Quequén lleva movilizada 1.258.213 toneladas de mercadería de carga a granel y/o general, aproximadamente el 12% de lo movilizado por los ocho puertos que se explotan y administran a través de Consorcios de Gestión, con fines comerciales e industriales. En 2020 y 2021 movilizó más del 15% de las toneladas de mercadería de carga granel o general y en 2022, el 14%, según datos que surgen del Monitor portuario de la Subsecretaría de Asuntos Portuarios.

Conforme las estadísticas anuales del Puerto de Quequén los buques que operaron cayeron en 2020, con relación al período anterior aproximadamente un 13%, aumentaron en 2021 un 15%, volvieron a caer en un 3% en 2022 y continúa en caída, hasta julio 2023 la cantidad de buques operados fue de 145, para el mismo período del año anterior 183, representando una caída del 21%.

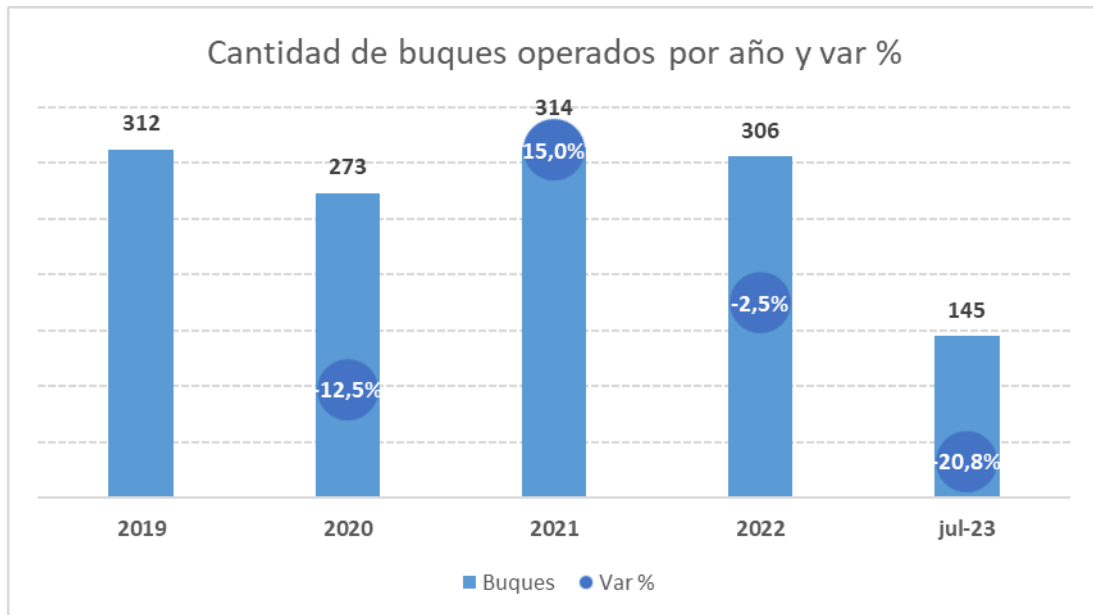


Figura 7 - Cantidad de buques operados por año y Var %. 2019 a julio 2023.

Fuente: Elaboración propia a partir de los monitores portuarios, Consorcios de Gestión Portuaria Bonaerense. Subsecretaría de Asuntos Portuarios. Ministerio de Producción, Ciencia e Innovación Tecnológica. Provincia de Buenos Aires.

En cuanto a las toneladas movilizadas, en 2020 fueron un 7,9% menor que en 2019, incrementaron en 2021 y 2022 en un 16,8% y 0,3% respectivamente y cayeron un 34% en lo que va del año 2023.

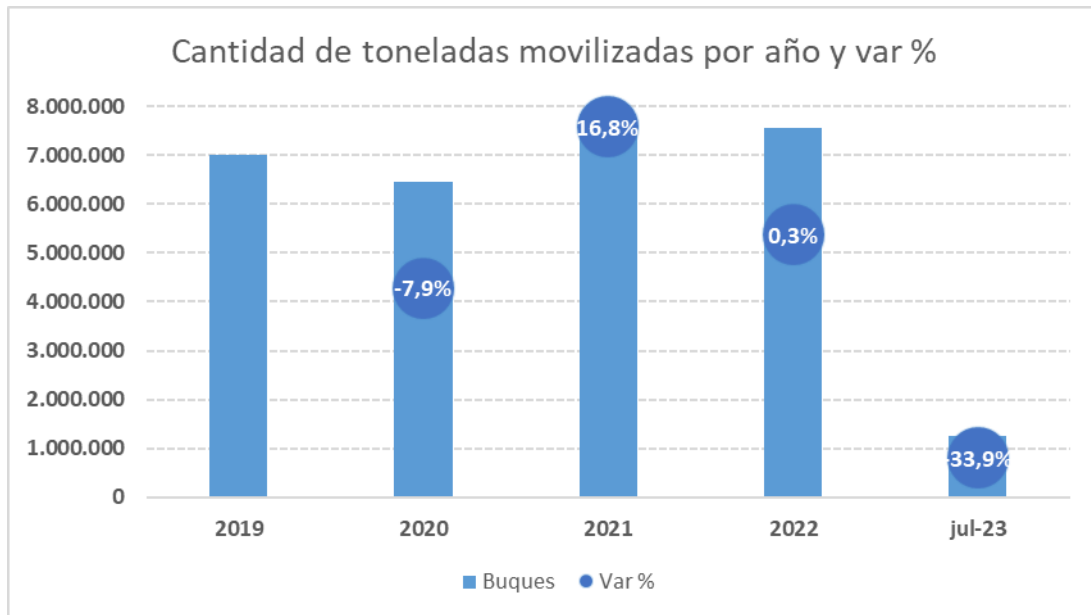


Figura 8 - Cantidad de toneladas movilizadas por año y Var %. 2019 a julio 2023.
Elaboración propia a partir de los monitores portuarios, Consorcios de Gestión Portuaria Bonaerense. Subsecretaría de Asuntos Portuarios. Ministerio de Producción, Ciencia e Innovación Tecnológica. Provincia de Buenos Aires.

Si se observan las toneladas para el año 2022 y 2023 según el tipo de mercadería movilizada, la caída se presenta principalmente en el trigo, la cebada forrajera, cebada cervecera y la soja. Vinculado a la actividad portuaria de este puerto con gran comercialización agrícola y el impacto de la sequía que afectó la comercialización de granos.

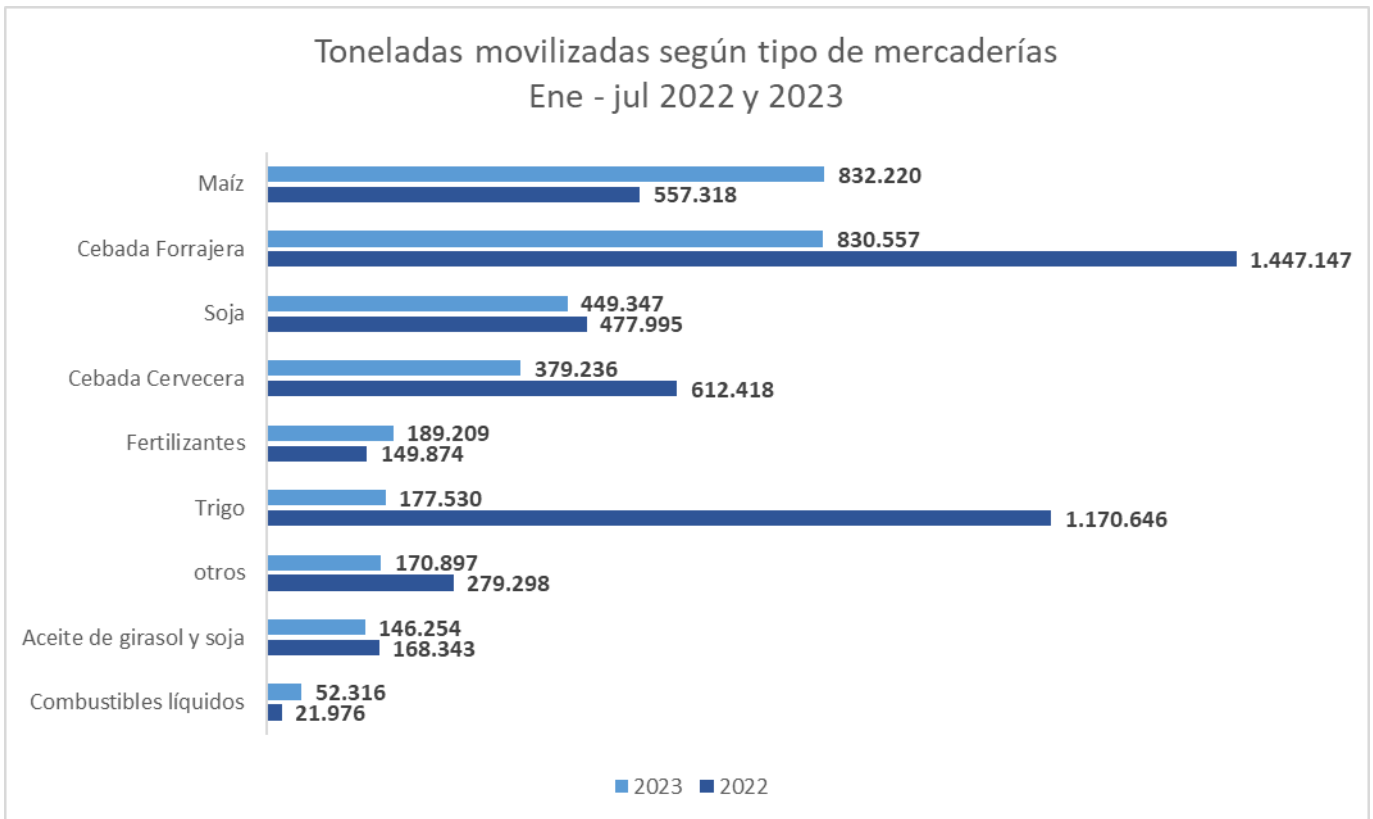


Figura 9 - Toneladas movilizadas según tipo de mercaderías. Enero a julio 2022 y 2023.
Elaboración propia a partir de las estadísticas anuales del puerto de Quequén.

En base a la información detallada y el movimiento de mercaderías según operación (carga, descarga o removido) se estima el impuesto a recaudar en concepto de alícuota adicional de Ingresos Brutos en el puerto de Quequén en base a una serie de supuestos. El monto a tributar en concepto de impuesto sobre los Ingresos Brutos no se puede estimar, como consecuencia de no encontrarse en las bases de datos discriminada la facturación de cada una de las actividades portuarias.

Para el cálculo del impuesto se establecieron para cada año (2020, 2021, 2022 y 2023) las toneladas promedio mensuales, clasificando las operaciones en carga, descarga o removido.

A continuación, por cada tonelada o fracción superior de 500kg se aplica el monto adicional correspondiente a cada operación. En 2020, los correspondientes al Artículo 100 de la Ley Impositiva N° 15.170, en 2021 según Artículo 126 de la Ley Impositiva N° 15.226, en 2022 el Artículo 123 de la Ley N° 15.311 y en la Impositiva 2023 el Artículo 121, Ley N° 15.391.

Una vez calculado el impuesto promedio por tipo de operación, se multiplica por la cantidad de buques y se suma para las tres operaciones.

La figura 3, muestra la evolución mensual en millones de pesos del impuesto estimado en concepto de alícuota adicional de IIBB sobre actividades portuarias. Si bien los incrementos de los montos fijados en las leyes impositivas fueron de 0% entre 2020 y 2021; en torno al 45% en 2022 y aproximadamente 85% en 2023, en función de las operaciones realizadas (toneladas movilizadas y cantidad de buques que operan), las variaciones en la recaudación estimada fueron de 18% en 2021, 35% en 2022 y un 28% hasta julio 2023. El aporte a la recaudación del impuesto sobre los Ingresos Brutos es marginal, aportando el Puerto de Quequén el 0,05%, no se puede estimar la participación de este adicional en el total de lo tributado en concepto de Ingresos Brutos, por no encontrarse en las bases de datos discriminada la facturación.

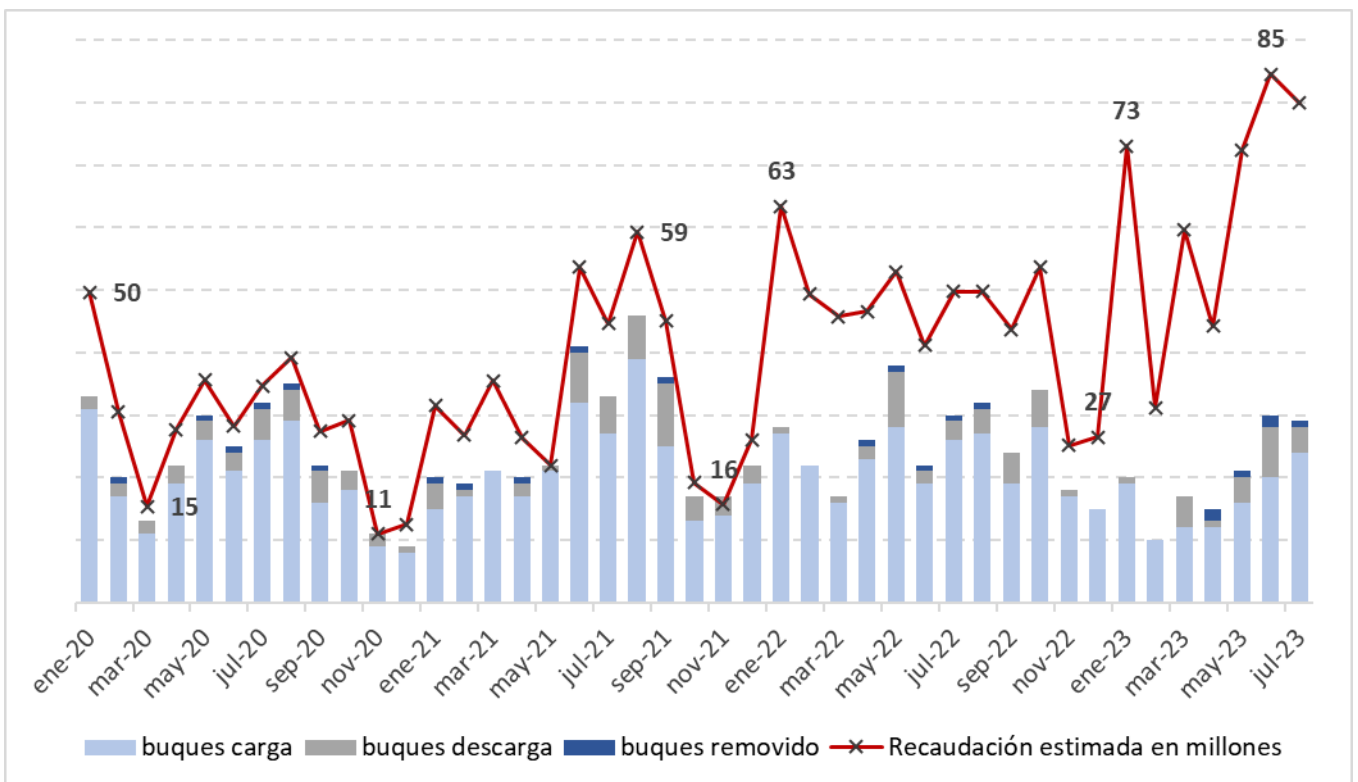


Figura 10 - Evolución mensual en millones de pesos de la recaudación estimada alícuota adicional IIB sobre actividades portuarias en el puerto de Quequén. Años 2020 – 2023.
Elaboración propia a partir de las estadísticas anuales del puerto de Quequén.

2.4. Comparación de la Carga Impositiva del Impuesto sobre los Ingresos Brutos

2.4.1. Puerto de Quequén. Provincia de Buenos Aires y Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

Se expone en un cuadro para las actividades detalladas, la carga tributaria legal que soportan los contribuyentes para las actividades en cuestión.

Tabla 10 - Códigos vinculados con la actividad portuaria alcanzados por el Impuesto sobre los Ingresos Brutos. Comparación Provincia de Buenos Aires y Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur

Código	Actividad	Alícuota IIB Provincia de Buenos Aires General	Alícuota IIB Tierra del Fuego
521020	Servicios de manipulación de carga en el ámbito portuario	3,5%	0,5%
522010	Servicios de almacenamiento y depósito en silos	3,5%	0,5%
522020	Servicios de almacenamiento y depósito en cámaras frigoríficas	3,5%	0,5%
522091	Servicios de usuarios directos de zona franca	3,5%	0,5%
522092	Servicios de gestión de depósitos fiscales	3,5%	0,5%
522099	Servicios de almacenamiento y depósito n.c.p.	3,5%	0,5%
524210	Servicios de explotación de infraestructura para el transporte marítimo, derechos de puerto	3,5%	0,5%
524290	Servicios complementarios para el transporte marítimo n.c.p.	3,5%	0,5%
523011	Servicios de gestión aduanera realizados por despachantes de aduana	1,5%	0,5%
523019	Servicios de gestión aduanera para el transporte de mercaderías n.c.p.	1,5%	0,5%
523031	Servicios de gestión de agentes de transporte aduanero excepto agencias marítimas	1,5%	0,5%
523032	Servicios de operadores logísticos seguros (OLS) en el ámbito aduanero	1,5%	0,5%
523039	Servicios de operadores logísticos n.c.p.	1,5%	0,5%
523090	Servicios de gestión y logística para el transporte de mercaderías n.c.p.	1,5%	0,5%

En base a Leyes Impositivas Provinciales

Asimismo, debe considerarse el adicional que tiene la provincia de Buenos Aires, mencionado en el apartado precedente que no tiene correlato de aplicación en la provincia fueguina.

Por otro lado, el adicional del Fondo de Financiamiento de los Servicios Sociales, no se encuentra establecido en la Provincia de Buenos Aires, cuyo porcentaje es para las actividades portuarias del 1,5%.

3 ASPECTOS LEGALES E INSTITUCIONALES PORTUARIOS

Esta sección del Informe incluye el relevamiento de antecedentes y estado de situación actual de la situación portuaria general y particular aplicable al puerto de Ushuaia respecto al régimen legal e institucional, administrativo y presupuestario en el sector portuario, y régimen de los operadores y otros actores relevantes de la actividad portuaria privada.

3.1 Antecedentes. Derecho portuario y organización económica.

En este informe se presenta una descripción de la situación del derecho portuario a nivel internacional, y las condiciones preexistentes a nivel sociológico, económico y de hecho para la comprensión de la administración portuaria.

La existencia de un derecho portuario es de reciente data y escaso desarrollo. Siempre ha sido tratado como un accesorio del derecho y comercio marítimo. La única convención internacionalmente aceptada (aunque no por nuestro país) es la Convención de Ginebra de 1923, que analiza los puertos desde un punto de vista de la reciprocidad de la prestación de servicio a los buques.

Por ello, es importante comenzar estableciendo algunas definiciones de los conceptos a utilizar. En primer término, se presenta el concepto de puerto en la legislación comparada. En Europa y según las propuestas legislativas de la Comisión Europea se menciona que “puerto marítimo’ significa un área de tierra y agua formada por obras y equipos para permitir, principalmente, la recepción de buques, su carga y descarga, el almacenamiento de mercancías, la recepción y entrega de estas mercancías y el embarque y desembarque de pasajeros; y cualquier otra infraestructura necesaria para el transporte dentro del recinto portuario.”

En el mismo sentido la ley portuaria de China, indica que “el término ‘puerto’ significa una región que comprende ciertas áreas de agua y tierra, que tienen las funciones para que los buques entren, salgan y estén fondeados y amarre, para el embarque y desembarque de pasajeros, y para la carga de mercancías, descargado, aligerado y almacenado, y estando equipado con el muelle necesario instalaciones.”

Estas visiones contemplan el aspecto terrestre y marítimo, son contrastadas por visiones más antiguas en las que predomina el aspecto terrestre de la actividad portuaria como Estados Unidos en la que “‘puerto marítimo’ significa todos los muelles, desembarcaderos, dársenas y estructuras similares, adyacentes a cualquier agua sujeta a la jurisdicción de los Estados Unidos, a la cual un buque puede ser asegurado, incluyendo áreas de tierra, agua, o tierra y agua bajo y en proximidad a tales estructuras, edificios sobre o contiguos a tales estructuras, y la equipos y materiales en tales estructuras o en tales edificios”. Es tal la predominancia del factor terrestre en esta visión que, en un país como Francia, los puertos marítimos están expresamente excluidos de la jurisdicción de la Prefectura Marítima.

En un sentido contrario, existen algunas visiones en las que predomina la visión de puerto desde el punto de vista del agua, así Hong Kong, por ejemplo, un puerto es “cualquier área de las aguas de Hong Kong” y como tal está sujeta a autoridades marinas tanto mercantiles como militares.

La visión marítima contemporánea debería orientarse hacia un equilibrio entre los factores terrestres y marítimos, ya que hoy es tan importante el servicio a los barcos (y pasajeros), el manejo y almacenamiento de contenedores y cargas, y también su lugar como estación de transferencia en cadena multimodal.

La ley de Puertos Nacionales 24093 adopta una posición relativamente moderna aunque con una tendencia hacia la atención a buques, y no tanto desarrollo de las funciones multimodales, ya que en su Artículo 2° se define a puerto como los ámbitos acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas aptos para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia en buques o artefactos navales para efectuar operaciones de transferencia de cargas entre los modos de transportes acuático y terrestre o embarque y desembarque de pasajeros, y demás servicios que puedan ser prestados a los buques o artefactos navales, pasajeros y cargas. Se incluyen, asimismo, las plataformas fijas o flotantes para alijo o completamiento de cargas.

Se examina a continuación el concepto de la gobernanza administrativa de los puertos, en el que entra a jugar la noción de autoridad portuaria. Los puertos marítimos internacionales poseen un amplio abanico de organizaciones administrativas y que obedecen a cuestiones históricas e idiosincrasia como sociedad; estos organismos normalmente reflejan un delicado equilibrio entre las fuerzas del Estado y el mercado de maneras muy distintas en diferentes países.

Debemos indicar en un primer lugar que estas administraciones interactúan con el gobierno central y local y con las empresas privadas.

En segundo lugar, debido a la participación directa de los actores públicos y privados, se nota una nueva manera de dividir las responsabilidades y la regulación, que se termina transformándose en una cuestión parcialmente híbrida pública privada.

En tercer lugar, no existe una única visión válida para la estructura administrativa de los puertos marítimos internacionales o los propios puertos nacionales. Por ello, se deberá adoptar una visión netamente pragmática y descriptiva, sirviéndonos en consecuencia de la casuística para ayudarnos a lograr una visión que sirva para una normativa específica para la Provincia de Tierra del Fuego.

A los fines prácticos también es necesario realizar una distinción entre distintas actividades que los puertos realizan. Para ello se puede separar la categoría de:

a) La gestión náutica, que comprende aquellas actividades involucradas en la seguridad de la navegación, las ayudas y todo aquello que contribuye a una mejor performance de los buques como boyas, sistemas de tráfico de buques, control de sustancias peligrosas, etc. Las actividades propias de la gestión náutica tienen carácter público y está a cargo de los poderes del Estado, en nuestro caso en muchos casos a autoridades federales. En este estudio no se profundizará en exceso sobre la gestión náutica debido a que esta actividad está monopolizada por las autoridades nacionales; en materia de seguridad de la navegación y medioambiente marítimo por la Prefectura Naval Argentina (Ley 18398), mientras que la categoría de autoridad sobre la navegación interjurisdiccional recae en el Ministerio de Transporte (Ley 24093 y normas modificatorias). Solo está en cabeza de la provincia a estos efectos el manejo de su rada, y eventualmente alguna cuestión ambiental en las áreas de almacenamiento y zonas retroportuarias.

b) Planificación e infraestructura portuaria, consiste en actividades que demuestren tanto un uso público (uso general) como privado (uso específico), por ejemplo, la construcción y remodelación de áreas portuarias, políticas territoriales, la construcción de terminales, etc. La mayoría de las inversiones derivadas de la planificación portuaria requieren grandes inversiones que en general deben ser financiadas con fondos de largo plazo (veinte años o más). Esta categoría también está dividida por la doctrina portuaria en forma amplia en

INFRAESTRUCTURA (muelles, depósitos y grandes inversiones) y SUPERESTRUCTURA (elementos móviles y servicios).

c) El concepto de servicios portuarios se ha reservado para este tipo de actividades privadas como el practicaje y remolque de embarcaciones, el trabajo de amarre y estibadores, la distribución de bienes, etc. Estas actividades son de carácter privado a nivel mundial. En nuestro país, por su parte, también los servicios de carácter náutico (practicaje) han sido otorgados a profesionales privados matriculados y supervisados por las autoridades federales.

La distinción entre las distintas actividades portuarias, junto con las categorías de relaciones de supervisión, facilita el análisis institucional de cada puerto marítimo internacional. También existe una distinción ampliamente difundida en la literatura de puertos que es la siguiente:

- a) Puertos de servicio público: la autoridad portuaria de los puertos de servicio público realiza toda la gama de servicios portuarios y es propietaria de toda la infraestructura. Por lo general, el puerto es una rama de un ministerio del gobierno y la mayoría de sus empleados son funcionarios públicos. Algunos servicios auxiliares pueden dejarse en manos de empresas privadas. Debido a las ineficiencias a las que están relacionadas, el número de puertos de servicio público ha disminuido.
- b) Toolkit port: similar a un puerto de servicio público, el puerto de herramientas se diferencia únicamente en el manejo privado de sus operaciones de carga, aunque la autoridad portuaria sigue siendo propietaria del equipo terminal. En varios casos, un puerto de herramientas es una forma de transición entre un puerto de servicio público y un puerto propietario. Con este modelo, funcionó el Puerto de Buenos Aires en los años '70 y '80.
- c) Puertos de propietarios (Landlord port): representa el modelo de gestión más común en el que la infraestructura, en particular las terminales de propiedad estatal, se arrienda a empresas operadoras privadas y la autoridad portuaria conserva la propiedad del terreno. La forma más común de arrendamiento es un acuerdo de concesión en el que a una empresa privada se le otorga un arrendamiento a largo plazo a cambio de una renta que normalmente depende del tamaño de la instalación, así como de la inversión necesaria para construir, renovar o ampliar la terminal. El operador privado también es responsable de proporcionar equipos terminales para mantener los estándares operativos. (Este sería el modelo del Puerto de Buenos Aires, Quequén, Bahía Blanca)

- d) Puertos corporativos (Corporate Port): las operaciones de los puertos se han transferido a privados casi en su totalidad, excepto que la propiedad sigue siendo pública y, a menudo, se asume como accionista mayoritario. La autoridad portuaria se comporta esencialmente como una empresa privada. Este modelo de gestión es único ya que es el único en el que la propiedad y el control están separados, lo que reduce las presiones de "bien público" que enfrentan las autoridades portuarias de los propietarios y las presiones de "valor para los accionistas" que enfrentan los puertos privados.
- e) Puertos privados: el resultado de la privatización completa de la instalación portuaria exige que las instalaciones conserven su función marítima. La autoridad portuaria está totalmente privatizada, con casi todas las funciones portuarias bajo control privado, y el sector público conserva una supervisión reglamentaria estándar. Aun así, las entidades públicas pueden ser accionistas y así orientar el puerto hacia estrategias que se consideren de interés público. (Este sería el modelo de las terminales portuarias del Río Paraná)

Estas distinciones se basan en la división fluida de los medios de producción entre actores públicos y privados y no deja claro cómo los actores públicos y privados pueden interactuar y satisfacer sus expectativas mutuas. La división entre la autoridad portuaria y el sector privado son un resultado concreto de la situación histórica y política en cada país o región. En todos estos casos y esquemas se ve claramente la tensión existente entre el dominium (propiedad) y el imperium (hoy poder del estado) que es resuelto de manera diferente en distintos países. Sin perjuicio de estas dudas, el último survey de la OIT ha concluido que la propiedad de los puertos es mayoritariamente (70% o más) estatal, mientras que los servicios están repartidos, con mayor predominancia de los privados.

3.2 Estructura legal portuaria Argentina vigente

El marco normativo y regulatorio de la actividad portuaria en la República Argentina fue modificado sustancialmente a partir de fines de la década de los años 80 y durante el transcurso de la década de los años 90. En agosto de 1989 se sancionó y promulgó la Ley de Reforma del Estado 23696, que ordena la provincialización de todos los puertos de propiedad de la Nación. El Decreto 817/92 determinó el cese de la Capitanía General de Puertos y circunscribió a la AGP -en ese momento- al manejo de los puertos federales. Ese

proceso se profundiza con la sanción y promulgación de la Ley 24093 (Denominada Ley de Puertos) en junio de 1992.

Dicha ley volvió a mencionar la provincialización de los puertos y por su parte creó la categoría de puertos de uso público y privado, como también la categoría de propiedad o dominio público y privada. A la hora de la provincialización estableció como condición para la cesión de 5 puertos (Quequén, Bahía Blanca, Rosario, Santa Fe y Buenos Aires) la creación de entes o consorcios de gestión que mantengan una autonomía financiera y funcional respecto a los poderes públicos. Esto no pudo concretarse en la Ciudad de Buenos Aires debido a que no estaba consolidada al momento de la sanción de la ley su status, y permanece al día de la fecha como el único puerto de propiedad y administración del Gobierno Federal (Estado Nacional).

Esta Ley revolucionó la actividad y se multiplicaron exponencialmente las terminales portuarias en el ámbito del país, especialmente en la zona fluvial del Rio Paraná en la que se construyeron casi 100 terminales portuarias de última generación. Por su parte, los cambios que impulsó en la administración y gestión portuaria también incrementaron la productividad de los puertos.

Como se ha visto, en el derecho portuario existen instancias o poderes de policía a distinto nivel de los poderes del Estado que concurren sobre una misma unidad productiva. Por un lado, la creación y habilitación que corresponde al Estado Nacional y la fijación de las políticas globales. Por otro, está la propiedad del estado provincial o del privado en cuanto a la propiedad dominial y a la administración del puerto.

Por otro lado, la Constitución Nacional establece en su art. 75 inc. 10 la facultad de habilitar los puertos en cabeza del Congreso de la Nación, que es delegada bajo un procedimiento muy particular en cabeza del Poder Ejecutivo (Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante del Ministerio de Transporte). La Ley de Puertos menciona que la habilitación es de su competencia, pero a nuestro entender la norma constitucional prevalece. Luego de haber considerado la normativa federal, se describe la actividad legislativa portuaria en las provincias argentinas.

3.2.1 Provincia de Buenos Aires.

La Provincia de Buenos Aires cuenta con más de 200 puertos, en su mayoría privados y recreativos, pero también los hay comerciales e industriales.

Asimismo, la Provincia, ha conformado la política de descentralización portuaria a través del Decreto Provincial N° 1579/92 al sostener la necesidad de contar con planes reguladores que contemplen la administración de zonas comunes por consorcios y el otorgamiento de unidades portuarias en concesión.

Nueve puertos provinciales se explotan y administran a través de Consorcios de Gestión, entes públicos no estatales. Ocho de ellos poseen fines comerciales e industriales y uno sólo tiene fines recreativos (puerto de Olivos).

A través de la Ley Provincial n° 11.414, se crearon los Consorcios de Gestión de los puertos de Bahía Blanca y Quequén, y además se facultó al Poder Ejecutivo a la creación de entes similares sobre la base de los existentes.

Ambos puertos, tienen condición de persona jurídica de derecho público no estatal, con individualidad jurídica, financiera, contable y administrativa, tiene plena capacidad legal de conformidad para realizar todos los actos jurídicos y celebrar todos los contratos necesarios para el cumplimiento de su objeto y funciones. Su funcionamiento hacia los terceros se regula bajo las reglas del derecho comercial, más puntualmente por la Ley de Sociedades Comerciales. Lo mismo en cuanto al funcionamiento del Directorio y responsabilidades de los mismos.

Misma característica comparten en cuanto a cantidad de miembros y composición. Es dirigido y administrado por un Directorio integrado por nueve (9) miembros, que durarán tres (3) años en sus funciones, pudiendo ser nuevamente designados al vencimiento de sus mandatos, sin límite de períodos.

Asimismo, los representantes del sector privado y sindical podrán ser removidos de su cargo antes del vencimiento de su mandato a pedido fundado de las entidades que los propusieron, por las causales que determine el Reglamento Interno de funcionamiento del Directorio. En este caso deberán designar su reemplazante, que completará el período de mandato del reemplazado, dentro de los cinco (5) días hábiles administrativos de efectivizada la remoción.

Además, existen otros puertos gestionados por Consorcios en la Provincia, pero cuentan con Decretos Provinciales propios donde figuran en los anexos respectivos los estatutos correspondientes. A saber:

En primer lugar, el puerto de La Plata es administrado por un Consorcio de Gestión que fue puesto en marcha en el año 1999, a través del Decreto Provincial N° 1.596. Se trata de un ente público no estatal que posee individualidad jurídica, financiera, contable y administrativa y está sujeto a

auditoría externa a través del Tribunal de Cuentas de la provincia de Buenos Aires. Está dirigido y administrado por un Directorio integrado por nueve (9) miembros, que duran tres (3) años en sus funciones, pudiendo ser nuevamente designados al vencimiento de sus mandatos, sin límite de períodos.

En segundo lugar, el puerto de Mar del Plata, administrado por el Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata, creado por el Decreto Provincial N° 3.572/1999. Se trata de una persona jurídica de derecho público no estatal, con individualidad jurídica, financiera, contable y administrativa, y que tiene plena capacidad legal.

Está dirigido y administrado por un Directorio integrado por once (11) miembros, que duran tres (3) años en sus funciones, pudiendo ser nuevamente designados al vencimiento de sus mandatos, sin límite de períodos. Además, los representantes del sector privado y sindical podrán ser removidos de su cargo antes del vencimiento de su mandato a pedido fundado de las entidades que los propusieron o por las causales que determine el Reglamento Interno de funcionamiento del Directorio. En este caso deberán designar un reemplazante, que completará el período de mandato del reemplazado, dentro de los cinco (5) días hábiles administrativos de efectivizada la remoción.

Los integrantes del Directorio, a excepción de aquellos que sean designados en representación de los poderes públicos provincial y municipal no tendrán, en cuanto a su condición de miembros del mismo, el carácter de funcionarios públicos, rigiendo respecto de ellos las reglas del mandato. Asimismo, el Consorcio, confeccionará y aprobará su presupuesto anual de gastos y recursos, los planes de inversión, la memoria y balance del ejercicio y cuentas de inversión.

En tercer lugar, encontramos el Consorcio De Gestión del Puerto De San Pedro, que es un ente de derecho público no estatal, creado por Decreto del Poder Ejecutivo Provincial N° 5/05, de fecha 3/01/2005.

El Consorcio se rige por estatuto propio, y tiene individualidad jurídica, financiera, contable y administrativa. Posee plena capacidad legal para realizar todos los actos jurídicos y celebrar todos los contratos necesarios para el cumplimiento de su objeto y funciones.

Es dirigido y administrado por un Directorio, integrado por nueve miembros, en representación del sector público, privado y sindical. Los mandatos de los directores duran tres (3) años, pudiendo ser renovados sin límite de períodos.

En cuarto lugar, en el año 2019, fueron tres los Consorcios de Gestión que se crearon en la Provincia de Buenos Aires. El primero fue el del puerto de Avellaneda Dock Sud a través del Decreto Provincial N° 13/2019; el segundo el puerto de San Nicolás creado por el Decreto Provincial N° 96/2019; y el tercero en Punta Alta creado por el Decreto Provincial N° 584/2019.

No obstante, las particularidades en la gestión de cada uno de los puertos nombrados anteriormente, los Estatutos varían en pequeños detalles, como por ejemplo el área de competencia o la cantidad de miembros. El control y/o auditoría es la misma, así como también los requisitos para ser Director y las funciones tanto de éste, como del Consorcio en su totalidad.

3.2.2 Provincia de Rio Negro

En la Provincia de Rio Negro, en el año 1997 a través de la Ley Provincial N° 3137, se reguló la prestación de los servicios correspondientes a la operación del puerto de San Antonio Este (SAE) sujetos a concesión, con la finalidad de incentivar la actividad económica de la región y lograr una reducción de los costos de los servicios portuarios y del transporte marítimo, promoviendo la inversión y optimizando la eficiencia operativa del mismo. La concesión para la operación y explotación de los servicios del puerto, se otorgó a través del sistema de "Iniciativa Privadas" a la *Terminal de Servicios Portuarios Patagonia Norte Sociedad Anónima*, por un plazo determinado (no menor a 25 años) que se efectivizó a partir de 1998, con carácter de concesión exclusiva y onerosa, debiendo el concesionario realizar las inversiones a que se comprometía y abonar el canon establecido contractualmente.

3.2.3 Provincia de Chubut

En lo que respecta a la Provincia de Chubut, encontramos en primer lugar el Muelle Almirante Storni y Comandante Luis Piedra Buena, ubicados en Puerto Madryn. Dicho puerto fue declarado como "Puerto Provincial" y transferido a la Provincia del Chubut el 1° de mayo de 1992, de acuerdo con la Ley Nacional N° 24.093 y con la Ley Provincial N° 3.755 y su Decreto Reglamentario N° 209/93.

Su gestión está categorizada, según el decreto anteriormente citado, como "Administración Portuaria Puerto Madryn". Es decir, un Ente Público no Estatal con personería jurídica y plena capacidad legal, de conformidad con las disposiciones del Código Civil y Comercial, para el desarrollo de sus fines,

pudiendo realizar toda clase de actos de administración y disposición con la sola limitación impuesta por la normativa portuaria.

El órgano máximo dentro de la "Administración Portuaria" es el "Consejo de Administración" (cuyo presidente es el representante del Gobierno Provincial) para ambos muelles antedichos, que regirá la gestión de la misma en atención a los temas atinentes al funcionamiento del ente sometidos a su consideración, y un "Consejo Asesor" para el muelle Comandante Luis Piedra Buena, cuyas decisiones serán de carácter no vinculante.

Tal como nombramos anteriormente, a partir de la creación de los entes públicos no estatales de administraciones portuarias en la Provincia de Chubut, se crea la "La Administración Portuaria Del Puerto Comodoro Rivadavia" a través del Decreto Provincial N° 394/04, el cual no solo incluye la administración de la Terminal Marítima de esa ciudad, sino que también al Muelle General Mosconi destinado a descarga de combustibles de la empresa YPF S.A., la monoboya ubicada en Caleta Olivares para la carga de petróleo crudo operada por la empresa TERMAP S.A. y el puerto pesquero de Caleta Córdova.

3.2.4 Provincia de Santa Cruz

En la Provincia de Santa Cruz existe la Unidad Ejecutora Portuaria de la Provincia de Santa Cruz (UNEPOSC) creada el 1 de junio de 1992 por el Poder Ejecutivo de la Provincia a través del Decreto N° 651/1992, cuya misión es administrar, operar y explotar los siguientes cuatro (4) puertos ubicados en Santa Cruz: Caleta Paula (puerto artificial apto para la operativa de buques mercantes de hasta 140 m de eslora y pesqueros congeladores, fresqueros y costeros), Puerto Deseado (puerto natural, multipropósito, apto para buques de ultramar y cabotaje), Puerto San Julián (puerto natural, la zona ha sido establecida como de practica obligatoria para buques de bandera extranjera) y Punta Quilla (puerto multipropósito, apto para buques de ultramar, cabotaje y pesqueros).

Sobre la ría de Río Gallegos, ciudad capital de la provincia de Santa Cruz, se encuentran situados tres muelles. Dos de ellos, el Fiscal y El Turbio, ya no se encuentran operativos, pero si el denominado Presidente Illia, que se encuentra sito en Punta Loyola, es el único punto de carga y descarga de hidrocarburos de la Patagonia, actualmente se encuentra bajo la responsabilidad de la Compañía General de Combustible (CGC) y Yacimientos Carboníferos Río Turbio (YCRT).

3.2.5 Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur

La Provincia de Tierra del Fuego desde el año 1993 cuenta con “La Dirección Provincial de Puertos”, una entidad autárquica dependiente del gobierno de la provincia que tiene por función principal la administración de los puertos, las áreas fluviales, lacustres y marítimas de la provincia, con sede en la ciudad de Ushuaia, que se creó a través de la Ley Provincial N° 69. Esta misma ley, las normas asociadas a ésta, así como una posible modificación será objeto de análisis, más avanzado el trabajo.

3.2.6 Provincia de Santa Fe

En lo atinente a la Provincia de Santa Fe, es dable destacar que, en 1994, dos años después de la promulgación de la Ley de Puertos, a través de la Ley Provincial N° 11.011 se crean el Ente Administrador Puerto Santa Fe y el Ente Administrador Puerto Rosario, los que actuarán a partir de su creación como personas jurídicas públicas no estatales.

Cada uno de los Entes, estará dirigido por un Consejo Directivo de hasta nueve (9) miembros, integrado por un representante de la Provincia, uno de cada respectivo municipio y uno de cada uno de los sectores de actividades vinculadas al quehacer portuario con personería jurídica o gremial, conforme lo establece el artículo 12 de la Ley Nacional 24.093 y su reglamentación, según las características operativas de cada puerto. El Consejo Directivo se renovará por mitades cada dos (2) años, manteniéndose la composición por sectores de conformidad con lo que establezca el respectivo estatuto.

Dentro de sus funciones se encuentra la de administrar el puerto de su jurisdicción en forma directa y explotarlo por sí o a través de terceros, asegurando amplia participación y libre competencia del sector privado.

En la ciudad de Santa Fe existen tres terminales: combustibles líquidos (a cargo de la firma “Shell CAPSA”), agrograneles (a cargo del “Ente Administrador Puerto Santa Fe”) y contenedores y cargas generales.

En la ciudad de Rosario existe una terminal multipropósito, que brinda servicios para la operación portuaria de diversos tipos de cargas para la importación, exportación y cargas en tránsito. Actualmente concesionada y administrada por la empresa “Terminal Puerto Rosario S.A.” Asimismo, dos terminales están destinadas a “agrograneles” y es administrada por “Servicios Portuarios S.A”.

En la ciudad de Villa Constitución, encontramos un puerto gerenciado por el “Ente Administrador del Puerto de Villa Constitución” y dispone de dos zonas bien diferenciadas: la zona norte, también llamada de ultramar y la zona sur o de cabotaje.

Finalmente, en la ciudad de Reconquista, existe otro puerto administrado por “Ente Administrador del Puerto Reconquista (Provincia de Santa Fe)”.

Se debe resaltar que esta provincia tiene el mayor desarrollo portuario del país, en la que están situadas la mayor parte de las terminales portuarias de naturaleza privadas.

3.2.7 Provincia de Corrientes

El Puerto de la ciudad de Corrientes es un puerto comercial de uso público administrado por el Gobierno de la provincia a través de la Dirección de Transporte Fluvial y Puertos, y operado por una Empresa privada.

En cuanto a su actividad, el Puerto de Corrientes es esencialmente exportador de productos de la región del NEA y NOA. Tiene condiciones ideales para funcionar como puerto de pasajeros y de transporte de mercaderías, pero en la actualidad se dedica casi exclusivamente a carga, descarga y almacenaje de contenedores. Por su accesibilidad no se requiere de remolque ni de practicaje para el ingreso al puerto.

3.2.8 Provincia de Misiones

En la Provincia de Misiones se encuentra el Nuevo Puerto de Posadas, “Teniente de Navío Eliana María Krawczyk”, administrado actualmente por la Administración Portuaria Posadas Santa Ana del Gobierno de la Provincia, se encuentra habilitado como puerto comercial, desde el 9 de diciembre del 2019. Para llegar a esta habilitación definitiva tuvo que pasar múltiples inspecciones de varios Organismos Nacionales; cumplimentar ordenanzas de la Prefectura Naval Argentina y lograr aprobaciones, y autorizaciones en cumplimiento de toda la normativa portuaria Nacional como Internacional.

En cuanto a la operatividad del Puerto de Posadas, el mismo se encuentra en condiciones de operar desde fines de 2022, no solo en su aspecto jurídico, administrativo, sino que además cuenta con la infraestructura suficiente y habilitada para realizar cualquier tipo de operaciones con todo tipo de cargas, ya que el mismo fue proyectado como Puerto Multipropósito.

3.2.9 Provincia de Formosa

En la provincia de Formosa, la Administración Puerto Formosa, dependiente de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación (Resolución N° 03 /94), tiene jurisdicción en el espacio portuario comprendido entre el km. 1447 y 1448 margen derecha del Río Paraguay. Asimismo, el Decreto Nacional N° 35.994/47, declara una zona portuaria comprendida entre el km. 1443 y 1448 del Río Paraguay.

El Gobierno Provincial declaró de interés público y sujeto a privatización el Puerto de Formosa, conforme lo establecido en el Decreto Nacional N° 817/92, existiendo empresas interesadas, sin haberse concretado acuerdos por el momento; por ello no recibe del ente Administrador Nacional la totalidad de la Instalaciones Portuarias.

En la actualidad el Puerto de Formosa tiene como actividad el tráfico de pasajeros bajo el régimen de Tránsito Vecinal Fronterizo entre Formosa (Argentina) y Alberdi (Paraguay) y uno/dos embarques de petróleo hacia el Paraguay en el amarradero privado de la Empresa Yacimiento Petrolíferos Fiscales.

3.2.10 Provincia de Chaco

La Provincia de Chaco tiene actualmente dos puertos activos. Con fecha 21 de agosto de 1991 uno de ellos y el de más envergadura, el Puerto de Barranqueras, pasó a depender del Gobierno de la Provincia del Chaco bajo el área del Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos, Secretaría de Transportes, Obras y Servicios Públicos.

A través del Decreto del Poder Ejecutivo de la Provincia de Chaco N° 292 del 9 de marzo de 2011, se crea como ente autárquico la “Administración Portuaria Puerto Barranqueras” que tiene por objeto potenciar el desarrollo de las actividades portuarias de la provincia, reglamentando y dirigiendo todos los servicios que se presten a la navegación, a los buques y a las cargas.

El Puerto de Barranqueras se encuentra en un punto neurálgico del MERCOSUR y la operatoria del mismo fue incrementándose paulatinamente a través de los años luego de su provincialización. Al respecto el Poder Ejecutivo Provincial ha implementado una política de desarrollo para este sector y el actual Administrador le ha dado cierto empuje en búsqueda de satisfacer a los actuales operadores y captar los de otros mercados.

Además, con el influjo del MERCOSUR el Puerto Barranqueras se ha transformado en un punto muy importante ya que convergen allí la Hidrovía Paraguay - Paraná y Tieté - Paraná, con un eje de tránsito norte - sur. A esto hay que sumarle la ruta no habitual este - oeste hacia el puerto de Iquique en Chile por vía terrestre.

También sobre la ribera del Río Paraná, opera Puerto Vilelas administrado por la Asociación de Cooperativas Argentinas (ACA). Estas instalaciones portuarias son las más modernas con la que cuenta la provincia del Chaco.

3.2.11 Conclusiones sobre la organización de Puertos en la Argentina

La organización Portuaria Argentina, no presenta un solo modelo éxito, ya que existen modelos 100% privados como los puertos cerealeros del Río Paraná, como también puertos de la propiedad del estado y consorcios de gestión.

Por otro lado, la administración de esos puertos públicos está sujeta a varios esquemas en los que la presencia de los privados es mayor o menor. Claramente, los de mayor éxito son aquellos en los que los privados, con su experiencia en la materia tienen mayor influencia (Dock Sud, Bahía Blanca, etc.) y en los que patrimonialmente el puerto mantiene una separación definida de la administración central.

Hecha esta breve reseña de los puertos nacionales, es necesario ahora ver la cuestión de cómo están organizados algunos puertos a nivel global.

3.3 PUERTOS DEL MUNDO

3.3.1 Puertos del Norte de Europa

3.3.1.1 Puerto de Rotterdam.

La Autoridad del Puerto de Rotterdam es una sociedad anónima estatal encargada de la gestión náutica y el desarrollo socioeconómico del puerto. Funciona administrativa y económicamente en forma autárquica. Actúa como un intermediario entre varios niveles de gobierno locales, regionales y nacionales y la comunidad empresarial portuaria nacional e internacional que arrienda y explota los principales recintos portuarios bajo contratos de concesión. Por un lado, debe promover el interés público en un puerto accesible, seguro y limpio y

por el otro debe asegurarse de que los costos de las inversiones portuarias se recuperen de manera sólida y manera responsable.

En Rotterdam, la Autoridad tiene la responsabilidad exclusiva de la gestión náutica. El objetivo de la gestión náutica es atender al traslado seguro y rápido del tráfico marítimo y puede dividirse en una serie de tareas subsidiarias. Se trata de la supervisión del tráfico marítimo por medio de un sistema de tráfico, reglamentación y/o anuncios a la navegación. Además, se refiere a los aspectos ambientales y de seguridad, y el control de sustancias peligrosas y nocivas.

El puerto de Rotterdam es una empresa estatal que aplica tradicionalmente el principio de que los privados deben valerse por sí mismos y que las autoridades gubernamentales sólo establecen las condiciones de mercado para que los costos a los usuarios del puerto no sean excesivos o afecten el acceso.

Por tanto, no es habitual que la autoridad portuaria se inmiscuya en actividades privadas ya que carece del conocimiento específico del mercado para ello, y además su intromisión afectaría la neutralidad.

El puerto de Róterdam desempeña un papel económico que tiene relevancia internacional. La autoridad, creada en los años treinta como autoridad portuaria para ocupar un 'posición independiente' entre las autoridades y la comunidad empresarial, considera sumamente importante que el puerto conserve su competitividad frente a los puertos vecinos. Se juzga el éxito de ese puerto sobre la base de la competitividad de las tarifas, el tonelaje de carga manejado y los ingresos adquiridos. La autoridad considera improductivo utilizar el puerto como instrumento de empleo directo estatal, porque como empresa del gobierno, es demasiado dependiente del emprendedor y el comercio internacional.

3.3.1.2 Amberes

La gestión portuaria en Bélgica es tradicionalmente un asunto descentralizado. Se realiza a través de una autoridad portuaria autónoma, conformada por una sociedad estatal con contabilidad y administración propia, aunque legalmente la propiedad de los terrenos portuarios es de las autoridades municipales (Amberes y Brujas), quienes a su vez son los accionistas del Puerto.

Las raíces de la gestión portuaria descentralizada en Bélgica se remontan a Edad Media cuando estos poblamientos urbanos nacieron como entidades individuales con sus propios poderes relacionados con la Liga

Hanseática en la que los puertos se articulan junto a operaciones comerciales de los pueblos de sus alrededores. En lo referente a la infraestructura, es de competencia municipal.

3.3.1.3 Hamburgo

El puerto de Hamburgo cumple una función económica regional. La ciudad-estado provincial de Hamburgo tiene el control total de la zona portuaria, pero depende del Gobierno Federal para inversiones en conexiones hacia y desde el puerto.

En el propio puerto, la regulación se aplica expresamente el principio de orientación al mercado: La administración portuaria forma parte de la administración general municipal; no hay autoridad portuaria específica y funcionalmente organizada. La división de roles entre los ciudad-estado y los actores privados se basa principalmente en la división funcional de propiedad entre la infraestructura y la superestructura (El puerto es dueño de las tierras y las instalaciones son operadas por concesiones privadas). Se establece expresamente que la gestión náutica y portuaria y la planificación deben ser asuntos públicos mientras que la prestación del servicio portuario debe ser privada.

3.3.2 Otros puertos europeos

Los países del sur de Europa, como Francia, España e Italia, (Puertos de Le Havre, Marsella, Barcelona, Valencia, Génova etc.) tienen una administración portuaria organizada centralmente y con amplia intervención estatal y pertenecen a lo que se conoce como la tradición administrativa latina. Sin perjuicio de ello, existe una creciente tendencia a la concesión a privados de recintos del puerto (Ej: Terminales de Containers.)

La administración portuaria anglosajona del Reino Unido de Gran Bretaña y la República de Irlanda en los que la propiedad privada de las tierras de los puertos modela su estructura organizativa.

3.3.2.1 España

De acuerdo a la Constitución de España los puertos son de propiedad del estado. Puertos del Estado es una empresa pública española, dependiente del Ministerio de Transporte con responsabilidades globales sobre el conjunto del sistema portuario de titularidad estatal. Está encargado de la ejecución de la política portuaria del Gobierno de la Nación y de la coordinación y control de

eficiencia del sistema portuario, formado por 28 Autoridades Portuarias que administran los 46 puertos de interés general.

El Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de puertos y de la marina mercante, distingue entre los puertos de titularidad autonómica (básicamente los puertos pesqueros, deportivos y de refugio), que dependen del gobierno de la Comunidad Autónoma donde están ubicados, y los puertos de titularidad estatal, es decir, los puertos calificados como de interés general por reunir alguna de las siguientes características:

- Se efectúan en ellos actividades comerciales marítimas internacionales.
- Sirven a industrias de importancia estratégica para la economía nacional.
- El volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcanzan niveles suficientemente relevantes, o responden a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.
- Sus especiales condiciones técnicas o geográficas son esenciales para la seguridad del tráfico marítimo.

El Sistema Portuario español de titularidad estatal está integrado por 46 puertos de interés general, gestionados por 28 Autoridades Portuarias, cuya coordinación y control de eficiencia, corresponde a Puertos del Estado. La Ley dota al sistema portuario español de los instrumentos necesarios para mejorar su posición competitiva, estableciendo un régimen de autonomía de gestión de las Autoridades Portuarias, que deben ejercer su actividad con criterios empresariales.

Dentro de este marco, se pretende que la gestión de los puertos de interés general responda al llamado modelo "landlord", en el que la Autoridad Portuaria se limita a ser un proveedor de infraestructura y suelo portuario y a regular la utilización de este dominio público, mientras que los servicios son prestados fundamentalmente por operadores privados en régimen de autorización o concesión.

3.3.3 Asia

3.3.3.1 Japón

En Japón los puertos están organizados sobre la base de una estrategia nacional y son complementarios entre sí. A los efectos prácticos tomaremos uno de los puertos más importantes que es el de Kobe. Varias funciones

administrativas en el puerto de Kobe están controladas por varios organismos (cuasi) gubernamentales. La Oficina de puertos de la ciudad de Kobe (PHB) opera a nivel local y es responsable de la planificación y construcción de nuevos componentes portuarios, la gestión de atracaderos públicos y la comercialización del puerto. Se podría decir que está a cargo de los desarrollos de infraestructura y la política portuaria.

La Kobe Port Terminal Corporation (KPTC) también está activa a nivel local y es responsable de la gestión de aquellas terminales de contenedores y cruceros que tienen un carácter internacional y cuentan con una amplia participación privada.

3.3.3.2 Puerto de Hong Kong

El Puerto de Kobe Hong Kong es bien conocido por la no injerencia gubernamental y la enorme inversión de capital privado. Esto también es válido para la gestión portuaria hasta cierto punto. Hong Kong no tiene una autoridad portuaria tradicional en el sentido de un administrador náutico y terrestre simultáneo. Las áreas secas y las áreas húmedas se ceden a la comunidad empresarial por un período prolongado y luego se desarrollan con capital privado. En el otorgamiento de concesiones, se realizan acuerdos de participación de mercado para evitar la sobrecapacidad. En el puerto cada vez más ocupado, sin embargo, la gestión náutica permanece una tarea exclusivamente gubernamental en la que el énfasis está en optimizar la eficiencia de la implementación.

3.3.3.3 Puerto de Singapur

El puerto de Singapur es el más activo del mundo y su función logística se puede comparar con la del centro de contenedores y ciudad portuaria de Hong Kong. En cuanto a la administración del puerto se refiere, sin embargo, existen diferencias sustanciales entre estos dos gigantes orientales. Mientras que en Hong Kong casi todas las actividades portuarias están en manos privadas, el puerto de Singapur está completamente administrado y regulado por una corporación/ empresa pública.

El puerto está gestionado por la Autoridad Portuaria de Singapur (PSA). Esta autoridad portuaria, que emplea a 7.500 personas, es gestor náutico, ejecutor ambiental, planificador portuario y proveedor de servicios portuarios a la vez. Esto explica la gran cantidad de personal empleado. La PSA fue establecida por ley en 1964, de conformidad con el deseo general del gobierno de controlar

las actividades económicas y su deseo específico de desarrollar la infraestructura portuaria. Como una corporación pública tiene que realizar una variedad de funciones y tareas. El artículo 9 de la Ley de la Autoridad del Puerto de Singapur ofrece una descripción casi exhaustiva de estas tareas; 'será deber de la Autoridad: proporcionar y mantener servicios e instalaciones portuarias adecuadas y eficientes en el puerto; regular y controlar la navegación dentro de los límites del puerto y los accesos al puerto y prestar servicios de practica; promover el uso, mejoramiento y desarrollo del puerto; proporcionar y mantener faros, balizas y boyas adecuados y eficientes y otras ayudas a la navegación en las aguas territoriales de Singapur; difundir información de navegación; proporcionar, cuando sea conveniente, un servicio de ferry para el transporte de pasajeros, vehículos o mercancías dentro de las aguas territoriales de Singapur; y para llevar a cabo cualquier otro deber que se le impone a la Autoridad.

El Puerto de Singapur tiene un interés accionario en la principal terminal de contenedores de Argentina, Exolgán (Dock Sud-Provincia de Buenos Aires).

3.3.4 Puertos de Estados Unidos

Es importante el estudio de Estados Unidos, dado su similitud en el sistema constitucional y algunos aspectos regulatorios con nuestro país. En Estados Unidos se asigna un papel importante a los puertos como eslabones de las cadenas de transporte, como dinamizadores del comercio y como motores generadores de empleo. En 1992, más de quince millones de personas estaban (directa e indirectamente) vinculadas al sector portuario en los Estados Unidos. Aportaron 780 mil millones de dólares al ingreso nacional bruto y pagaron 154 mil millones de dólares en impuestos

El formato de la gestión portuaria es un asunto de cada estado y no existe una política portuaria nacional. No obstante, el gobierno federal desempeña un papel importante en el establecimiento de las condiciones de transporte, el dragado y la recaudación de impuestos, pero también mediante el desarrollo y la implementación conjunta del esquema de transporte intermodal.

Cada estado individual tiene sus propias soluciones institucionales para la gestión portuaria. En Nueva York, la gestión portuaria se encuentra bajo una organización que tiene como objetivo proporcionar instalaciones de transporte en un sentido amplio. Actualmente proporciona apoyo financiero al puerto, pero originalmente se creó para promover actividades entre los estados de Nueva York y Nueva Jersey.

El estado de Washington (Puerto de Seattle), por su parte, posee una norma legal que establece la modalidad uniforme de 'distritos portuarios especiales'. Estos están en la posición única de poder recaudar impuestos y sus comisionados son elegidos para subrayar el interés público del puerto. Y California ha puesto la gestión portuaria bajo el control de las ciudades, pero ha estipulado condiciones de uso (Ley Tideland Trust) que da el manejo a administradores profesionales. Esta estrategia originalmente tiene como objetivo frenar la corrupción y promover el manejo profesional y técnico de los puertos.

En Estados Unidos se hace una clara distinción institucional entre la gestión náutica, la construcción y el mantenimiento de las vías y canales de navegación, ambos de responsabilidad federal, y la planificación y prestación de servicios portuarios, que puede ser un asunto estatal, municipal o privado. En lo que respecta a la gestión náutica, por lo tanto, existe claridad institucional y es de manejo federal, aunque existen algunos ejemplos mixtos como el del Puerto de Los Ángeles/Long Beach en el que hay un acuerdo de cooperación entre la Guardia Costera y un proveedor privado (que ofrece un servicio adicional).

Aunque siempre se asocia a Estados Unidos con las fuerzas del mercado, esto no es así exactamente en el área portuaria. La gestión náutica como bien público está a cargo de la Guardia Costera federal. La autoridad portuaria es propietaria de los sitios, de las terminales y, por lo general, también de las grúas. Y a veces la autoridad portuaria está incluso en competencia directa con proveedores privados (Seattle). Como también indica el Departamento de Transporte Federal, la mayoría de los puertos desempeñan un papel económico regional y están más interesados en capturar la mayor cantidad posible de actividades económicas que luego generarán la mayor cantidad de empleos posible.

Dado las diferencias, veamos los distintos puertos de Estados Unidos.

3.3.4.1 New York

El puerto de Nueva York es operado por la Autoridad Portuaria/Departamento Portuario que funciona con un directorio formado por comisionados políticos y un management 100% profesional. La autoridad debe asumir sus propios riesgos financieros y solo arrienda los sitios y algunas grúas y centros de distribución a usuarios privados. El puerto es el componente más pequeño de las numerosas operaciones de la Autoridad Portuaria (Existen

actividades de alquiler de terrenos, trenes, aeropuertos por solo mencionar algunos).

En la última década, sin embargo, se han emprendido muchas actividades en el mercado inmobiliario de las cuales el World Trade Center es la joya de la corona. Debido a que estas actividades se financian mediante préstamos públicos, el éxito de la Autoridad Portuaria depende de su rentabilidad.

De los puertos que se estudiaron, Nueva York parece ser el único que ha implementado su principio regulatorio elegido de manera razonablemente consistente. Para la planificación portuaria depende en gran medida de las iniciativas de las empresas privadas. Posee muy poca propiedad superestructural por lo que poco se puede esperar en esta área.

La mayor parte de las terminales está en uso por parte de los principales transportistas marítimos internacionales y solo se puede producir un mayor control de los requisitos mediante la renegociación del contrato o su vencimiento. Los servicios de remolque están a cargo de dos empresas de remolcadores competidoras y hay varias empresas de practicaje.

El puerto de Nueva York/Nueva Jersey se ha visto muy afectado por los incumplimientos y falta de planificación medioambiental. Otros componentes de la Autoridad Portuaria, como la gestión y explotación de la terminal internacional del aeropuerto JFK, también han sido subcontratados durante varios años a otras organizaciones más especializadas.

3.3.4.2 Seattle

La gestión portuaria en Seattle está organizada de acuerdo con líneas muy inusuales. Por razones históricas, el puerto de Seattle es administrado y operado por la autoridad del Puerto de Seattle. Esta corporación pública es administrada por comisionados elegidos directamente cuya tarea es procurar la buena voluntad del puerto hacia la comunidad y el sector comercial. Se espera que el Puerto de Seattle actúe como facilitador para atraer comercio y actividades económicas para promover el empleo. En otras palabras, en un sentido amplio se trata de lograr un crecimiento económico que se mide por la cantidad de empleos creados y los valores de importación y exportación.

Además de las terminales repartidas por los distintos sitios, el Puerto de Seattle también posee la superestructura y varios centros de distribución que, hasta hace poco, administraba él mismo y arrendaba a corporaciones privadas.

Esto significaba que estaba en competencia directa con las corporaciones privadas.

3.3.4.3 Los Ángeles

Hasta ahora, la gestión portuaria de Los Ángeles se ha centrado principalmente en el profesionalismo y/o la experiencia, la prestación de servicios y la creación de consenso. Por ello, las actividades privadas fueron realizadas por su propio personal.

3.4 COMPARACIÓN ENTRE LOS DISTINTOS PUERTOS

En lo que sigue se realiza el análisis cualitativo de los aspectos de política institucional que surgen de la comparación de los puertos estudiados a fin de obtener conclusiones en lo relativo a la gobernanza portuaria.

A estos efectos se consideran tres atributos. Primero, la función y la importancia socioeconómica de los puertos. Segundo, el papel y la posición de la autoridad portuaria incluyendo aspectos tanto intra como interorganizacionales. Por último, se consideran las diferentes relaciones de control de las distintas actividades portuarias.

3.4.1 Diferencias en la importancia social de los puertos marítimos

En la comparación de los puertos marítimos estudiados, se evidencian las mayores diferencias entre continentes y las menores variaciones entre puertos de un mismo continente. En Europa occidental, se estudiaron los puertos marítimos que tipifican la tradición hanseática. Se trata de puertos de administración local que tradicionalmente tienen un alto grado de autonomía y que se gestionan en la medida de lo posible con criterios comerciales. En Europa, los puertos se ven principalmente como componentes de la infraestructura de transporte que deben gestionarse de la forma más eficiente posible en nombre de los cargadores y transportistas. El objetivo es reducir los costes de la cadena logística total. Por eso, en la política portuaria europea proyectada, Bruselas quería y quiere que las reglas de competencia entre los puertos sean lo más equitativas posible, aunque esto no se ha logrado hasta ahora. Además, los puertos de Rotterdam, Amberes y Hamburgo son instrumentos importantes de la política industrial de los respectivos países.

A la fecha, no se ha logrado una legislación uniforme europea en materia de puertos. Solamente se ha dictado el Reglamento (UE) 2017/352: que

establece normas para la prestación de servicios portuarios como remolque, practicaaje, y otros servicios y algunas normas sobre transparencia, sin hacer otra precisión de fondo.

La gestión portuaria europea sigue siendo un componente de la administración local (municipal o ciudad-estado) de los estados miembros individuales, donde el puerto desempeña una función regional (Amberes y Hamburgo) o incluso nacional (Rotterdam). A pesar de la idea y norma europea general de que los puertos deben desempeñar un papel tan eficiente como sea posible en varias cadenas logísticas, esto no implica que no existan diferencias esenciales en la interpretación concreta y el significado dado a los puertos de Europa occidental.

El puerto de Rotterdam tiene dos principios regulatorios de facto distintos con respecto a la división de responsabilidad entre los actores públicos y privados. En primer lugar, existe la regla de que la comunidad empresarial debe valerse por sí misma. Además, existe el principio de que el gobierno es responsable de la infraestructura y que los costos de esta serán trasladados en la medida de lo posible al usuario. Los ingresos de la infraestructura deberían utilizarse posteriormente para mejoras portuarias. El puerto de Rotterdam ha abandonado el objetivo de crear empleo y enfatiza en cambio la promoción de su función en la cadena del transporte.

El puerto de Hamburgo, por su parte, sigue manteniendo el objetivo de empleo y generación de ingresos de la ciudad. En Hamburgo el gobierno se siente llamado a construir la infraestructura y hay una división estricta entre ésta y la superestructura. En Alemania, los costos de infraestructura son pagados por el estado (con la excepción de una cantidad insignificante para los muros de los muelles). Finalmente, de los tres puertos de Europa Occidental estudiados, el puerto de Amberes tiene los principios regulatorios menos claros. En principio, el Puerto privatizado de Amberes puede dedicarse a cualquier actividad que favorezca la gestión y explotación del puerto.

En los Estados Unidos por otro lado, la importancia de un puerto varía según el estado o la ciudad en la que se encuentra el puerto. No existe un régimen estatutario federal para la gestión portuaria en los Estados Unidos y no tiene un interés nacional directo. Donde puede, el nivel federal trata de crear condiciones para puertos individuales que sean lo más favorables posible sin intervenir activamente. Esto permite una libertad considerable para la interpretación individual estatal o municipal, que va desde desempeñar una

función de logística regional hasta proporcionar empleo y empresa comercial para los residentes locales.

El puerto de Nueva York es un componente de la infraestructura de transporte, mientras que el puerto de Seattle es un importante instrumento de empleo y el puerto de Los Ángeles integra los dos elementos.

Los Puertos Nacionales normalmente administran las infraestructuras terrestres, y las operaciones son efectuadas a través de concesiones, o estibadores independientes.

En Asia, los puertos constituyen el instrumento económico por excelencia para promover el comercio nacional (atrayendo nuevas empresas comerciales y de carga). Los puertos son vistos como un componente esencial de la infraestructura y un elemento de política de gobierno por definición. Una de las motivaciones más fuertes para esto es el hecho de que estos países no poseen un suministro adecuado o suficientemente variado de materias primas y minerales. Se aprecia hasta cierto punto la competencia entre los puertos nacionales (Japón) pero lo principal es coordinar los puertos domésticos.

3.4.2 Posición de la Autoridad Portuaria ante el estado y los privados

En el análisis de los puertos se examinó detenidamente la posición de la autoridad portuaria. La autoridad portuaria es el sujeto principal de este estudio tanto porque en muchos puertos la autoridad portuaria lleva a cabo actividades operativas y de gestión como porque en un sentido amplio es el actor directamente responsable de la gestión del día a día del puerto.

En los casos tenidos en cuenta se pudieron identificar autoridades con criterios políticos o profesionales, elegidos políticamente e incluso algunos por vía de elecciones populares. En lo relativo a la vinculación con la autoridad política, Las autoridades portuarias de Róterdam, Hamburgo y Kobe tienen el nivel más bajo de autonomía respecto a las autoridades políticas mientras que las de Nueva York, Singapur y Hong Kong el más alto.

La separación obedece a que, en los puertos de mayor dependencia con la autoridad, existen poderes a cargo de la política portuaria nacional, mientras que los autónomos existen estructuras autárquicas en lo financiero y funcional. Esto no está exento de matices, ya que, para un correcto funcionamiento, ambas categorías poseen un grado significativo de

independencia técnica. El que tiene mayor dependencia del estado es el de Hamburgo, donde existen diferentes grados de control estatal.

A contrario sensu, los puertos con un gran manejo profesional por sobre el político, como Nueva York y Seattle tienen una política dirigida a la creación de puestos de empleo por parte de las autoridades portuarias de manera directa. La misma está relacionada no solamente con las actividades portuarias específicas, sino por la injerencia de estas autoridades en actividades y negocios “extraportuarios” que estas poseen, por ejemplo vinculados al transporte terrestre. Por su lado, en los puertos europeos del norte, que cuentan con mayor intervención estatal, esto no es así. Las autoridades portuarias desarrollan políticas que procuran “racionalizar” los puestos de trabajo directos otorgados por las mismas autoridades. De tal modo, orientan los fondos disponibles para incrementar la infraestructura del sector y mejorar el funcionamiento portuario, a los efectos de obtener mejoras tarifarias con el objetivo de que los puestos de trabajo sean generados por los usuarios y concesionarios de los puertos.

En Los Ángeles y Hong Kong, las autoridades portuarias forman parte de la administración municipal y de la administración regional china, respectivamente. Las autoridades portuarias tienen su propio presupuesto financiero que es aprobado cada año por los representantes designados políticamente. Dentro del presupuesto, las dos autoridades portuarias tienen un grado de libertad relativamente grande; sobre la base de su experiencia en asuntos portuarios.

La autonomía de las autoridades de Seattle radica principalmente en la situación jurídica específica que se ha creado para la gestión portuaria con participación política de los ciudadanos. En Seattle, el control político se aplica estrictamente debido al grupo de comisionados portuarios sustancialmente pequeño y elegido específicamente.

Los comisionados portuarios electos tienen una doble responsabilidad: por un lado, ante los asuntos concretos de la autoridad portuaria y por otro, ante el electorado. Como ha demostrado la historia de la administración portuaria de Seattle, es bastante concebible que los dos puedan entrar en conflicto y esto puede conducir a la inmovilidad

3.4.2.1 ¿Para qué se establecen las autonomías de una Autoridad Portuaria?

La mayoría de los puertos están gestionados por autoridades portuarias que suelen ocupar un cargo autónomo. En general, cabe preguntarse qué

justifica esta posición. Aparentemente, la necesidad de independencia funcional y la velocidad del comercio constituyen la justificación de la posición autónoma. Sin embargo, como demuestra el puerto de Hamburgo, esto no es necesariamente así. Después de todo, la autoridad portuaria sigue teniendo vinculación con el estado. Otro motivo que se da a menudo para la autonomía de la autoridad portuaria es que pueda tener la oportunidad de especificar costos e ingresos (contabilidad propia).

A pesar de lo visto, debe destacarse que la autonomía no es beneficiosa solamente por sí misma, sino que debe al éxito y consecución de sus propios objetivos (expresados en las necesidades del cliente) de manera efectiva. De hecho, la pregunta relevante es en qué medida el formato institucional induce a la autoridad portuaria a rendir cuentas y aumentar su eficiencia.

3.4.2.2 Qué espera el mercado y el estado de la Autoridad Portuaria en los distintos puertos

En este estudio, el tema central es la relación de la autoridad y el estado con las administraciones portuarias. La autoridad portuaria de Hong Kong, por ejemplo, es principalmente un administrador náutico. Aunque se desarrollan otras actividades, esto es solo para tratar de equilibrar los costos y los ingresos. Por regla general, el objetivo es minimizar los gastos administrativos para que no se conviertan en costos de transacción sustanciales y perturben el comercio.

Las autoridades portuarias de Amberes y Rotterdam son responsables tanto de la gestión náutica como de la planificación portuaria. La competencia entre ambos asegura que los armadores y la industria internacional tengan una fuerte posición negociadora. Esto significa que ambos puertos deben ofrecer los precios más competitivos que puedan (derechos portuarios, concesiones y rentas) y que los costes de la propia autoridad portuaria y otros gastos públicos (para su propia administración y licencias) deben reducirse al máximo. En el área de Buenos Aires existe una competencia similar entre Buenos Aires (AGP) y Dock Sud a cargo de Exolgán.

La autoridad portuaria de Kobe (Port and Harbour Bureau) es principalmente un planificador de puertos. Debido a la combinación de funciones que el puerto de Kobe realiza en una escala relativamente pequeña (vivienda, trabajo y recreación) y el hecho de que los puertos no tienen por qué generar ganancias, la autoridad portuaria se ocupa principalmente de la coordinación de varios objetivos. Las expectativas externas de la función de la autoridad portuaria en Kobe son fomentadas principalmente por los residentes locales y la industria

y, en mucha menor medida, por los armadores. Estos últimos están más preocupados por la cooperación público-privada en Kobe Terminal Corporation en la que participan financieramente.

La tarea de las autoridades portuarias de Seattle y Los Ángeles es una combinación de planificación portuaria y provisión de servicios portuarios. La prestación de servicios portuarios en Seattle y Los Ángeles se enfatiza con más fuerza que en Nueva York porque la propia autoridad portuaria realiza actividades que también podría realizar el mercado.

Los armadores consideran que los puertos a lo largo de la costa oeste no deberían preocuparse tanto por el crecimiento del puerto como tal, sino que deberían hacer un uso más eficiente de la capacidad disponible. Mientras que las autoridades portuarias se preocupan por atraer nuevos inversores y/o carga (en la medida en que esté en su poder) y diseñar nuevos planes de expansión portuaria, los armadores y otros usuarios del puerto están mucho más interesados en la transferencia rápida de mercancías a tierra en las terminales existentes y la coordinación de los flujos de transporte.

Finalmente, el control tanto de la gestión náutica y la planificación portuaria como de los servicios portuarios en Singapur, Hamburgo y Sudáfrica está incorporado en una o más organizaciones públicas.

En Argentina, fuera de lo estrictamente privado, es común que en un puerto existan operaciones concesionadas a privados y operaciones por el propio puerto, aunque con estibadores profesionales.

3.4.3 Control de las actividades portuarias

3.4.3.1 Como se ven a sí mismas las autoridades portuarias

Debido a la posición a menudo autónoma y financieramente independiente de las autoridades portuarias, no es inconcebible que las expectativas externas y la percepción interna del funcionamiento de la autoridad portuaria puedan diferir. Por ejemplo, queda por ver si todos los sectores de la comunidad empresarial de Róterdam reconocen la posición facilitadora de la Administración Portuaria Municipal de Róterdam.

Para los puertos orientados a los servicios de Los Ángeles, la pregunta es hasta qué punto los servicios e infraestructura nueva serán absorbidos por el mercado. Un claro ejemplo de esto es la Terminal de Contenedores de La Plata que no logra una plena ocupación o uso razonable.

Actualmente, en casi todos los puertos, se dedica una gran cantidad de tiempo y energía a las discusiones sobre la descentralización de la autoridad portuaria. Estas discusiones se centran principalmente en la posición formal de la autoridad portuaria. Debido al deseo constante de aumentar el rendimiento, se supone que la autoridad portuaria se beneficiará de un estatus de derecho privado u otros medios que podrían aumentar la autonomía (su propia política de personal y financiera, etc.). Dado que la función de una autoridad portuaria siempre tiene responsabilidades públicas y privadas, la descentralización siempre tiene consecuencias directas en la forma en que la autoridad portuaria lleva a cabo sus actividades. Estos todavía tienen que ser conducidos bajo relaciones más normativas que las actividades privadas (Seguridad de la navegación, medio ambiente etc.)

Luego de la Ley de Puertos 24093 se ha ido hacia una tendencia de descentralización, provincialización, y manejo autárquico y separado de la administración del puerto, conservando la política portuaria nacional en manos federales, y la seguridad y medio ambiente en la Prefectura, mientras que otros aspectos de la gestión náutica queda en manos de prestadores privados (Remolque y Practicaje)

Del análisis efectuado debe concluirse que el cargo de autoridad portuaria comprende siempre una mezcla de actividades y competencias públicas y privadas. Ya se trate de la gestión exclusiva de terrenos en el puerto de Nueva York o de la prestación de servicios náuticos basados en el principio de lucro en Hong Kong, siempre se trata de una combinación de varias actividades portuarias (exclusivas).

En base a lo dicho hasta ahora resulta que la autoridad portuaria solo puede definirse en términos de otros actores portuarios y, por lo tanto, de otras actividades portuarias.

3.4.3.2 Planificación e inversiones portuarias

Por un lado, las actividades comprendidas en la planificación portuaria tienen un carácter general de condicionantes económicos. Esto se refiere a los estudios y las decisiones de construcción de muelles y sitios para atraer carga e industria. Las conclusiones de las actividades de planificación portuaria a menudo implican grandes inversiones cuyos costos solo se recuperarán a largo plazo. Sin embargo, las autoridades portuarias también están interesadas en tales inversiones para lo cual se suelen recurrir a fuentes de financiamiento de la comunidad financiera pública internacional (Banco Mundial, BID, BRICS, ADB,

etc.), colocación de títulos de deuda, o asociaciones público-privadas (APP o PPP en inglés), etc. El ámbito acuático, el terreno y el recinto portuario, son las posesiones más importantes que tiene una autoridad portuaria. El control sobre el suelo determina el potencial urbanístico, dentro de los límites de las facultades que ejercen en materia de uso del suelo las autoridades municipales y como en el caso de Argentina las autoridades ambientales subnacionales. Debido a los contratos a largo plazo o a la ubicación de una industria específica, a menudo resulta difícil emprender iniciativas para el área restante. En este sentido, es determinante si los recintos portuarios se han alquilado o arrendado o si se han vendido. En la actualidad, no es habitual que se vendan terrenos portuarios porque esto compromete las opciones de desarrollo de la autoridad portuaria.

A menudo existe una escasez de espacio que no se puede resolver a corto plazo. Además, la composición de la empresa comercial juega un papel importante, por lo que se deben tener cada vez más en cuenta los criterios de planificación ambiental y espacial. En la planificación portuaria se distingue tradicionalmente entre infraestructura y superestructura.

En Estados Unidos y Canadá, es habitual que los planes de expansión portuaria se desarrollen en estrecha consulta y con inversiones de riesgo por los privados. La autoridad portuaria proporcionará la financiación para la preparación del sitio. El tamaño del segmento de mercado determinará si la autoridad portuaria también participa en la financiación de la superestructura. El enfoque más orientado al mercado que se encuentra en los puertos estadounidenses y canadienses es probablemente el resultado del hecho de que solo son responsables de la planificación portuaria y no pueden depender de los ingresos de la gestión náutica.

La planificación portuaria en Hong Kong ocurre de una manera única a nivel internacional. El gobierno otorga concesiones a largo plazo para nuevas terminales para las cuales se utiliza un acuerdo de división de mercado determinado centralmente. El sector privado financia tanto la infraestructura como la superestructura, pero quiere la mayor certeza posible con respecto a la rentabilidad comercial.

En Argentina, las inversiones se han hecho básicamente en los últimos 30 años como consecuencia de inversiones privadas.

El puerto de Singapur invierte y planifica la expansión del puerto y las terminales por su cuenta. Debido a sus perspectivas optimistas, Singapur no tiene que preocuparse por el retorno de la expansión de la capacidad. Las actividades comprendidas en la categoría de servicios portuarios tienen un

carácter esencialmente privado; se refieren a servicios a buques individuales, por los que los armadores deben pagar un cargo (servicios de remolque, servicios de combustible, practicaje, servicios de estiba, etc.).

Es notable cómo el formato institucional de estos servicios puede diferir entre un puerto y otro. Esto se debe entre otras razones a la tradición arraigada o a los objetivos financieros de la autoridad portuaria. En la prestación de servicios de carácter náutico, como por ejemplo el pilotaje de buques, a menudo se establecen normas adicionales de práctica profesional por razones de seguridad o la actividad se considera una responsabilidad pública.

3.4.3.3 Manejo de Contenedores

El manejo de contenedores es un elemento relativamente joven e innovador de la familia de la logística portuaria. Desde mediados de los años sesenta, todo puerto que procura modernizar su oferta de servicio a las cargas se ha involucrado en la construcción de terminales de contenedores. Este es un asunto altamente intensivo en capital para el cual, dependiendo de la posición de la autoridad portuaria, es necesaria una combinación de intervenciones públicas y/o privadas. En el puerto de Róterdam, por ejemplo, esto se logró mediante la fusión de varias empresas de carga general, mientras que en Singapur y Seattle la autoridad portuaria se encargó sola de la construcción de terminales de contenedores y en Kobe se optó por una cooperación público-privada.

Años después, se ha acumulado una amplia gama de experiencia internacional con esta forma de logística, y el desarrollo continuo de técnicas y procesos logísticos ahora se produce en parte gracias a los avances en el campo de la telemática y la tecnología de la información. El objetivo último de todos estos desarrollos parece ser adquirir certeza sobre el proceso logístico para que el comercio de carga marítima pueda operarse según el principio de 'justo a tiempo'. Este punto aún no ha sido alcanzado, pero cada vez se está más cerca.

En el campo del intercambio electrónico internacional de datos, en particular, aún queda mucho por desarrollar aun teniendo en cuenta los proyectos de Ventanilla Portuaria y documentación electrónica. Un elemento interesante de señalar en la logística de contenedores es la concentración y consolidación de empresas lo que tendrá implicaciones en la relación con las autoridades portuarias a nivel mundial.

En Nueva York y Los Ángeles, es habitual que las empresas de transporte de contenedores sean los arrendatarios de terminales. Se encargan

de las actividades de dotación de personal y manipulación. En Seattle, por otro lado, los contratos de terminal se celebran con empresas privadas de estiba y ocasionalmente con un cliente importante. En Seattle, solía ser habitual que el Puerto de Seattle proporcionara el personal. Esto ahora se ve como una actividad exclusivamente privada.

El puerto de Kobe ha optado por efectuar concesiones con intervención pública y privada. En Kobe Port Terminal Corporation, los armadores internacionales tienen una participación del veinte por ciento y el Ministerio de Transporte nacional y el municipio de Kobe tienen cada uno un cuarenta por ciento. En Kobe, el manejo internacional de contenedores se considera una actividad privada y estibadores relacionados con la compañía naviera llevan a cabo las operaciones de manejo reales.

En Hong Kong, las actividades de manejo de contenedores se ofrecen bajo competencia. Hong Kong es el puerto de contenedores más caro del mundo porque prácticamente no tiene competencia de otros puertos y el suministro de instalaciones de contenedores apenas puede seguir el ritmo del crecimiento del transporte de contenedores (en parte debido a disputas políticas) en los que el principio de mercado es dominante. Hong Kong demuestra que es difícil teorizar sobre la capacidad de crecimiento y los límites de las actividades del contenedor. Por un lado, a pesar de la tremenda escasez de espacio, Hong Kong ha sabido hacerse cargo del crecimiento del número de contenedores dentro de la capacidad existente.

En Singapur las actividades de manipulación de contenedores se consideran actividades privadas en las que las autoridades portuarias obtienen grandes beneficios porque prácticamente no hay competencia. Esto conduce a una gran insatisfacción entre los transportistas internacionales. Por el momento, las autoridades portuarias han optado por dividir las actividades públicas y privadas, pero esto aún no se ha traducido en una orientación al mercado.

Una comparación del manejo de contenedores en los Estados Unidos deja en claro que allí es el armador quien es el arrendatario de la terminal y no un estibador privado o una autoridad portuaria en sí. Esto quiere decir que los terminales en Estados Unidos no tienen carácter multiusuario, sino que son utilizados exclusivamente por navieras individuales y/o alianzas. Donde Europa occidental ha optado por combinar fuerzas en una sola empresa importante de manejo de contenedores más algunas más pequeñas,

En Estados Unidos predomina el principio de competencia y básicamente el de reducción de escala de la oferta. Por cierto, en el mercado de

armadores también hay una tendencia a formar oligopolios. Mientras que antes se aplicaba el principio de que la costa debería ser accesible para todos, las alianzas de contenedores han iniciado una tendencia hacia la oligopolización de la costa. Aunque en Róterdam el operador alquila la terminal, ya se están experimentando con el concepto de terminal dedicada para dar al armador una posición más exclusiva. Tal desarrollo es posible en Europa porque hay competencia entre los puertos y los armadores en sus alianzas conjuntas están en una fuerte posición de negociación. El puerto en su conjunto parece, pues, desarrollar cada vez más las características de un “bien de peaje”. Después de todo, la motivación tradicional de la gestión pública del puerto residía en el hecho de que existía un deseo en principio de hacer que la costa fuera accesible para todos. Como resultado del aumento de escala en el transporte marítimo, la costa ya no es accesible para todos, sino solo para aquellas empresas que pueden permitírselo.

3.4.4 Conclusión del estudio comparativo

Se ha tratado de hacer una comparación de la función socioeconómica del puerto, la posición de la autoridad portuaria y el formato institucional de varias actividades portuarias. Una comparación entre diferentes partes del mundo proporcionó la idea de que se atribuyen significados fundamentalmente diferentes a la función de los puertos. Esto resulta tener consecuencias estructurales para la forma en que se gestionan los puertos.

En Europa occidental, los puertos se consideran lugares industriales y enlaces logísticos en numerosas cadenas de transporte que deben gestionarse de la forma más comercial posible. En los Estados Unidos, la función del puerto parece depender del estado en el que se encuentra el puerto. En Asia el énfasis está en la función comercial del puerto. Un caso asiático llamativo es el de la gestión portuaria japonesa, en la que los puertos no tienen por qué generar beneficios, sino que deben integrar las funciones de vivienda, trabajo y ocio de la forma más eficaz posible. En Argentina tenemos una variedad de esquemas, aunque predomina el de autoridad pública no estatal y concesiones privadas, junto a puertos 100% privados.

La función y la importancia del puerto determinan las expectativas de desempeño de la administración portuaria. En muchos casos, sin embargo, no se sabe específicamente qué actividades son de esfera pública o privadas. En otras palabras, en muchos casos es difícil conocer los principios normativos de la administración portuaria. El objetivo es dar una imagen de las diversas políticas regulatorias. La posición de las autoridades portuarias podría analizarse

desde dos perspectivas. La primera perspectiva se refería a la autonomía de la autoridad portuaria (administración territorial versus funcional). La segunda perspectiva abordó la forma en que los representantes políticos se involucran en la gestión portuaria (elegidos o designados directamente). Este análisis proporcionó algunos hallazgos interesantes. Las autoridades portuarias de Rotterdam, Hamburgo y Kobe son componentes de la administración territorial de la que es responsable un representante político elegido directamente. Por otro lado, las autoridades portuarias de Nueva York, y Singapur son ejemplos de administración funcional y representantes políticos designados.

La razón de la posición habitualmente autónoma de una autoridad portuaria debe buscarse en la necesidad de independencia. Las autoridades portuarias siempre llevan a cabo una combinación de actividades públicas y privadas. El énfasis en una o ambas conduce a la desconfianza en la implementación de la otra actividad. La demanda de rendición de cuentas es muy relevante, particularmente en este tipo de organizaciones autónomas porque tienden a volverse encerradas en sí mismas y aisladas del resto de la comunidad.

En resumen, el estudio comparativo ha dado como resultado que la organización del puerto tiene que ver con la idiosincrasia de cada lugar. Que no hay recetas únicas. Sin embargo, prevalecen algunos principios, como la conservación de la propiedad de la tierra por parte de estado, el manejo comercial a privados que conozcan la industria.

3.5 Reflexiones sobre el Modelo de Gobernanza y Administración

Esta parte del trabajo buscó un análisis de la gobernanza comparada, local e internacional, en la que se consideraron los distintos modelos socioeconómicos y legales que rigen los puertos tanto a nivel nacional como internacional. Del mismo se deduce claramente que no existe una modalidad de aplicación universal. En este documento se han relevado y analizado información institucional, normativa y de gestión que será utilizada para la elaboración de un proyecto de norma relacionada con el sistema portuario de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

También se quiere suministrar al Poder Ejecutivo de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, herramientas a los efectos de contribuir a la formación de puntos de vista de las áreas gubernamentales involucradas; el objetivo final es que se puedan adoptar las decisiones que

estimen convenientes y viables, en relación a cambios normativos y de organización de la administración y gestión de puertos en su territorio.

Con relación a los modelos de gobernanza, existe a nivel nacional una tendencia a mantener separado el órgano de gestión o administración portuaria respecto al órgano que decide las políticas generales portuarias a llevarse a cabo en las provincias. Así, por ejemplo, en la Provincia de Buenos Aires, está la Subsecretaría de Asuntos Portuarios y la administración es llevada a cabo por los distintos consorcios de gestión, además de los puertos privados y recreativos, que son alrededor de 200. Lo mismo ocurre a nivel federal, la política es llevada a cabo por la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante del Ministerio de Transporte de la Nación, mientras que la gestión y administración del Puerto de Buenos Aires es llevada a cabo por la Administración General de Puertos.

Con respecto a la conformación de los entes que se dedican a la administración de los puertos, existen varios modelos, a saber:

a) Un ente público no estatal que administra un solo puerto y deriva la explotación de la superestructura a concesionarios privados (Por ejemplo: Quequén y Bahía Blanca) con una participación de factores privados y funcionamiento hacia los terceros de sociedad comercial.

b) Un ente público no estatal provincial que administra todos los puertos de dominio público de la provincia.

c) Cualquiera de las versiones de a) o b) pero con un manejo 100% estatal y cesión de la infraestructura y explotación comercial a privados.

d) Cualquiera de las versiones de a) o b) pero con manejo de las operaciones por el estado (el menos común).

Cualquiera de las posibilidades mencionadas en el párrafo anterior está claramente permitida por la Leyes Federales, más aún, puede entenderse que es un área en la que las Provincias tienen plenas facultades para asumir el modelo que estimen pertinente.

Al respecto es necesario tener presente la cuestión del dominio del terreno. En ese sentido, en el caso de puertos privados, estos están sujetos al control del gobierno federal en materia de habilitación y poder de policía portuaria. Solo pueden estar sujetos al control de la provincia en materia de impuestos, de tránsito de acceso y en cuestiones medioambientales. En este

sentido, con respecto a los puertos privados no podría constituirse un modelo de consorcio de gestión.

Asimismo, es relevante que se considere cuidadosamente el modelo de equilibrio de sectores que vayan a participar en el directorio de un ente en el caso que exista la decisión de avanzar en un ente público no estatal, con autonomía financiera y funcional respecto a las autoridades políticas de la provincia. Para ello es útil tener en cuenta la distribución de atribuciones y facultades en Madryn, Quequén, Bahía Blanca y La Plata, donde hay diferentes participaciones para la toma de decisiones y capacidad de veto de los representantes del Estado y de los privados, incluyendo la representación de los trabajadores.

Para que el ejercicio de análisis sea integral, deberá tener en cuenta la situación social, los actores que actúan en la actividad marítimo, portuario y comercial provinciales, la capacidad y facultades de intervención, regulación y decisión del Gobierno Provincial y por último seleccionar un diseño que tienda a lograr el mejor resultado posible en términos objetivos operativos y financieros. En resumen, la Provincia posee las capacidades legales para adoptar el modelo que sea más conveniente para sus intereses y para asegurar el desarrollo adecuado de los puertos ubicados en su jurisdicción.

3.6 Recomendaciones Institucionales y normativa propuesta

De los análisis previos y reuniones mantenidas surgió como conclusión el siguiente enfoque como el más apropiado:



Figura 11 - Cuadro resumido de conclusiones

Fuente: Elaboración propia

En los capítulos 6 y 7 se incluyen los respectivos proyectos de normativa para instrumentar el esquema descripto.

4 ASPECTOS AMBIENTALES, SOCIALES Y URBANOS DEL SECTOR PORTUARIO

El presente informe se inscribe en el marco del Estudio para la modernización de la gestión y administración portuaria en la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, considerando en especial la posibilidad de adoptar la modalidad de Consorcios Público-Privados de Gestión (CPPG) en la Provincia de Tierra del Fuego.

El rol de los servicios marítimos es crucial en la economía mundial. Dado que los barcos transportan más del 80 % del volumen del comercio mundial, los costos de envío más altos y la menor conectividad marítima conducen a una mayor inflación, escasez de alimentos e interrupciones de las cadenas de suministro, todas las cuales se encuentran entre las características de la crisis mundial actual.

Concretamente, se estima que los precios más altos de los cereales y las tarifas de flete de carga seca a granel a principios de 2022 contribuyen a un aumento del 1,2 % en los precios de los alimentos al consumidor. Los portacontenedores pasaron un 13,7 % más en el puerto en 2021 en comparación con 2020, lo que exacerbó los retrasos y la escasez. Y durante el último año, las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la flota mundial aumentaron un 4,7 por ciento²⁰. Se estima que para 2050: se necesitarán 32.500 nuevos buques; se crearán 875.000 nuevos puestos de trabajo; Se moverán 5.500 t de mercancías.

Los puertos marítimos son esenciales para el desarrollo impulsado por el comercio mundial y para la 'economía azul'. Brindan acceso a los mercados globales y cadenas de suministro para todos los países, y son parte integral del transporte marítimo, así como de la pesca, el desarrollo de energía en alta mar y muchas actividades económicas en las zonas costeras. Con más del 80 % del volumen del comercio mundial transportado por mar, de puerto a puerto, son nodos de infraestructura cruciales que sustentan las cadenas de suministro mundiales y son clave para las perspectivas futuras de comercio y desarrollo, en particular de los Estados en desarrollo, que actualmente representan alrededor del 60 % de Mercancías cargadas y descargadas a nivel mundial. Al mismo tiempo, los puertos están particularmente expuestos a diversos peligros naturales, debido a su ubicación a lo largo de costas abiertas o en estuarios y deltas de baja altitud; su entorno los hace susceptible a los impactos de los

²⁰ Balance de Transporte Marítimo 2022. UNCTAD

peligros climáticos, como el aumento del nivel del mar, las marejadas ciclónicas, las olas y los vientos, las inundaciones fluviales y pluviales, así como los eventos tectónicos (por ejemplo, los tsunamis).

Por lo tanto, los puertos y la infraestructura de transporte costero de conexión forman sistemas complejos que pueden verse gravemente afectados por el aumento del nivel medio del mar, así como por los aumentos potenciales en la frecuencia/intensidad de los niveles extremos del mar debido a marejadas ciclónicas y olas extremas, que pueden causar daños permanentes o temporales. En el caso de los puertos integrados en grandes aglomeraciones urbanas costeras, también puede haber impactos para grandes poblaciones y una amplia gama de partes interesadas y actividades socioeconómicas. El hundimiento de la tierra costera debido al extenso desarrollo urbano puede resultar en un aumento adicional (relativo) del nivel del mar y un mayor riesgo de inundación para muchas grandes ciudades portuarias, lo que requiere mejores vías de adaptación.

4.1. Normativa e impactos ambientales (actividad portuaria) en la PTDF y en particular en el Puerto de Ushuaia

4.1.1. Normativa ambiental y urbanística en Tierra del Fuego

4.1.1.1. Normativa Nacional

Constitución Nacional

La Reforma Constitucional de 1994 introdujo en forma expresa la protección del ambiente en su Artículo 41, reconociendo como derecho básico a los habitantes el gozar de un ambiente sano. El Artículo 41 también incorporó una modalidad específica para el reparto de competencias en el sistema federal introduciendo el concepto de “Presupuestos Mínimos de Protección”.

La Ley General del Ambiente (LGA Ley 25.675)

Establece el estándar de calidad ambiental que debe ser respetado por la legislación local (provincia y municipios) y cumplido por cualquier proyecto en territorio argentino más allá de lo que pudiera surgir de la aplicación más específica de normas locales. Bajo esta tutela uniforme, se imponen determinados instrumentos de gestión ambiental (Art.8, LGA):

- El ordenamiento ambiental del territorio

- La evaluación de impacto ambiental
- El sistema de control sobre el desarrollo de las actividades antrópicas
- La educación ambiental
- El sistema de diagnóstico e información ambiental
- El régimen económico de promoción del desarrollo sustentable

El dominio del Estado Nacional sobre los **puertos** fue uno de los cambios introducidos por la Ley Nacional 24.093 tendientes a la descentralización portuaria y la “devolución” de potestades desde la Nación hacia las Provincias, aun antes de la Reforma Constitucional, reafirmando el compromiso con el sistema federal.

En función del reparto de competencias, el sistema ambiental aplicable al **régimen portuario** se ha consolidado en base a la regla de la competencia local o de carácter general **en cabeza de las autoridades provinciales para el análisis ambiental** y el otorgamiento del correspondiente permiso o acto administrativo declaratoria de impacto, aprobando el proyecto en cuestión, sin perjuicio de la convergencia de esta aprobación general en función de las potestades territoriales de la provincia, con otras más específicas a cargo de autoridades puntuales, o la intervención de otros organismos en el proceso de evaluación de impacto ambiental. Idealmente la tramitación o la gestión de estas autorizaciones requieren una articulación coordinada de tipo transversal e interjurisdiccional.

Ley 24.051 De Residuos Peligrosos y modificatorias. Decreto Reglamentario 831/93

La generación, manipulación, transporte, tratamiento y disposición final de residuos peligrosos quedarán sujetos a las disposiciones de la presente ley, cuando se tratare de residuos generados o ubicados en lugares sometidos a jurisdicción nacional o, aunque ubicados en territorio de una provincia estuvieren destinados al transporte fuera de ella. Se llevará y mantendrá actualizado un Registro Nacional de Generadores y Operadores de Residuos Peligrosos. Todo generador de residuos peligrosos es responsable, en calidad de dueño de los mismos, de todo daño producido por éstos.

Ley N° 20.284/73 - Prevención y Control de la Contaminación Atmosférica

Consagra la facultad y responsabilidad de la autoridad sanitaria nacional de estructurar y ejecutar un programa de carácter nacional que involucre todos los aspectos relacionados con las causas, efectos, alcances y métodos de prevención y control de la contaminación atmosférica.

Ley Nacional 19.587/79. Seguridad e Higiene en el trabajo

Establece Normas generales básicas sobre Higiene y Seguridad en el trabajo y Superintendencia de Riesgos del trabajo. Decreto Reglamentario 351/79 y 911/96.

Ley N° 24.557/95 - Riesgos del Trabajo y reglamentación. Decreto Reglamentario N° 170/96, y Resoluciones varias SRT 25/43/51/212/230/319/415/1721/840/1629

Marco regulatorio que establece el nuevo Sistema Integral de Prevención de Riesgos del Trabajo (SIPRIT) y el régimen legal de las Aseguradoras de Riesgos de Trabajo (ART).

Convenio Internacional para prevenir la contaminación de buques, Convenio MARPOL y sus correspondientes protocolos. Este convenio fue aprobado por la Ley Nacional n°24.089/92

El Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, (MARPOL) es el principal convenio internacional que versa sobre la prevención de la contaminación del medio marino por los buques a causa de factores de funcionamiento o accidentales. En el Convenio figuran reglas encaminadas a prevenir y reducir al mínimo la contaminación ocasionada por los buques, tanto accidental como procedente de las operaciones normales, y actualmente incluye seis anexos técnicos. En la mayoría de tales anexos figuran zonas especiales en las que se realizan controles estrictos respecto de las descargas operacionales

Ley Nacional N°22-190- “Régimen de Prevención y Vigilancia de la Contaminación de Aguas u otros Elementos del Medio Ambiente por Agentes Contaminantes Provenientes de Buques y Artefactos Navales”

Prohíbe a los buques y artefactos navales la descarga de hidrocarburos y sus mezclas fuera del régimen que autorice la reglamentación.

Ley N° 25.916/04 - Gestión de Residuos Domiciliarios

Establece los presupuestos mínimos de protección ambiental para la gestión integral de los residuos domiciliarios, sean éstos de origen residencial,

urbano, comercial, asistencial, sanitario, industrial o institucional, con excepción de aquellos que se encuentren regulados por normas específicas.

Ley N° 25.612 - Gestión Integral de Residuos Industriales y de Actividades de Servicios

Establece los presupuestos mínimos de protección ambiental sobre la gestión integral de residuos de origen industrial y de actividades de servicio, que sean generados en todo el territorio nacional y derivados de procesos industriales o de actividades de servicios. Asimismo, se establecen Niveles de Riesgo. Determina obligaciones para los Generadores y Transportistas. Crea un Registro de Tecnologías.

Ley N° 25.018 - Gestión de residuos radiactivos

Establece que la gestión de los residuos radiactivos es responsabilidad del Estado Nacional, debiendo los generadores de los mismos aportar los recursos necesarios para efectuar tal tarea. La Comisión Nacional de Energía Atómica es la autoridad de aplicación de la ley y en tal carácter recibe los residuos radiactivos en las condiciones que establezca.

Ley N° 25.688/02 - Preservación de las Aguas

Establece los presupuestos mínimos ambientales para la preservación de las aguas, su aprovechamiento y uso racional. La ley crea para las cuencas interjurisdiccionales, los comités de cuencas hídricas con la misión de asesorar a la autoridad competente en materia de recursos hídricos y colaborar en la gestión ambientalmente sustentable de las cuencas hídricas.

Ley N° 25.743/03 - Protección del patrimonio arqueológico y paleontológico y reglamentación. Decreto N° 1.022/04

Establece como objeto la preservación, protección y tutela del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico como parte integrante del Patrimonio Cultural de la Nación y el aprovechamiento científico y cultural del mismo.

Régimen de libre acceso a la información pública ambiental. Ley N 25.831

Establece los presupuestos mínimos de protección ambiental para garantizar el derecho de acceso a la información ambiental que se encontrare en poder del Estado, tanto en el ámbito nacional, provincial, municipal y de la Ciudad

de Buenos Aires, como así también de entes autárquicos y empresas prestadoras de servicios públicos, sean públicas, privadas o mixtas.

4.1.1.2. Normativa Provincia Tierra del Fuego

Constitución Provincial

Capítulo 5, Políticas de Recursos Naturales. Su Artículo 54 determina que “El agua, el suelo y el aire, como elementos vitales para el hombre, son materia de especial protección por parte del Estado Provincial. El Estado Provincial protege el medio ambiente, preserva los recursos naturales ordenando su uso y aprovechamiento y resguarda el equilibrio de los ecosistemas, sin discriminación de individuos o regiones”.

La Ley 55 de la Provincia de Tierra del Fuego¹ y su Decreto Reglamentario 1.333/93

Establece el marco normativo para la protección del ambiente, fijando las políticas y las herramientas para su gestión. El Capítulo 9 de la Ley 55 regula el procedimiento de evaluación de impacto ambiental distinguiendo entre proyectos sujetos a una categorización (screening), previa presentación de un Aviso de Proyecto, de otros proyectos con mayor nivel de complejidad, los cuales son sujetos a un Estudio de Impacto Ambiental completo, incluyendo una instancia de Participación Ciudadana.

En función de lo establecido en el Artículo 86 de la Ley 55 y su concomitante reglamentación, **los proyectos portuarios encuadran en la categoría de proyectos sometidos al proceso de evaluación de impacto ambiental integral**, con la presentación de un Estudio de Impacto Ambiental completo ante la Autoridad Ambiental de la provincia (Secretaría de Ambiente dependiente del Ministerio de Producción y Ambiente), siguiendo luego con las intervenciones de otras áreas de la administración provincial y municipal, culminando luego con la instancia de Participación Ciudadana, a través de la Audiencia Pública.

En materia de protección de recursos hídricos, cabe mencionar la Ley 1.126 reguladora de los recursos hídricos, reglamentada por el Decreto 450/21. A partir de estas normas se establece que las obras hidráulicas, incluyendo la construcción de muelles y puertos, requieren autorización previa del área correspondiente, sin perjuicio de la intervención ambiental y la consideración de estas obras y sus impactos en el Estudio de Impacto Ambiental. En función de

ello y atendiendo a los principios de congruencia y desde una óptica transversal en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, la **articulación de las áreas de hidráulica y de puertos con el proceso de evaluación es de alta importancia**, con el fin de una coordinación eficiente de los dictámenes e intervenciones en el proceso.

Si bien la envergadura, importancia y alcances de los proyectos portuarios en general trascienden al ámbito de competencias municipales, quedando la potestad decisoria, en cabeza de las autoridades ambientales provinciales (sin perjuicio de las habilitaciones y autorizaciones sectoriales nacionales), el involucramiento del nivel municipal reviste importancia atendiendo a los aspectos de ordenamiento territorial en el área de influencia de cada proyecto, las eventuales necesidades de reordenamiento del tránsito vehicular, utilización de materiales dragados o extraídos de la profundización del recinto portuario en sitios apropiados o para actividades de franca mejora ambiental, como sería el cierre de vertederos a cielo abierto, o la eventual dotación y acondicionamiento de un nuevo sitio de disposición final de RSU.

La Ley Provincial N° 752

Crea la Secretaría de Desarrollo Sustentable y Ambiente cuyas competencias son, entre otras, (i) Generar políticas, implementarlas y ejercer fiscalización sobre el uso y aprovechamiento sustentable de los recursos naturales no hidrocarburíferos; (ii) Ejercer las facultades de policía fito-zoosanitaria y controlar las actividades de caza y pesca; (iii) Actuar en la preservación de los ecosistemas, parques y reservas provinciales, promoviendo además la participación ciudadana, la educación ambiental, la comunicación pública y la generación de estudios, información y experiencias piloto para el desarrollo sustentable; (iv) Realizar el ordenamiento socio-ambiental del territorio fuera de los ejidos urbanos; (v) Fiscalizar todas las formas de contaminación que no sean de competencia de los Municipios y Comunas, y promover procesos y tecnologías de producción más limpias, así como de gestión de residuos; y (vi) Ser la autoridad de aplicación de las Leyes Provinciales N° 55 y 105 y toda otra normativa referida al aprovechamiento de los recursos naturales no hidrocarburíferos, las áreas naturales protegidas y la preservación del ambiente.

Ley Provincial N° 105

Residuos Peligrosos sobre la generación, manipulación, transporte, tratamiento y disposición final de residuos peligrosos quedarán sujetos a las disposiciones establecidas en la ley, cuando se tratare de residuos generados o ubicados en lugares sometidos a jurisdicción provincial.

Ley N° 1126. Gestión Integral de Recursos Hídricos

Establece que son aguas del dominio público provincial, todas las que se encuentren dentro de sus límites territoriales y en jurisdicción de la Provincia, conforme a las previsiones del Código Civil y Comercial de la Nación. El dominio del Estado provincial sobre los recursos hídricos actuales y futuros es absoluto, imprescriptible y no susceptible de cualquier clase de reclamo o de pretensión de derechos por parte de personas de existencia real o ideal, públicas o privadas. Los recursos hídricos públicos son inembargables y sobre ellos no podrán constituirse derechos reales a favor de autoridades públicas nacionales o internacionales, organismos multilaterales de crédito, como así tampoco podrán otorgarse garantías sustentadas en los mismos por cualquier concepto.

Ley Provincial N° 272/96. Áreas Naturales Protegidas

Crea el Sistema Provincial de Áreas Naturales Protegidas, que estará constituido por todas las Áreas Naturales Protegidas bajo jurisdicción provincial, planificada y creada sobre bases científico-técnicas, como un sistema integral que responda a los objetivos globales de conservación perseguidos. La planificación y constitución del Sistema Provincial de Áreas Naturales Protegidas estará basada en la caracterización, diagnóstico y actualización permanente del Patrimonio Natural de la Provincia y estará a cargo del Poder Ejecutivo Provincial.

Ley Provincial N° 176. Mamíferos marinos

Prohíbe todo tipo de acercamiento no autorizado a zonas de nidificación de aves y a mamíferos marinos.

4.1.1.3. Consideraciones relevantes de los ODS

Mejorar la resiliencia climática de los puertos marítimos y otras infraestructuras de transporte críticas será fundamental para avanzar en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (por ejemplo, los objetivos 9, 13, 14 y la meta 1.5) y para lograr avances en los objetivos de otros acuerdos internacionales, incluido el Acuerdo de París.

Es importante señalar que, si el sector marítimo fuera un país, ocuparía el sexto puesto en el ranking de contaminadores globales, detrás de China, Estados Unidos, India, Rusia y Japón²¹.

²¹ <https://tradenews.com.ar/cerca-de-la-fumata-blanca-para-avanzar-con-la-descarbonizacion-del-sector-maritimo/>

Mientras tanto, el sector del transporte marítimo busca activamente reducir su huella ambiental. Necesita aumentar esos esfuerzos significativamente. El sector necesita un modelo comercial de cero emisiones que aborde la "función de la demanda de viajes, el modo de viaje, la tecnología de transporte, la intensidad de GEI de los combustibles y la eficiencia energética".

4.1.1.4. Normativa urbanística relevante Regulación Urbanística en la Ciudad de Ushuaia

El artículo n° 37 de la Carta Orgánica Municipal incluye entre sus competencias "*el ordenamiento y organización del territorio municipal en uno o varios distritos a cualquier fin*" (Punto. 2).

A continuación, se resumen las características generales del Código de Planeamiento urbano.

La localidad de Ushuaia cuenta con un Código de Planeamiento Urbano que fue aprobado por la Ordenanza Municipal N° 2139/2000 y promulgada por el Decreto Municipal 560/2000.

Reconoce dos áreas bien definidas dentro del territorio que constituye el ejido, una urbanizada y otra natural con escasa modificación, y establece normas para la organización espacial del medio urbano en su vinculación con el ambiente natural y las pautas para su protección, "propendiendo a permitir el goce de un ambiente sano para todos los habitantes de la ciudad, en cumplimiento de los preceptos del artículo 25° de la Constitución Provincial."

El sector natural es considerado como un "buffer" que brinda un entorno paisajístico a la ciudad, así como protege a las áreas rurales de las actividades urbanas.

En relación a las áreas urbanizadas, el Código define una estructura circulatoria y establece las normas para nuevas urbanizaciones y parcelamientos así como también regula el tejido urbano y los usos del suelo.

A los efectos de la aplicación de las normas contenidas en el Código se subdivide el territorio del ejido en i) zonas; ii) áreas y iii) distritos.

Las zonas, comprenden los espacios naturales para los cuales se establecen criterios para el manejo y protección. En función de esto se establecen dos zonas, que son definidas del siguiente modo:

. **Zona restringida:** son aquellas que, “habiendo sufrido una escasa alteración ambiental, posean alto valor escénico, o en las que se indiquen procesos ecológicos de extrema fragilidad. Asimismo, podrán encuadrarse dentro de esta categoría, zonas que hayan sufrido un grado importante de deterioro o degradación ambiental para las que se desarrollen planes de recuperación. En estas zonas solo podrán autorizarse actividades deportivas recreativas y/o turísticas que ocasionen un mínimo de impacto sobre el medio, limitándose la instalación de infraestructura pública y/o privada al mínimo necesario para la utilización de los fines previstos, su mantenimiento y efectiva custodia.”

. **Zona de uso controlado:** definidas como “aquellas lindantes con las zonas restringidas, que actúen como franjas de protección y como soporte de actividades que fundan su existencia en la presencia de las primeras. Las restricciones de uso de las Zonas de Uso Controlado resultan intermedias entre las correspondientes a las de las Zonas Restringidas y las no clasificadas como ambientes naturales a proteger y/o restaurar. La Autoridad de Aplicación determinará para estas zonas y en atención a cada caso en particular, los tipos y modos de aprovechamiento socioeconómico, las pautas de implantación de infraestructura, otorgando los permisos y concesiones para su desarrollo.”

Las áreas son dos, urbana y suburbana definidas como:

Áreas Urbanas: *“destinadas a asentamientos intensivos o en los que se desarrollan usos vinculados con la residencia, actividades terciarias y de producción, según las disposiciones específicas que establecen para cada distrito”.*

Área Suburbana o Urbano-Rural: *“constituida por los sectores circundantes o adyacentes al área urbana, relacionándose a ella funcionalmente, destinados a usos complementarios de esparcimiento, recreación y deportes, así como distritos destinados a producción y equipamiento urbano que requieren mayor extensión y expansión urbana, Puede contar con parte de la infraestructura de servicios y del equipamiento necesario. Una vez completada pasarán a constituirse en áreas urbanizadas. “*

Los distritos: son los sectores urbanos que contienen las normas de tejido y morfología urbanas junto con las de usos del suelo y constituyen el mapa de zonificación del Código. Se denominan en función del uso predominante.

La siguiente figura muestra el Mapa del Ejido de Ushuaia con la zonificación según el Código de Planeamiento Urbano.

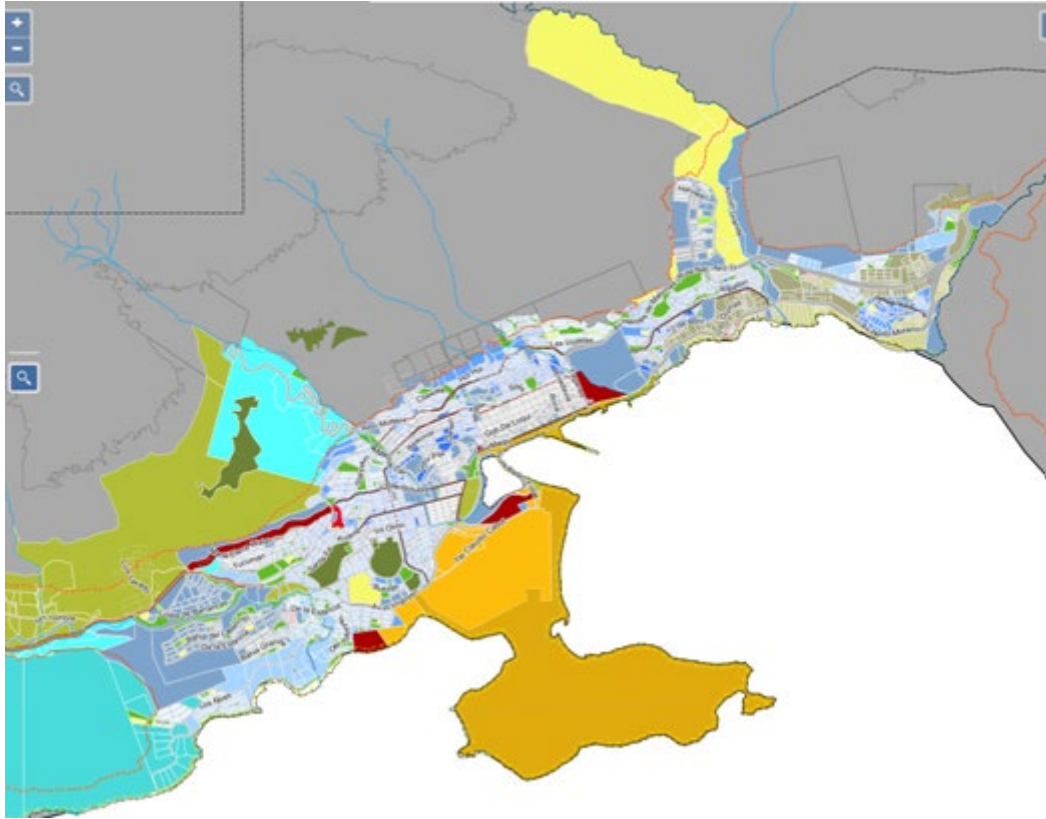


Figura 12 - Mapa ejido Ushuaia y zonificación Código de Planeamiento Urbano

Fuente: Dirección Urbanismo - <https://www.ushuaia.gob.ar/zonificacion>

En el texto del Código hay listados un total de 12 distritos diferentes, algunos de los cuales tienen subdistritos. Por su parte el mapa de zonificación presenta algunas categorizaciones adicionales, dado que se listan algunos distritos adicionales tales como, Parcelas de Interés Social, Reserva Municipal y Reserva Fiscal. Asimismo, hay un distrito que en el texto se presenta como Parque Urbano mientras que en el mapa figura como Espacios Verdes.

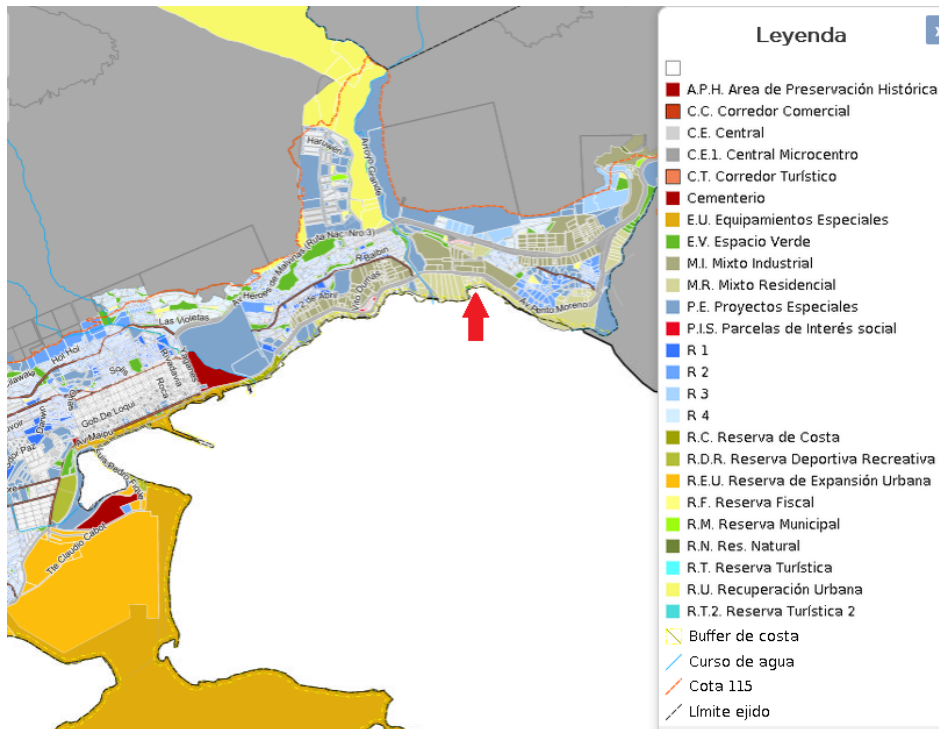


Figura 13 - Mapa zonificación Código Planeamiento Urbano

Fuente: Municipalidad de Ushuaia - <https://www.ushuaia.gob.ar/zonificacion>

Entre los distritos que contiene el Código de Planeamiento Urbano de Ushuaia, algunos presentan los parámetros urbanísticos completos por lo que habilitan una aplicación directa, mientras que otros tienen un carácter más general o de reserva urbana y en el Código sólo se han establecido algunas pautas que deberán ser completadas en función de cada proyecto específico, los que también deberán ser aprobados por el Consejo Deliberante.

Los distritos del primer caso son:

- **Residencial (R):** destinado a la localización de vivienda de manera predominante, donde además se habilitan usos complementarios. Contiene cuatro subdistritos en función de las densidades habilitadas, media, media/baja, baja y parque.
- **Central (C):** Destinado a la localización de actividades comerciales, financieras, institucionales, de servicios y residenciales de alta densidad. Presenta dos subdistritos, microcentro y corredor comercial.

- **Mixto (M):** Destinado a la localización de usos residenciales e industriales, que de acuerdo a la predominancia pueden ser mixto-residencial (MR) o mixto- industrial (MI).
- **Equipamiento especial (EU):** constituyen áreas donde se localizan equipamiento de infraestructura urbana que pueden generar molestias. Es el tipo de zonificación que presenta el territorio destinado al puerto existente.

Los distritos de carácter general o reserva urbana son:

- **Proyectos especiales (PE):** son sectores destinados a la localización de actividades específicas. Requieren del establecimiento de normas particulares de uso, subdivisión, ocupación ad referendum del Consejo Deliberante.
- **Preservación histórica (PH):** son sectores destinados a la preservación del valor histórico y requieren de ser implementados mediante ordenanza especial.
- **Corredor turístico (CT):** constituyen ejes longitudinales que por sus características naturales se consideran de interés turístico, por lo que deberá mantenerse el carácter paisajístico, así como las superficies verdes sobre las edificadas, priorizando las especies arbóreas nativas del lugar.
- **Parque Urbano (PU):** no se encuentra especificado. En el mapa de zonificación se presenta bajo la denominación “espacios verdes”.
- **Recuperación urbana (RU):** corresponde a sectores degradados o de interés público que requieren de ser intervenidos para su recuperación dentro de la trama urbana. Cada sector debe ser estudiado

individualmente por parte del Área Técnica Municipal (ATM) y aprobado por el Consejo Deliberante.

- **Reserva turística (RT):** son sectores con características de posible interés turístico que requiere de una reglamentación específica para cada proyecto ad referendum del CD. El Código consigna dos áreas de Reserva Turística que llevan la denominación Sector U y Río Pipo.

- **Reserva deportiva – recreativa (RDR):** sectores urbanos destinados a actividades deportivas y recreativas de usos público o semipúblico.

- **Reserva de Expansión Urbana:** sectores destinados a desarrollos urbanos sujetos a reglamentación específica ad referendum del CD.

- **Reservas de Costa:** comprenden sectores adyacentes a las costas de ríos y arroyos, así como las marítimas, tanto de áreas urbanas como suburbanas. El Código establece que, *“Quedará sujeto a un proyecto particularizado que defina su recuperación y su uso, como área de esparcimiento y recreación. Por sus características ambientales su uso será destinado a actividades deportivas y/o recreativas de tipo público, semipúblico o privado, según el estado dominial que cuente el sector afectado por el presente artículo. Dentro de las superficies definidas como Reserva de Costa no podrá construirse espacios cerrados”*.

Asimismo, se diferencian las áreas correspondientes a costas de ríos y marítima para las cuales establece:

“Reserva de Costa de Ríos (RCR): Incluye a los arroyos. Será de 25,00 m. a partir de la línea de ribera, la cual será definida por el área de competencia.”

“Reserva de Costa de Mar (RCM): Se define esta como una franja de 50,00 m. a partir de la línea de máxima marea, la que deberá quedar registrada mediante mensura correspondiente.”

- **Bosque comunal (BC):** para estos sectores se establece que: *“La conformación del Bosque Comunal de la Ciudad de Ushuaia como unidad de manejo y conservación, tendrá como ejes directrices el tratamiento de todo sector como un área silvestre, de conservación turístico-educativo-recreativa, preservando su fisonomía y características esenciales como patrimonio natural y paisajístico de la comunidad para uso y goce de las generaciones presentes y futuras. La zonificación interna de la reserva en áreas de uso controlado y áreas de uso restringido, se realizará conforme lo establecido en el Capítulo IX del Anexo I del Código de Planeamiento Urbano, adecuando los usos y niveles de intervención antrópica sobre el sector a los ejes directrices establecidos en el párrafo precedente.”*

4.1.1.5. Normativa urbanística relevante Ciudad de Río Grande

Ordenamiento territorial

En este apartado se analizan los aspectos más relevantes de la normativa urbanística de la localidad de Río Grande.

El Municipio de Río Grande clasifica el territorio de su jurisdicción en áreas Urbana, Suburbana y Rural, a través de sucesivas normas que con algunas modificaciones mantienen la clasificación y el carácter de las mismas²².

Las Áreas Urbanas, son las que están destinadas a asentamientos de población intensivos en las cuales predominan las actividades residenciales, terciarias y los equipamientos de servicios. Las áreas suburbanas por su parte comprenden los espacios adyacentes al área urbana que tienen vinculación funcional. Y las áreas rurales son aquellas que por sus recursos naturales, paisajísticos, forestales, mineros y agropecuarios, deban ser preservados con este carácter admitiendo de esta manera, sólo actividades de tipo primario y con un uso extensivo.²³

²² Ordenanza N°771/95; Ordenanza 1701/02; Ordenanza 2863/11

²³ Ordenanza 2863/11, Anexo B, Título 2, Capítulo 1: clasificación del territorio

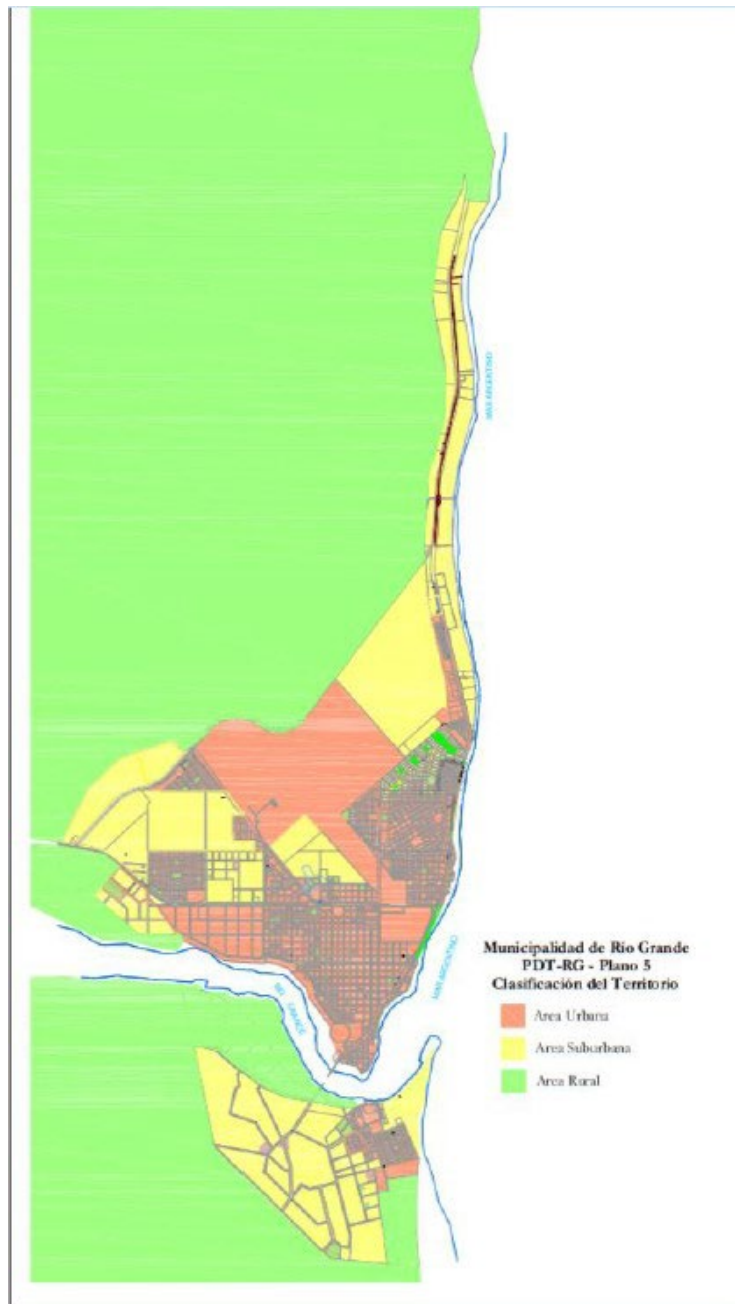


Figura 14 - Zonificación territorio de Río Grande

Fuente: Estudio de Impacto Ambiental del Puerto de Río Grande

La Ordenanza 2863/11 es también la que aprueba el Plan de Desarrollo Territorial del Municipio de Río Grande, que constituye la norma marco a la que se ajustan las políticas e intervenciones urbanísticas, ambientales y las obras públicas y rige la planificación y gestión urbana y rural del ejido del Municipio de Río Grande, definido en la Ley Provincial N° 32 sancionada en 1992, y que además *“establece los principios y las estrategias de actuación territorial, los programas y proyectos de acción, regula el uso, ocupación, subdivisión y equipamiento del suelo y determina el sistema de gestión territorial”*.(Ordenanza

2863). La autoridad de aplicación designada en la normativa es la Secretaría de Obras y Servicios Públicos.

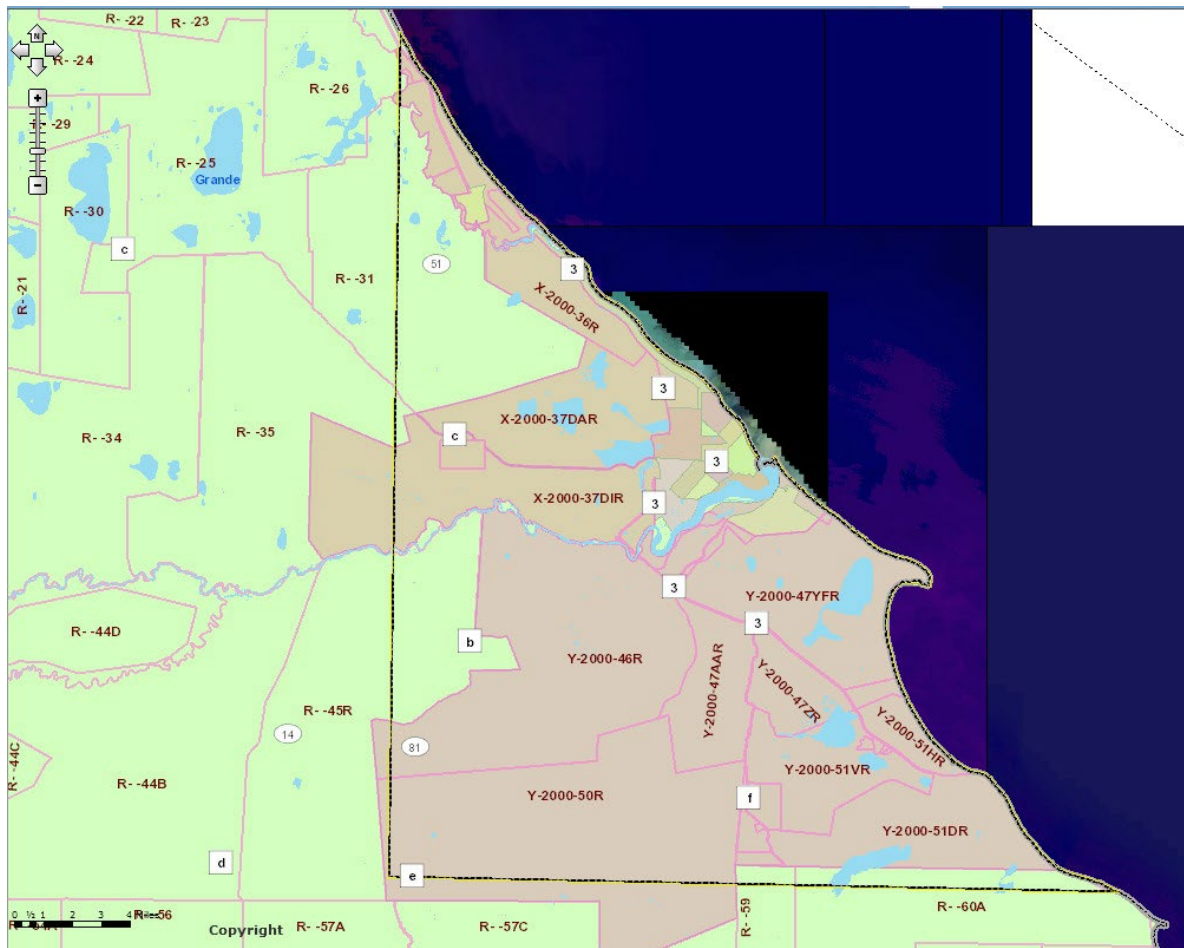


Figura 15 - Ejido de Río Grande

**Fuente: Agencia de Recaudación Faguina – Catastro de Río Grande -
http://catastro.eref.gov.ar/Web_TDF_catastro_rgr/**

El Plan define la extensión del área rural como los territorios pertenecientes al ejido municipal de Río Grande que no estén clasificados como Área Urbana o Suburbana. Asimismo, le confiere particular relevancia a la preservación y al mantenimiento del carácter y usos, y declara de interés público la conservación, mantenimiento y mejora de la capacidad productiva.

En ese sentido se afirma que no es urbanizable y se prohíben las edificaciones que puedan generar necesidades de infraestructuras y servicios urbanos que representen el asentamiento de actividades específicas del medio

urbano en detrimento de las propias del medio rural o hagan perder el carácter rural al paisaje de su entorno.²⁴

Por otro lado, la normativa territorial mencionada clasifica las áreas rurales, urbanas y suburbanas en Zonas de Regulación General y de Regulación Especial²⁵. Las primeras corresponden a áreas con características homogéneas a nivel ambiental, paisajístico, aspectos socio-económicos, usos del suelo y ocupación y patrimonio urbano y arquitectónico. Por su parte las Zonas Especiales, son áreas que requieren de una normativa urbanística específica en función de sus particularidades de uso y ocupación del suelo, así como también de las características de su localización, valores ambientales y en cuanto al rol que cumplen en la estructuración general y en la dinámica funcional del territorio de Río Grande. Para estas últimas zonas, la normativa en cuestión sólo fija los parámetros generales en materia de usos, ocupación del suelo y parcelamiento, y son los específicos los que requieren de una formulación particularizada mediante un Plan Urbano o Sectorial.

Las Zonas Especiales son clasificadas en:

- Zonas Especiales de Interés Social, que son las que están ocupadas o destinadas a loteos y/o vivienda social en los que existe el interés público de ordenamiento, urbanización o regularización dominial.

-Zonas Especiales de Interés Ambiental (ZEIA), que comprenden a aquellos sectores o inmuebles con características culturales y/ o naturales diferenciadas que estructuran ámbitos de interés patrimonial y en consiguiente se requiere su preservación.

El Plan también le confiere gran relevancia al cuidado del ambiente determinando como uno de los objetivos prioritarios de la política ambiental del Municipio la preservación y el mejoramiento de las Zonas Especiales de Interés Ambiental, en relación a sus características ambientales, geomorfológicas y a su belleza escénica natural, que deberá ser presevada en su estado natural así

²⁴ Ordenanza 2683/2011, Anexo B, Título II, Capítulo 6, Sección 3: Condiciones particulares para el Área Rural

²⁵ Ordenanza 2863/11, Anexo B, Título 2, Capítulo II: Zonificación

como proteger la integridad del paisaje de su área de influencia.²⁶ A tales efectos la autoridad de aplicación deberá elaborar un Plan Especial de Manejo para cada una de las ZEIA.

El Plan designa 8 Zonas, la primera de las cuales es la ZEIA Cintas Costeras del Mar Argentino. Asimismo, se declara de interés público la promoción de la calidad paisajística de las franjas costeras tanto del Mar Argentino como del Río Grande.²⁷ En ese sentido se establece que los responsables de las parcelas frentistas a las franjas costeras deberán resguardar la calidad estética de las edificaciones e instalaciones que dispongan en sus propiedades, así como parquizar y forestar sus espacios libres.

- Zonas Especiales de Interés Urbanístico, que corresponden a aquellas áreas donde se localizan equipamientos urbanos o que son objeto de planes y/o proyectos integrales y que por sus características no son encuadrables dentro de las normas generales.

En el Plan se determinan 29 Zonas Especiales de Interés Urbanístico, dentro de las que se encuentra la Zona de Desarrollo Portuario, que corresponde a un proyecto portuario anterior denominado Puerto Caleta la Misión, localizado en un predio a escasos kilómetros del proyecto portuario de Mirgor y que tiene un muelle ejecutado, así como algunas instalaciones complementarias, si bien la obra se encuentra detenida desde hace algunos años.

Asimismo, dentro de los usos del suelo que contempla el Plan se incluye el de equipamiento de transporte, que contempla aquellas áreas en las que se desarrollan actividades de movilidad para personas y mercancías tanto para traslado como para operaciones de ruptura de carga y actividades asociadas.²⁸

De entre los diferentes tipos de equipamiento de transporte que especifica la normativa se encuentra el puerto e instalaciones para el transporte marítimo, que incluye los espacios ocupados, las infraestructuras de superficie o subterráneas y las instalaciones destinadas a la actividad. La normativa estipula que para el desarrollo, ampliación o reforma de los equipamientos para el

²⁶ Ordenanza 2863/2011, Anexo B, Título II, Capítulo VII, Sección 3: Condiciones particulares para las zonas

²⁷ Ordenanza /2011, Anexo B, Título II, Capítulo X, Sección 3: Protección y mejoramiento del paisaje ambiental

²⁸ Ordenanza 2863/11, Anexo B, Título II, Sección 4: Definiciones y características de los usos clasificados según su naturaleza – Uso no residencial, Subsección 5: Uso equipamiento para el transporte.

transporte será necesaria la elaboración de un Plan Especial o Sectorial o de un Proyecto Urbano según corresponda.

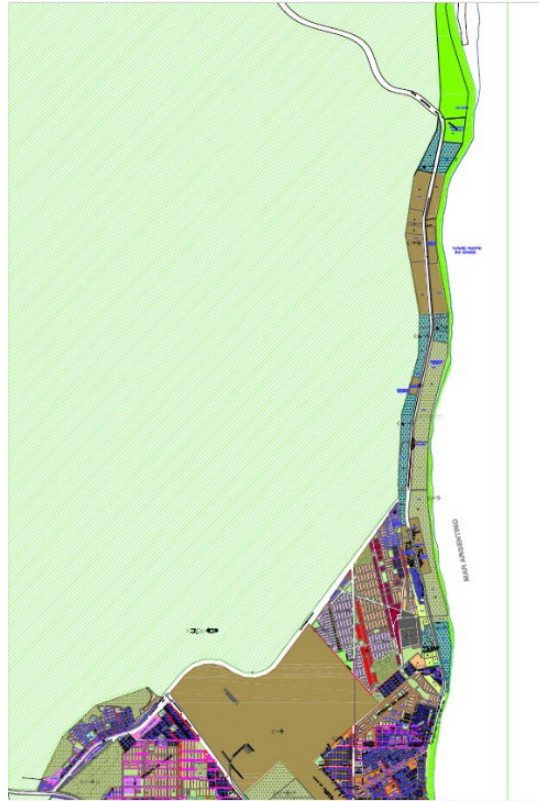


Figura 16 - Localización Puerto Caleta La Misión

Fuentes: ANEXO I -PDT-RG-PLANO 6 ZONIFICACION – Ordenanza 2863/11



Figura 17– Imagen Puerto La Caleta

Fuente: Elaboración propia a partir de Argenmap (Instituto Geográfico Nacional)

Asimismo, este proyecto portuario es uno de los que se encuentra incluido en el Plan²⁹ asociado a la creación de un parque de actividades logísticas e industriales que contemplaba también una nueva traza de la RN3 para mejorar la funcionalidad del sector.

²⁹ Ordenanza 2863/11, Anexo I – Fichas de Programas y Proyectos, Parque Logístico – Industrial Portuario

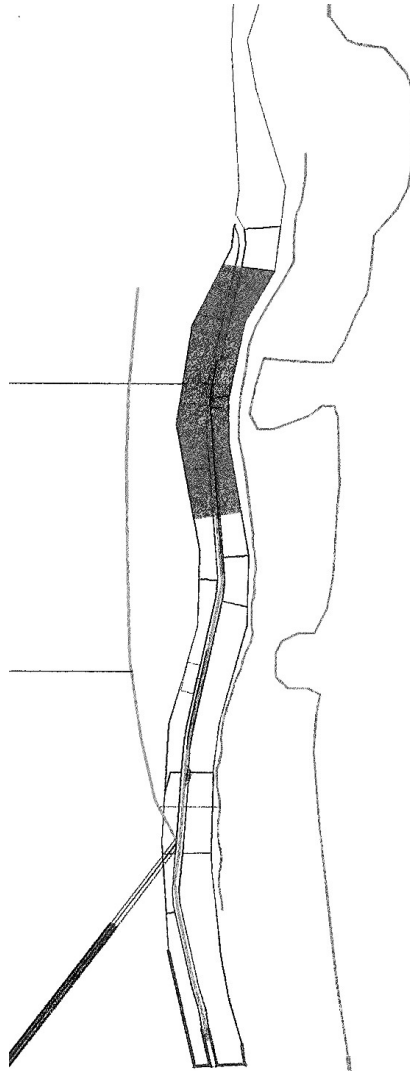


Figura 18 - Mapa localización proyecto portuario y parque logístico
Fuente: Plan Desarrollo Territorial Río Grande

Cabe señalar, por último, que existen iniciativas de cambio del código de planeamiento urbano, si bien lo que se señala está orientado a simplificar trámites y no debería afectar la viabilidad normativa de la construcción del puerto³⁰.

4.1.1.6. Partes Interesadas

El concepto de Partes Interesadas (o stakeholders) hace referencia a todas las personas, grupos u organizaciones que pueden verse afectadas o beneficiadas por un proyecto, y que por lo tanto pueden favorecer o dificultar su

³⁰ <https://www.infofueguina.com/tu-ciudad/rio-grande/2023/6/27/von-der-thusen-llamo-modificar-el-codigo-de-planeamiento-urbano-de-rio-grande-72452.html>

desarrollo. La identificación temprana de estas partes, de sus intereses y de sus percepciones, permite gestionar y mejorar las probabilidades de éxito de un proyecto.

En el caso de una reorganización institucional, la definición jurídica y organizativa del nuevo ente y su relación con las autoridades regulatorias debería incluir necesariamente un proceso de consultas y acuerdos para garantizar la construcción de viabilidad social y política con los actores que pudieran facilitar o condicionar la definición de las modalidades de gestión más efectivas para el cumplimiento de los objetivos del gobierno territorial.

La identificación de las partes interesadas -que inicialmente se presenta con un mapeo- estará condicionada al ámbito portuario que finalmente se proponga gestionar a través del nuevo ente, que podría abarcar sólo el puerto existente, o agregar oportunamente algunas de las iniciativas de construcción detectadas y que se describen más adelante.

La concreción del nuevo formato de gestión portuaria podría requerir del efectivo compromiso de empresas de transporte y servicios portuarios, sindicatos, entre otros, tal como se estableció -por ejemplo- en el modelo de Consorcio de Gestión Puerto de Bahía Blanca, en su ley de creación 11.414 – Anexo I, que incluye:

“Un miembro en representación del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, designado por el Poder Ejecutivo Provincial.

Un miembro en representación de la Municipalidad del Partido de Bahía Blanca, designado por su Departamento Ejecutivo.

Dos miembros en representación de las asociaciones sindicales con personería gremial de los trabajadores del quehacer portuario y/o vinculados a la actividad que se realiza en el ámbito de actuación del CONSORCIO.

Un miembro en representación de las asociaciones u organismos privados que nuclean a los productores primarios de las mercaderías que se operan en las instalaciones portuarias en el ámbito de actuación del CONSORCIO.

Un miembro en representación de las asociaciones u organismos privados que nuclean a quienes comercializan las mercaderías que se operan en las instalaciones portuarias del ámbito de actuación del CONSORCIO.

Un miembro en representación de las asociaciones u organismos privados que nuclean a las empresas armadoras que operan regularmente en las instalaciones portuarias del ámbito de actuación del CONSORCIO, o de las

asociaciones u organismos que nuclean a los representantes de las mismas en el orden local.

Un miembro en representación de las asociaciones u organismos privados que nuclean a los concesionarios y/o permisionarios de las terminales e instalaciones portuarias comerciales e industriales comprendidas en el ámbito de actuación del CONSORCIO.

Un miembro en representación de las asociaciones u organismos privados que nuclean a las empresas prestatarias de servicios portuarios y/o marítimos y/o de apoyo a la navegación que operen en el ámbito de actuación del CONSORCIO.”³¹

De modo similar, el Consorcio de Gestión Puerto Quequén incluye un representante del gobierno provincial como presidente del Directorio, y representantes del sector sindical, exportadores, prestadores de servicios, armadores de buques, concesionarios y permisionarios, productores primarios, y la municipalidad de Necochea.³²

4.1.2. Impactos Ambientales observados como consecuencia de la actividad portuaria. Experiencia internacional.

La transición del **sector naviero** para reducir activamente su huella ambiental está en marcha. La Organización Marítima Internacional adoptó en 2012 regulaciones obligatorias de eficiencia energética para buques con reducciones de la intensidad de carbono (reducción del 10% en los buques nuevos para 2015, 20% para 2018, 30% para 2025), ha establecido un objetivo de Reducción del 40% de las emisiones de CO₂ para 2030 en comparación con 2008, y una reducción del 50% de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2050 desde los niveles de 2008. Sin embargo, la ambición debe aumentarse para que coincida con el nivel de emisiones y la acción del sector³³.

Cualquier tipo de objetivo de cero neto para 2050 sería un paso adelante: el objetivo actual de reducción de emisiones del transporte marítimo internacional es solo del 50% para entonces, muy por debajo de la alineación

³¹ <https://puertobahianblanca.com/regimen-legal.html>

³² <https://www.puertoquequen.com/institucional/directorio>

³³ The Key Role of Seafarers in National Economies in a Net-Zero World. 26 June 2023. International Chamber of Shipping. Institute of the Americas at the University of California San Diego

con el tratado de París. Dado el papel fundamental de los puertos en el sistema de comercio mundial y su posible exposición a daños, interrupciones y retrasos relacionados con el clima, mejorar su resiliencia climática es una cuestión de importancia socioeconómica estratégica para la economía mundial y la sociedad en su conjunto (UNCTAD, 2020). Si bien las principales emisiones de CO₂ e producen por el combustible de las embarcaciones³⁴, también existen un conjunto de **iniciativas que desde la gestión portuaria** se pueden llevar a cabo.

Se mencionan algunos de los compromisos ambientales comunes que muchos puertos internacionales han adoptado:

1. **Reducción de emisiones:** Los puertos se comprometen a reducir las emisiones contaminantes asociadas con las operaciones portuarias y el transporte marítimo. Esto puede incluir la implementación de medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, como la adopción de tecnologías más limpias, la promoción del uso de combustibles de bajo contenido de azufre o la electrificación de las operaciones portuarias.

2. **Gestión de residuos y aguas residuales:** Los puertos se comprometen a implementar prácticas adecuadas de gestión de residuos sólidos, líquidos y peligrosos generados en las instalaciones portuarias. Esto incluye la implementación de sistemas de recolección, tratamiento y disposición adecuada de los residuos, así como el control de las aguas residuales y su tratamiento antes de su descarga al medio ambiente.

3. **Conservación de la biodiversidad marina:** Los puertos se comprometen a tomar medidas para proteger y conservar la biodiversidad marina en las áreas donde operan. Esto puede incluir la implementación de programas de monitoreo de especies y hábitats sensibles, la adopción de prácticas de navegación que minimicen el impacto en los ecosistemas marinos y la participación en proyectos de restauración y conservación de hábitats.

4. **Eficiencia energética:** Los puertos se comprometen a mejorar la eficiencia energética de las operaciones portuarias y reducir su huella de carbono. Esto puede incluir la implementación de sistemas de iluminación eficientes, el uso de energías renovables para las necesidades energéticas del puerto, la optimización de las rutas de transporte marítimo para reducir las

³⁴ Las grandes navieras ya están haciendo movimientos para reducir sus emisiones. AP Moller-Maersk A/S ha pedido 25 buques que pueden funcionar con metanol verde. El transportista de contenedores rival CMA CGM espera que se entreguen 24 buques preparados para e-metanol alimentados con biometanol para 2027. El año pasado, por primera vez, la mayoría de los buques pedidos (por tonelaje bruto) eran capaces de funcionar con combustible alternativo — incluido el gas natural licuado. Fuente: Bloomberg. Green Daily

distancias de navegación y la adopción de tecnologías más eficientes en el manejo de carga y descarga de barcos.

Estos son algunos de los principales compromisos ambientales adoptados por los puertos internacionales, pero es importante destacar que pueden existir otros compromisos específicos según las circunstancias y regulaciones locales.

Algunos compromisos adicionales que pueden ser adoptados:

Reducción del ruido: Los puertos pueden implementar medidas para reducir la contaminación acústica causada por las actividades portuarias y el tráfico marítimo. Esto puede incluir el uso de tecnologías más silenciosas en los equipos y barcos, así como la implementación de políticas de control y restricciones de ruido.

Conservación del agua y protección de la calidad del agua: Los puertos pueden implementar programas y prácticas para conservar y proteger los recursos hídricos, así como prevenir la contaminación del agua en sus instalaciones. Esto puede incluir la gestión eficiente del agua, el monitoreo de la calidad del agua, la reducción de vertidos y derrames, y el cumplimiento de los estándares ambientales relacionados con la calidad del agua.

Promoción de la sostenibilidad: Los puertos pueden comprometerse a promover prácticas sostenibles en sus operaciones y actividades. Esto puede incluir la adopción de políticas de compra verde, la promoción de transporte marítimo de bajas emisiones, el fomento de la innovación tecnológica y la participación en iniciativas de responsabilidad social y ambiental.

4.1.3. Los efectos del Cambio Climático en la actividad portuaria

Las estrategias exitosas de adaptación al **cambio climático** deben estar respaldadas por marcos legales y regulatorios sólidos que puedan ayudar a reducir la exposición y/o vulnerabilidad de la infraestructura de transporte costero a los riesgos relacionados con el clima. Dado que los puertos forman sistemas complejos y los grandes puertos suelen estar **vinculados a aglomerados urbanos costeros**, la regulación de la planificación costera puede desempeñar un papel particularmente importante como facilitador de la adaptación al cambio climático mediante la incorporación de consideraciones relacionadas con el cambio climático. Los instrumentos jurídicos y reglamentarios pueden proporcionar incentivos económicos para financiar los esfuerzos de adaptación, promover la transferencia de tecnologías de adaptación y contribuir a la

disponibilidad de datos y herramientas precisos relacionados con el clima. Al mismo tiempo, es fundamental que los enfoques jurídicos y reglamentarios no fomenten, ni siquiera inadvertidamente, la mala adaptación que pueda limitar o bloquear las opciones de adaptación. Las políticas y normas apropiadas también tienen un papel importante que desempeñar, particularmente en el contexto de la planificación de la infraestructura y la gestión de las zonas costeras. Ejemplos de enfoques pertinentes incluyen la Directiva 2014/52 de la Unión Europea sobre la evaluación de los efectos de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente, en vigor desde 2017, que exige que los impactos relacionados con el cambio climático se tengan en cuenta como parte de las evaluaciones de impacto ambiental de grandes proyectos de infraestructura; el Marco de políticas sobre el cambio climático para Jamaica (2015), que prevé la integración intersectorial de las consideraciones relacionadas con el cambio climático; y la norma 14090 de la Organización Internacional de Normalización, "Adaptación al cambio climático: principios, requisitos y directrices", que proporciona un marco para permitir a las organizaciones establecer prioridades y desarrollar una adaptación efectiva, eficiente y factible adaptada a los desafíos específicos relacionados con el cambio climático que enfrentan, utilizando un enfoque coherente, estructurado y pragmático³⁵.

La **eficiencia energética** es un factor facilitador transversal que sustenta la sostenibilidad del transporte marítimo, así como las medidas de adaptación y mitigación del cambio climático. Los puertos marítimos son nodos cruciales que vinculan las cadenas mundiales de suministro y en los que se maneja gran parte del comercio mundial de mercancías globalizado. Por lo tanto, la eficiencia energética y el uso de fuentes de energía limpias son fundamentales para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible y las metas mundiales relacionadas con el clima. Hacer hincapié en el papel de la eficiencia energética portuaria y el uso de energía limpia para ecologizar las operaciones portuarias y promover sistemas sostenibles de transporte de mercancías ha sido una de las principales esferas de interés de la labor reciente de la UNCTAD en la esfera del transporte y la logística comercial. Las ideas pertinentes derivadas de esa labor se difunden a través de diversos canales, incluidas publicaciones periódicas como el *Examen anual del transporte marítimo*, reuniones de expertos específicas e instrumentos e instrumentos de asesoramiento en materia de asistencia técnica, como el conjunto de instrumentos para el transporte sostenible de mercancías. Este trabajo subraya el papel de la energía

³⁵ UNCTAD 2020- Climate change adaptation for seaports in support of the 2030 Agenda for Sustainable Development

limpia, la eficiencia energética y la gestión de la demanda como instrumentos estratégicos de política y planificación para puertos y terminales con el objetivo de reducir el consumo de energía, frenar las emisiones atmosféricas y mejorar la sostenibilidad ambiental. Las medidas pertinentes a este respecto incluyen estrategias operativas, tecnologías y sistemas de gestión de la energía, como la planificación de la oferta y la demanda de energía³⁶.

4.1.3.1. Consideraciones generales

Con independencia del sitio/puerto en que se lleve a cabo la conformación del Consorcio/Sociedad Anónima existe un conjunto de aspectos que habrá que considerar oportunamente. Entre ellos podemos señalar:

- Identificación de límites del dragado
- Identificación sobre sitio de disposición de lo retirado por el dragado
- Monitoreo de sedimentos y calidad de agua
- Gestión de Residuos
- Plan de Contingencias
- Almacenamiento de sustancias
- WPSP Programa Mundial de Sostenibilidad en Puertos

4.1.3.2. Consideraciones específicas identificadas en el Puerto de Ushuaia, Tierra del Fuego

Entrevista con la secretaria de Ambiente de la Provincia

Con el fin de conocer particularmente los desafíos ambientales y sociales que enfrentan los puertos en operación, se llevó a cabo una reunión virtual con la secretaria de Ambiente de la Provincia, Lic. Eugenia Álvarez. A modo de resumen se sintetiza a continuación la problemática ambiental y social identificada al presente:

- Existe la necesidad de realizar adecuaciones al Puerto de Ushuaia puesto que el mismo no fue concebido para prestar servicios a los buques, lo cual constituye una demanda creciente respecto de la gestión de aguas residuales. En ese marco, cabe señalar que el puerto no está inscripto como generador de Residuos Peligrosos (RP). Si bien dicha actividad

³⁶ A review of energy efficiency in ports: operational strategies, technologies, and energy management systems. <https://core.ac.uk/download/pdf/226756289.pdf>

puede ser realizada por un tercero (operador), es importante **determinar si la va a realizar la Entidad Portuaria (Consortio/Sociedad Anónima) o bien se tercerizará** y en ambos quedará sujeta a supervisión de la Secretaría de Ambiente Provincial³⁷. Dicha gestión debe incluir el transporte fuera y dentro del área portuaria. Esta actividad se puede establecer su propia tarifaria del mismo modo a como sucede hoy en día con la actividad de limpieza de contenedores y provisión de agua³⁸.

- Asimismo, se debe atender particularmente la gestión de las **Sentinas³⁹ y los baños químicos**.
- Otro problema lo constituyen la gran cantidad de **motor home o camper⁴⁰**, atraídos por la posibilidad de alcanzar la ciudad más austral del mundo, que se estacionan en el predio del puerto y alrededores los que a su vez generan un volumen importante de residuos y de aguas grises.

4.1.3.3. Aspectos a considerar desde el punto de vista Ambiental y Social para la Isla

Con miras a propiciar que la gestión y administración portuaria incorpore las demandas presentes en materia ambiental y social no hay un enfoque único para la adaptación al cambio climático y la planificación de la resiliencia para los puertos, pero un mensaje importante para los responsables políticos, la industria, las organizaciones internacionales y los socios para el desarrollo es que no hay tiempo que perder y que se necesitan "todas las manos en la cubierta". Un mundo interconectado depende de que los enlaces de transporte funcionen bien. A falta de una planificación y aplicación oportunas de las medidas de adaptación necesarias, los efectos previstos en los puertos marítimos pueden tener amplias

³⁷ La Secretaría de Ambiente de la Provincia supervisa el tratamiento de todos los Generadores. Al presente ha logrado que aproximadamente 19 millones de residuos valorizados. Existen 13 operadores en la provincia de Residuos Valorables y 4 de Residuos Peligrosos.

³⁸ <https://www.dpp.gob.ar/web/category/tarifarios/>

³⁹ El agua de sentina está formada por fugas de agua salada, agua de refrigeración, fueloil y aceite lubricante, se produce por la desecación de tanques de lodo y sedimentación, por el drenaje de distintos procesos de limpieza y también por la presencia de partículas de hollín y suciedad. Esta mezcla de efluentes se suele denominar como líquidos de sentina, un residuo peligroso. Las normas de la IMO (Organización Marítima Internacional) estipulan que esta mezcla explosiva debe someterse a tratamiento intensivo hasta alcanzar un máximo de 15 ppm de aceite residual en el agua de sentina vertida al mar. No obstante, este grado de contaminación mínima no puede alcanzarse de forma rentable utilizando técnicas de separación convencionales.

⁴⁰ La Dirección Provincial de Obras y Servicios Sanitarios (DPOSS), responsable de la provisión de agua potable y del servicio cloacal de la ciudad, llevó a cabo una experiencia piloto de interés mediante la cual destinó un sitio que recibe y cobra los residuos de los camper.

repercusiones económicas y relacionadas con el comercio y comprometer gravemente las perspectivas de desarrollo sostenible de los grupos de países más vulnerables. Teniendo en cuenta lo que está en juego y los costos potenciales de la inacción, la **prevención y mitigación de los impactos del cambio climático en los puertos** y otras infraestructuras de transporte clave deberían convertirse en una prioridad importante como parte de las estrategias de desarrollo sostenible y clima. A modo de ejemplo durante el mes de septiembre 2023 el Canal de Panamá redujo el número de barcos permitidos debió a la sequía que originó que no hay suficiente agua en el canal⁴¹.

Mejorar la resiliencia climática de los puertos marítimos y otras infraestructuras de transporte críticas será fundamental para avanzar en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (por ejemplo, los objetivos 9, 13, 14 y la meta 1.5) y para lograr avances en los objetivos de otros acuerdos internacionales, incluidos el Acuerdo de París, el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres, el Programa de Acción de Estambul en favor de los países menos adelantados.

La adaptación efectiva requiere procedimientos de evaluación de riesgos "adecuados para el propósito" (a nivel local y de instalaciones), colmar las posibles brechas de datos y conocimientos, y el desarrollo de soluciones técnicas y de gestión apropiadas que reduzcan la vulnerabilidad y permitan la toma de decisiones en condiciones de incertidumbre. También requiere financiación, tecnología y creación de capacidad, así como respuestas políticas coordinadas y enfoques jurídicos y reglamentarios de apoyo (UNCTAD 2020b). Las normas, la orientación y las herramientas metodológicas también tienen un papel importante que desempeñar. La inversión en **eficiencia energética**, descarbonización y energías renovables también puede proporcionar importantes beneficios colaterales, en términos de mitigación y adaptación al cambio climático, así como una menor dependencia de las importaciones de energía y los gastos relacionados.

Apuntar a la sinergia y la coherencia de las políticas en los esfuerzos de recuperación posterior a la pandemia y adoptar enfoques más sistémicos e

⁴¹ https://www.businessinsider.com/panama-canal-drops-number-ships-allowed-drought-backlog-2023-10?utm_medium=newsletter&email=horaciolevit%40gmail.com&x=73bea975f3d7250ad0c66fc2c7bfd1688f2ccda9f56cc1ae151339449bd32b3b&utm_source=Sailthru&utm_campaign=Insider%20Sustainability%20-%20Thursday%20October%205%202023&utm_term=INSIDER%20SUSTAINABILITY%20SEND%20LIST

integrados para la adaptación al cambio climático y la creación de resiliencia en todos los sectores y redes podría generar importantes beneficios, especialmente para las comunidades más vulnerables. A su vez invertir en resiliencia climática tiene sentido desde el punto de vista económico: según el Banco Mundial, los beneficios netos generales de invertir en infraestructura resiliente en los países en desarrollo podrían ascender a USD 4,2 billones durante la vida útil de la nueva infraestructura, un beneficio de 4 dólares por cada dólar invertido en resiliencia.

Si bien se reconoce cada vez más la necesidad de actuar sobre la adaptación al cambio climático y la creación de resiliencia para los puertos, incluso como parte de las Vías de Acción Climática Mundial para el Transporte y la Resiliencia, queda mucho por hacer.

Limpieza de sentinas

Un problema grave derivado del vaciado de las sentinas es que muchos usuarios lo realizan durante su navegación, hecho que es realmente grave si se realiza cerca de la costa o en zonas sensibles, ya que el impacto ambiental y visual pueden ser elevados, afectando no sólo al ecosistema sino también a las actividades relacionadas con el turismo, la pesca o acuicultura que se desarrollen en la zona.

Para solucionar este problema, la mayoría de los puertos han instalado **plantas de captación y tratamiento de líquidos de sentina** (ver problemas y sugerencias planteados por la secretaria de Ambiente de la Provincia), que los absorben directamente de las sentinas y separan los aceites e hidrocarburos y derivan el agua descontaminada al mar. Para que sea realmente útil, los usuarios de las embarcaciones de recreo deben sensibilizarse y comprender la importancia de hacer una buena gestión.

El vertido al mar de los líquidos de sentinas de las embarcaciones es una de las principales entradas de hidrocarburos a las aguas marinas; ya que los efectos del vertido de líquidos de sentina repercuten en la flora y fauna marina y en las actividades humanas relacionadas con el turismo, la pesca y la acuicultura.

Gestión de Residuos

Es importante señalar que la gestión de los residuos provenientes de las embarcaciones tiene un rol central en el **manejo sustentable de los puertos**. En tal sentido, cabe señalar que el actual Puerto de Ushuaia cuenta una experiencia relevante en la gestión de los residuos provenientes de la campaña

antártica⁴² durante la cual se recibieron aproximadamente 15 toneladas de residuos sólidos urbanos, parte de ellos fue enviado a tratamiento termoquímico (residuos biodegradables), la fracción de material ferroso a compactación, mientras que el resto de los residuos son gestionados para su disposición final.

4.1.3.4. Incentivos para la gestión sustentable de los puertos

Para impulsar la gestión sustentable de los puertos la modalidad más recomendada es el empleo de **incentivos económicos** a armadores que operan con buques "más amigables con el ambiente" mediante bonificaciones, la formulación de reportes ambientales, y la provisión de energía a buques para su operación amarrados. Un importante antecedente a escala global lo constituye el desarrollo del ESI (por sus siglas en inglés)⁴³. El Índice Ambiental de Buques identifica a los buques de navegación marítima que se desempeñan mejor en la reducción de las emisiones atmosféricas que los requeridos por las normas de emisiones actuales de la Organización Marítima Internacional (OMI).

¿Qué es el ESI? Se trata de un esfuerzo global de más de 60 puertos, liderado por el Programa Mundial de Sostenibilidad de Puertos (WPSP), una organización de la Asociación Internacional de Puertos (IAPH), el brinda infraestructura y estándares de clase mundial. El objetivo es lograr una verdadera reducción de las emisiones de NOx, SOx y partículas, así como de CO2 a largo plazo, que debe lograrse iniciando cambios de comportamiento entre los armadores/operadores y los puertos.

Provocar cambios de comportamiento para usar combustibles limpios e investigar motores más limpios llevará tiempo. También será más eficaz cuando el mayor número posible de puertos se inscriban, apoyen la iniciativa y participen. Inicialmente, los objetivos se centran en conseguir la participación del mayor número posible de puertos y de tantos barcos como sea posible.

El ESI es un sistema que puede ser utilizado de forma voluntaria por puertos y buques, y como un sistema para dar incentivos, con la responsabilidad de la exactitud de los datos recayendo en los propietarios/operadores de buques. Esto puede ser verificado por los proveedores de incentivos participantes a través de buques de auditoría cuando sea necesario. Este enfoque se ha

⁴² <https://www.surenio.com.ar/descarga-de-residuos-provenientes-de-la-antartida/>

⁴³ Environmental Ship Index (ESI). <https://www.environmentalshipindex.org/>

discutido con las organizaciones que representan a las compañías navieras y se ha llegado a un consenso. Una condición estipulada por IAPH es que los proveedores de incentivos pueden usar el sistema solo como un sistema de bonificación.

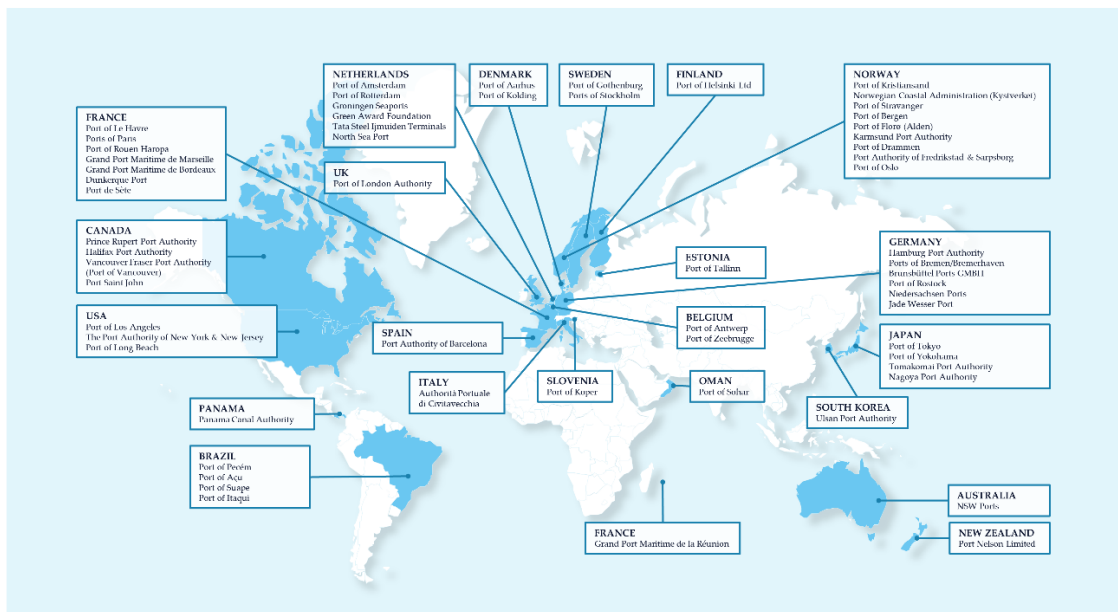


Figura 19 - Representación mundial de todos los puertos que participan de incentivos ESI

Fuente: <https://www.environmentalshipindex.org/>

Algunos casos de implementación de ESI son:

Puerto de Açú, Brasil (marzo 2021)

Aranceles más bajos para un mejor desempeño Ambiental.

Desde marzo de 2021, el Puerto de Açú ha otorgado beneficios a los buques con desempeño ambiental por encima de los estándares internacionales, medidos por el Índice Ambiental de los Buques (ESI). El ESI clasifica los buques de 0 a 100, donde 0 es un buque que cumple con las normas de comportamiento ambiental y 100 para aquellos con las emisiones de NOx y SOx más bajas según los criterios adoptados en los cálculos del ESI. Los buques que cumplen con las normas ambientales pueden acceder a tarifas portuarias diferenciadas en Açú, con descuentos de hasta el 10%.

Port Saint John, Canadá (enero 2023)

Por medio de incentivo financiero existe un denominado "Green Incentive Discount".⁴⁴ Mediante el mismo hasta un 10% de descuento en el atraque para un buque registrado en el Índice Ambiental de Buques de la IAPH específicamente: (a) Puntuación de 24 o menos – sin descuento (b) Puntuación entre 25-50 – 10% de descuento en el atraque hasta un ahorro anual total de \$520. (c) Puntaje superior a 51 – 10% de descuento en el amarre hasta un ahorro anual total de \$ 1040

4.1.3.5. La experiencia argentina a escala nacional

Para maximizar la competitividad de los puertos nacionales, potenciar el comercio exterior argentino y la industria nacional, la Administración General de Puertos (AGP) ha avanzado en línea con lo descripto mediante la aplicación de bonificaciones y descuentos a los buques que ingresan a su jurisdicción⁴⁵.

Constituye un avance significativo, en tal sentido, y alineado con la Ley N° 24.089, el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques (MARPOL 73/78), que en su ANEXO VI restringe los principales contaminantes atmosféricos contenidos en los gases de escape de los buques, en particular los óxidos de azufre (Sox) y los óxidos de nitrógeno (Nox) y prohíbe emisiones deliberadas de sustancias que agotan la capa de ozono, entre otras medidas ambientales; y con las iniciativas internacionales más relevantes, por la participación de la comunidad marítima, como el Environmental Ship Index (Índice Ambiental de Buques) que el Puerto de Buenos Aires aprobó en una iniciativa que constituye un importante antecedente, la Resolución de mayo 2017 N° RESOL-2017-50-APN-AGP#MTR⁴⁶, Aprobación a Reglamento de Descuentos a Buques Sustentables que establece bonificaciones de dos tipos: para buques sustentables y para cruceros.

Como ya se mencionó, el Índice Ambiental de Buques (ESI) identifica a los barcos de navegación marítima que se desempeñan mejor en la reducción de emisiones al aire que lo requerido por los estándares de emisión actuales de la Organización Marítima Internacional (OMI).

⁴⁴ <https://www.sjport.com/environment-home>

⁴⁵ <https://www.argentina.gob.ar/transporte/administracion-general-puertos-se/el-puerto/seguridad-higiene-y-ambiente/ambiente>

⁴⁶ <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/resolucion50-agpse-17.pdf>

Bonificación a buques sustentables

Para incentivar el uso de buques ecológicos, el Puerto de Buenos Aires adhiere a los programas ESI (Índice Ambiental de Buques) y Green Award. Por lo que otorga descuentos entre el 5% y el 10% a las embarcaciones que tengan bajas emisiones de gases y sean amigables con el ambiente.

Bonificaciones para cruceros

Para incentivar e impulsar la industria de cruceros en nuestro país, la AGP ha implementado las siguientes bonificaciones:

- 100% a todos los cruceros en Tasa General por uso de Puerto, Tasa a los Pasajeros, Uso de Scanner y Cargo por Seguridad.
- 99,5% en la tasa de Vía Navegable Troncal.
- 25% a todos los cruceros en Tasa General por Uso de Puerto.

También constituye un hito en tal sentido, la Resolución 206/2021 RESOL-2021-206-APN-AGP#MTR⁴⁷ que establece la obligatoriedad, para los buques y/o artefactos navales que amarren a un muelle en jurisdicción de la Administración General de Puertos SOCIEDAD DEL ESTADO -cualquiera sea su matrícula, tonelaje de arqueo y clasificación-, de colocar y mantener alrededor de los mismos, correctamente posicionadas, **barreras flotantes aptas para la contención de derrames en el espejo de agua portuario, de hidrocarburos y/o productos contaminantes y/o sustancias nocivas para el ambiente**, durante las operaciones de **carga y descarga de combustible** y sus derivados que realicen y durante las operaciones de retiro de aguas contaminadas que lleven a cabo.

⁴⁷ <https://www.boletinoficial.gov.ar/pdf/aviso/primer/254972/20211223>

4.2. ESTUDIOS, PLANES Y PROYECTOS DE EXPANSIÓN PORTUARIA EN LA PTDF

4.2.1. Ampliación puerto de Ushuaia

i. Descripción del estado actual de ejecución física.

El proyecto de ampliación del Puerto de Ushuaia, recién inaugurado, de 104 metros del Muelle Comercial incluye una superficie hormigonada de casi 3.000 metros cuadrados, lo que mejorará en un 20% la capacidad de amarre y otorgará nuevas oportunidades de desarrollo productivo y económico con la llegada de embarcaciones de mayor porte, como cruceros turísticos, buques de carga y pesqueros⁴⁸. El objetivo de la obra de ampliación fue el de extender la longitud operativa del muelle de Ushuaia, para aumentar el recalado de embarcaciones, atender la demanda de cruceros de gran eslora y mejorar la operación comercial, beneficiando a más de 220 mil personas, entre pasajeros y tripulación, que llegan en cruceros a visitar Ushuaia. Asimismo, también favorecerá a operadores portuarios, industria pesquera y buques de carga.

ii. Estudio de impacto ambiental. Estado actual de tramitación

Previo a su realización se realizó el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental (EIA) y Plan de Gestión Ambiental Social (PGAS) los que fueron oportunamente presentados en agosto 2021⁴⁹, en audiencia pública y posteriormente aprobados por la Secretaría de Ambiente de la Provincia.

iii. Consideraciones urbanísticas

Los puertos constituyen con frecuencia zonas territoriales de alta densidad de uso de la tierra, que puede establecer relaciones virtuosas o conflictivas con su entorno. En muchos casos las instalaciones del puerto son impulsoras del desarrollo local, creando calidad de empleos y demanda de insumos y servicios. Este es el caso de instalaciones portuarias como Bahía Blanca y Quequén, así como como los más pequeños como Madryn, Ushuaia y Zárate. En ciertos casos, en línea con lo que suele ocurrir en otras regiones los

⁴⁸ <https://comexonline.com.ar/noticias/val/61046/inauguran-la-ampliacion-del-muelle-de-ushuaia.html>

⁴⁹ <https://www.dpp.gob.ar/web/se-realizo-la-audiencia-publica-por-el-estudio-de-impacto-ambiental-de-la-ampliacion-del-muelle-comercial/>

intereses portuarios chocan con el desarrollo urbano, en la medida en que ocupar áreas susceptibles de usos urbanos de valor⁵⁰.

Desde el punto de vista urbano, como se trata de la ampliación del puerto existente, la obra de ampliación generará más movimiento del conjunto de actividades y usos asociados al funcionamiento del puerto. Es claro que la “obra y puesta en servicio de la ampliación del muelle generará beneficios, no solamente para las líneas de cruceros, sino también para las empresas usuarias del puerto, la actividad turística, comercial, gastronómica, hotelera, como así también mejorar la logística al pasajero y logística de aprovisionamiento”⁵¹. Siendo considerada la actividad portuaria como uno de los motores de la economía de la ciudad y la provincia, se ha observado el crecimiento de la actividad de cruceros y sobre todo crucero antártico, en el cual, éste último viene con una tendencia en alza constante con un potencial de actividad, que necesita ser atendido no solamente por la infraestructura que requiere, sino también por todos los requerimientos que la actividad del crucerista antártico pretende (conectividad aérea, hotelería de primer nivel, gastronomía regional, actividades de primer nivel, etc.).

4.2.2. Construcción de muelle turístico para embarcaciones menores del Puerto de Ushuaia

El Ministerio de Turismo y Deportes inició la ejecución de un proyecto orientado a la elaboración del proyecto ejecutivo y construcción de un muelle turístico para embarcaciones menores del Puerto de Ushuaia que tramita a través del Expediente EX-2023-30953543- - APN-DDE#MTYD, en el marco del “Programa de Desarrollo, Inversión y Facilitación del Turismo de Naturaleza de Argentina: La Ruta Natural”, Contrato de Préstamo con recursos del Préstamo BID 5521/OC-AR.

La licitación respectiva, identificada con el N° 01/2023, se publicó entre los meses de marzo y abril de 2023, y el Acto de Apertura de Ofertas se realizó el 10 de mayo del corriente. La Licitación no fue exitosa, según RESOL-2023-271-APN-MTYD del mes de julio de 2023.

⁵⁰ Guidelines for a Ports and Inland Waterways Strategy in Argentina. World Bank. Marzo 2022

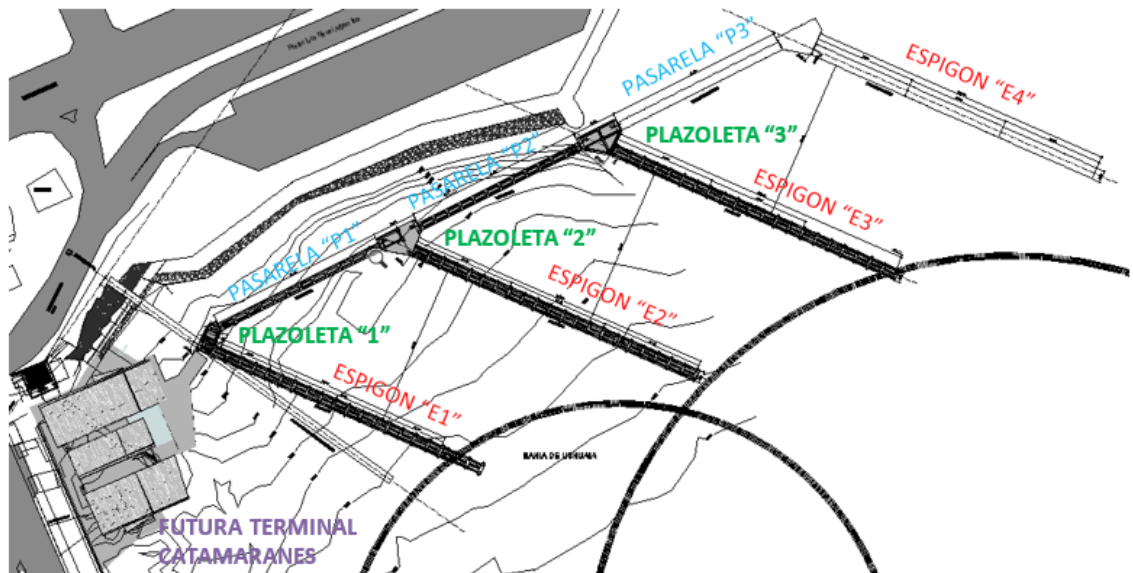
⁵¹ Fuente EIA Ampliación del Puerto de Ushuaia. Lic. Gala Pacheco 2000

4.2.3. Nueva terminal unificada de Cruceros y Catamaranes

La Administración General de Puertos prevé la ejecución de una nueva terminal de Cruceros y Catamaranes en el Puerto de Ushuaia, por un monto cercano a los 36 millones de dólares y un plazo de obra estimado en 3 años.

La terminal permitiría recibir hasta 8.000 pasajeros por día, e incluiría espacios de uso común, locales comerciales, y otras instalaciones para la atención de pasajeros de cruceros y catamaranes, como asimismo un espacio cultural con información sobre la Antártida Argentina.

La siguiente figura presenta un layout del proyecto.



Layout del proyecto

Figura 20 - Layout del proyecto

Fuente: 380-EP-MD-001-A - Memoria Descriptiva Espigones y Pasarelas_clog. Ministerio de Turismo y Deportes de la Nación.

4.2.4. Nuevo puerto en Río Grande

i. Descripción del estado actual

La empresa IATEC S.A. propuso realizar un nuevo Puerto provincial en la ciudad de Río Grande fundamentalmente, pero no en forma exclusiva, orientado a atender la demanda de contenedores. Se trata de un puerto a llevar a cabo en un predio privado, Estancia Las Violetas, sobre la Ruta Nacional 3, a 25 km al

norte de la ciudad de Río Grande. El mismo comprende una superficie de 224 Ha. El proyecto comprende la materialización de un puerto excavado, con un canal de acceso para los buques, protegido por obras de abrigo a ambos lados; para la instalación de un puerto multipropósito, que será ejecutado con capital privado, pero de carácter público.

En una primera etapa del proyecto, el espacio portuario permitirá la instalación de una terminal portuaria para buques portacontenedores, para atender a la demanda de la empresa IATEC S.A. y sus afiliadas, y otros dos o tres sitios de traque adicionales. Pero la proyección a largo plazo comprende la ampliación del espacio portuario lo que permitirá duplicar los sitios de atraque y la operación de otros tipos de cargas.

ii. Estudio de impacto ambiental. Estado actual de tramitación.
Audiencia pública. Partes interesadas

El EIA del mismo se presentó en marzo de 2023 en audiencia pública⁵², y al presente la firma que lo impulsa está realizando las adecuaciones del estudio correspondiente con miras a atender las observaciones planteadas en dicha audiencia por parte de la ONG Mane` kenk⁵³ y por la Secretaría de Ambiente de la Provincia.

La siguiente figura, extraída del estudio de impacto ambiental del Nuevo Puerto, muestra la localización y croquis general de la obra.

⁵² <https://www.eldiariodelfindelmundo.com/noticias/2023/03/13/100390-rio-grande-va-a-tener-su-puerto-resguardando-el-ambiente>

⁵³ <https://www.manekenk.org.ar/estudio-de-impacto-ambiental-puerto-de-rio-grande-exposicion-de-nora-beatriz-loekemeyer/>

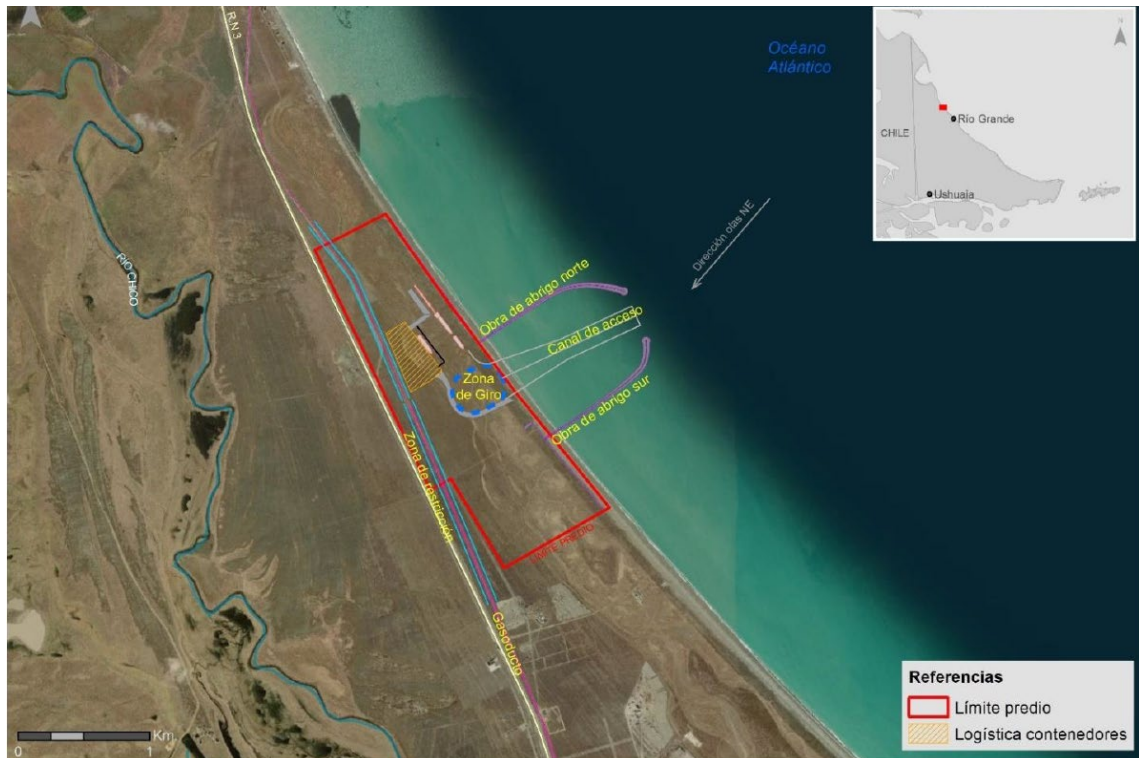


Figura 21 - Localización y croquis general de la obra

Fuente: Estudio de Impacto Ambiental - Resumen Ejecutivo – Figura 1. Pag.3

4.2.5. Iniciativa para una posible prestación de servicios de ferry entre las Provincias de Santa Cruz y de Tierra del Fuego, Malvinas e Islas del Atlántico Sur

Existen intenciones de desarrollar un servicio de ferrys entre la Provincia de Santa Cruz y la Isla Grande de Tierra del Fuego, de modo de desarrollar el cruce marítimo a través de aguas argentinas, cuyo punto de atraque en la isla se había planteado en San Sebastián (aprox. 50 km al Norte del Puerto previsto por Mirgor), tal como se aprecia en el siguiente mapa.

La última información disponible, expresada por el titular de la DDP de la Provincia⁵⁴, es que se ha planteado tanto a la AGP como a la empresa Mirgor la posibilidad de ubicar la terminal en el puerto privado descrito en 4.2.4: Nuevo puerto en Río Grande.

⁵⁴ <http://rm-forwarding.com/2023/05/18/terminal-para-el-cruce-y-puerto-de-mirgor-en-tierra-del-fuego/>

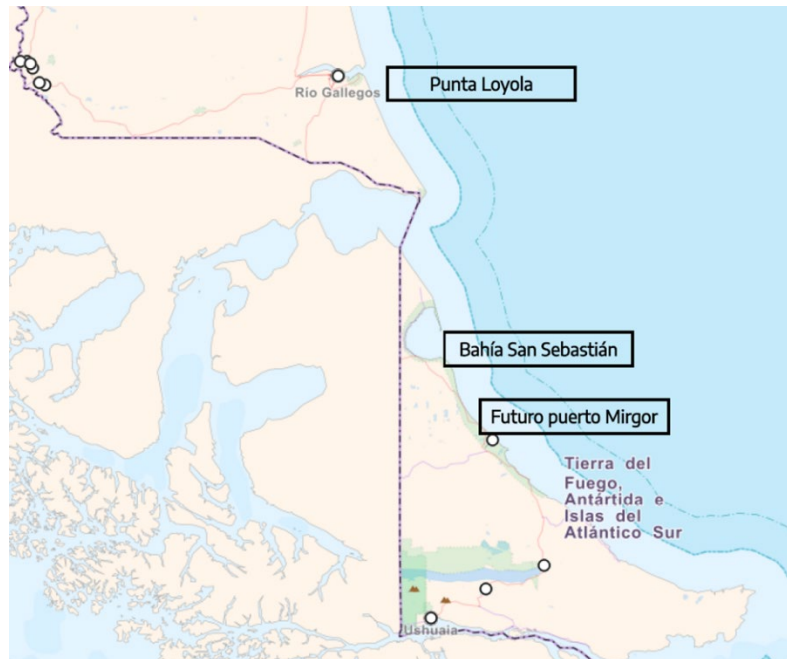


Figura 22 - Mapa con la localización aproximada de puntos de atraque potenciales del Ferry entre Punta Loyola, Pcia. de Santa Cruz, y las dos alternativas potenciales en la Isla Grande de Tierra del Fuego.

Fuente: Elaboración propia a partir de Argenmap – Instituto Geográfico Nacional

4.2.6. Otras iniciativas de la D.P.P.: Complejo Portuario en Ushuaia.

- Descripción del estado actual

La D.P.P. ha informado de un anteproyecto⁵⁵ para la construcción de un Complejo Portuario en la bahía de Ushuaia, que incluiría una nueva terminal de carga, pesca y reparaciones navales, que en sucesivas etapas alcanzaría casi 27 Ha. De acuerdo con la información recibida por parte de las autoridades provinciales, a la fecha no se ha presentado un estudio de impacto ambiental de esta iniciativa.

La siguiente captura de imagen satelital muestra el área potencial de implantación en la Bahía de Ushuaia.

⁵⁵ NUEVA TERMINAL PORTUARIA PARA CARGA, PESCA Y REPARACIONES NAVALES. Bahía de Ushuaia. DIRECCIÓN PROVINCIAL DE PUERTOS. Dirección de Estudios y Proyectos, 2023.

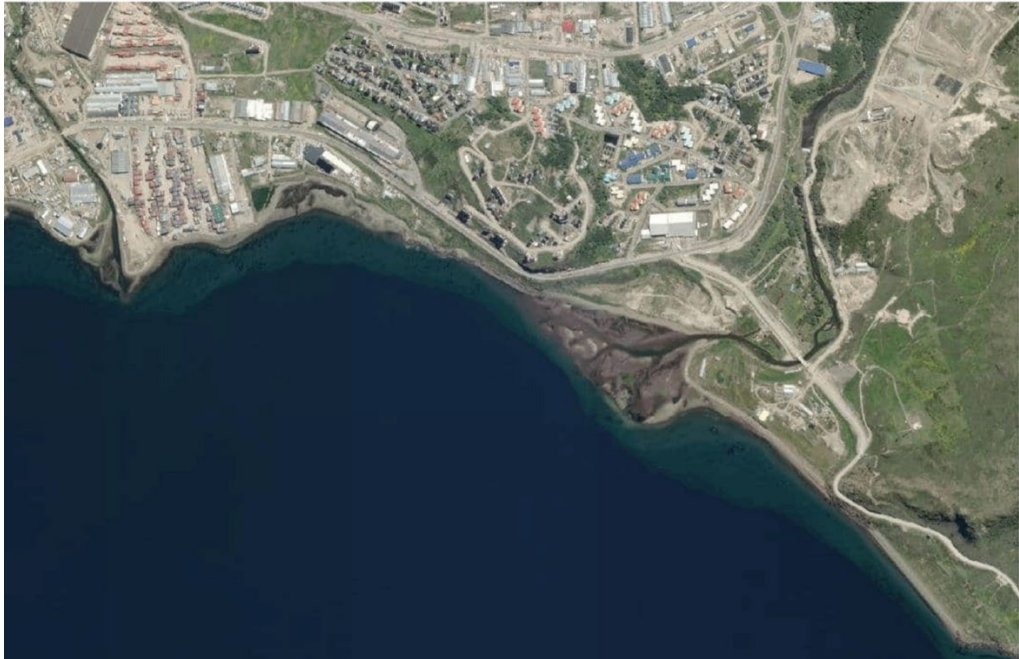


Figura 23 - Área potencial de implantación en la Bahía de Ushuaia
Fuente: Elaboración propia a partir de Argenmap – Instituto Geográfico Nacional

La siguiente ilustración muestra el esquema del Área de Operaciones previsto en el Anteproyecto



Figura 24 - Esquema del Area de Operaciones previsto en el Anteproyecto de Terminal de Carga, Pesca y Reparaciones Navales.

Fuente: Anteproyecto de Terminal de Carga, Pesca y Reparaciones Navales, DPP, 2023.

5. TAREA 4: REALIZAR REUNIONES CON FUNCIONARIOS DE LA PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO A FIN DE PRESENTAR Y VALIDAR LAS ALTERNATIVAS Y EJES DESARROLLADOS CON ANTERIORIDAD.

5.1. Introducción

El presente capítulo enumera las reuniones mantenidas con funcionarios de la Provincia de Tierra del Fuego para la ejecución del Contrato de Obra EX-2023-00009621- -CFI-GES#DC: “Consortio Público-Privado: Modernización de la Gestión y Administración de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur”, desde la firma del respectivo contrato hasta el mes de julio de 2023.

Las reuniones se realizan de manera virtual o presencial, atendiendo a la oportunidad y conveniencia de los participantes, y aplicando distintas tecnologías y plataformas de información y comunicaciones.

Estas reuniones continuarán hasta el final de la encomienda, y sus resultados se reflejan a lo largo del Informe ya presentado y del Informe Final en elaboración.

A continuación, se enumeran las reuniones mantenidas y se incluye una breve descripción de las mismas conteniendo: fecha, participantes, modalidad, objetivo y temas tratados.

5.2. Fecha: 2/05/2023

5.2.1. Participantes

5.2.1.1. Por la Provincia de Tierra del Fuego

- ▶ Secretario de Representación Oficial, Maximiliano D'Alessio
- ▶ Secretario de Desarrollo e Inversión, Ariel Castiglione
- ▶ Secretaria de Planificación Estratégica, Cecilia Rojo
- ▶ Presidente de la Dirección Provincial de Puertos, Roberto Murcia.
- ▶ Vicepresidente de la Dirección Provincial de Puertos, Miguel Ramírez.

5.2.1.2. Por BDO

- ▶ Director del Estudio, Raúl Genchi
- ▶ Coordinador Técnico, Santiago Lebedinsky.

5.2.2. Modalidad

Virtual, por Microsoft Teams.

5.2.3. Objetivo y Temas

La reunión tuvo por propósito establecer los contactos con diferentes áreas gubernamentales, resumir los objetivos y alcances del trabajo encomendado y definir canales de coordinación y comunicación para realizar del modo más eficiente la recopilación de antecedentes y el intercambio de opiniones.

5.3. Fecha: 15/06/2023

5.3.1. Participantes

5.3.1.1. Por la Provincia de Tierra del Fuego

- ▶ Secretario de Representación Oficial, Maximiliano D'Alessio

5.3.1.2. Por BDO

- ▶ Director del Estudio, Raúl Genchi
- ▶ Coordinador Técnico, Santiago Lebedinsky.
- ▶ Germán Montenegro
- ▶ Horacio Levit
- ▶ Horacio Rodriguez
- ▶ Ricardo Yomal

5.3.2. Modalidad

Presencial, en oficina de BDO.

5.3.3. Objetivos y Temas

Compartir los avances alcanzados en la realización de las tareas, enfoques propuestos para alternativas político-institucionales y próximos pasos previstos.

La reunión se organizó alrededor del siguiente temario:

Objetivos y alcances de la Consultoría.

Tipos de puertos a considerar para Consorcios Público Privados en lo inmediato.

Análisis de situación de dominio de terrenos de estos puertos y gestiones ante Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante y otras de la Nación.

Gestiones ante Ambiente de la Provincia.

Esquemas de relaciones posibles con privados a consorciar en cada puerto.

Derivación a Personal Técnico de DPP y otros organismos, para solicitar informaciones.

5.4. Fecha: 03/07/2023

5.4.1. Participantes

5.4.1.1. Por la Provincia de Tierra del Fuego

- ▶ Secretaría de Ambiente, Eugenia Alvarez

5.4.1.2. Por BDO

- ▶ Horacio Levit

5.4.2. Modalidad

Teleconferencia.

5.4.3. Objetivos y Temas

Conocer la nómina actualizada y estado de avance del tratamiento de los estudios de impacto ambiental de proyectos de inversiones portuarias presentados a esa Secretaría en cumplimiento de la normativa provincial vigente.

5.5. FECHA: 08/09/2023

5.5.1. Participantes

5.5.1.1. Por la Provincia de Tierra del Fuego

- ▶ Secretario de Representación Oficial, Maximiliano D'Alessio
- ▶ Presidente de la Dirección Provincial de Puertos, Roberto Murcia

5.5.1.2. Por BDO

- ▶ Director del Estudio, Raúl Genchi
- ▶ Coordinador Técnico, Santiago Lebedinsky
- ▶ Germán Montenegro
- ▶ Gustavo Hereñu
- ▶ Horacio Levit
- ▶ Hilario Lagos

5.5.2. Modalidad:

Virtual, por Microsoft Teams.

5.5.3. Objetivos y Temas:

Presentar ante la Provincia los próximos pasos del trabajo e intercambiar opiniones sobre la orientación más adecuada a dar a los mismos. Resumen de Conclusiones de Informe Parcial. Alternativas y recomendaciones para llevar a la práctica la participación público-privada en la gestión y operación del actual Puerto de Ushuaia y Puerto Privado en Rio Grande. Alternativas y recomendaciones para la participación público-privada en la gestión y operación portuaria a largo plazo en la Provincia. Instancia gubernamental de planificación y coordinación de inversiones de infraestructura de transporte.

5.6. FECHA: 21/09/2023

5.6.1. Participantes

5.6.1.1. Por la Provincia de Tierra del Fuego

- ▶ Secretario de Representación Oficial, Maximiliano D'Alessio
- ▶ Presidente de la Dirección Provincial de Puertos, Roberto Murcia
- ▶ Asesor de la Presidencia de la D.P.P.

5.6.1.2. Por el sector privado

- ▶ Asesor Jurídico de IATEC S.A,
- ▶ Ejecutivo de Proyectos IATEC S.A.

5.6.1.3. Por BDO

- ▶ Director del Estudio, Raúl Genchi

- ▶ Coordinador Técnico, Santiago Lebedinsky
- ▶ Germán Montenegro
- ▶ Gustavo Hereñu
- ▶ Horacio Rodríguez
- ▶ Horacio Levit



Figura 25 - Foto de la reunión mantenida el 21/09/2023
Fuente: Foto tomada por Raúl Genchi

5.6.2. Modalidad

Presencial, en las oficinas de la Casa de Tierra del Fuego en la Ciudad de Buenos Aires

5.6.3. Objetivos y Temas:

Sentar las bases para la elaboración de un marco legal que actualice la Ley Provincial 69 y permita modernizar la gestión del sistema portuario Provincial.

La orientación de esta modificación legal es otorgarle al gobierno provincial un rol central en la gestión del sistema portuario a fin de tornarlo más eficiente.

Del mismo modo, reconfigurar y potenciar las competencias de la DPP como órgano de administración y gestión del sistema portuario.

Las figuras y modalidades jurídicas propuestas tienen en cuenta la participación estatal, debiéndose además brindar un grado de participación al sector privado, a fin de generar los incentivos necesarios para atraer inversiones.

5.7. FECHA: 21/09/2023

5.7.1. Participantes

5.7.1.1. Por la Provincia de Tierra del Fuego

- ▶ Sr Gobernador de la Provincia, Profesor Gustavo Adrián Melella
- ▶ Ministra de Obras y Servicios Públicos de la Provincia, Gabriela Castillo
- ▶ Secretario de Representación Oficial, Maximiliano D'Alessio
- ▶ Funcionarios y Legisladores Provinciales

5.7.1.2. Por BDO

- ▶ Director del Estudio, Raúl Genchi
- ▶ Consultor Aspectos Institucionales, Germán Montenegro

5.7.2. Modalidad

Presencial, en las oficinas de la Casa de Tierra del Fuego en la Ciudad de Buenos Aires

5.7.3. Objetivos y Temas:

Recoger opiniones gubernamentales para las orientaciones definidas a incorporar en el Informe Final, especialmente en lo relativo al enfoque institucional y jurídico adoptado.

6. PROYECTO DE LEY

CREACIÓN DE AUTORIDADES PORTUARIAS DE LA PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO, ANTARTIDA E ISLAS DEL ATLANTICO SUR

6.1. Consideraciones previas y fundamentos

Que la ley Nacional de Puertos 24.093 dispuso la provincialización de los puertos federales y los principios de descentralización, y ampliación de las competencias de los privados a través de la creación de la figura de los puertos privados y en los hechos de entidades con autarquía como los Consorcios de Gestión Portuaria, Autoridades Portuarias descentralizadas u otro tipo de figura jurídica de características asimilables.

Que en el plano internacional los puertos más grandes de Europa como Rotterdam, o Amberes, han abierto a la explotación privada, sin por ello renunciar a la propiedad de la tierra y/o a dictar políticas de carácter general en la que se tenga en cuenta el desarrollo armonioso de la actividad portuaria, y su aporte al bienestar común, el desarrollo económico regional, y por otro lado la búsqueda de inversiones y nuevos negocios.

Que, asimismo, es importante encontrar esquemas de participación que se adapten a la dinámica actual en la que el negocio portuario y naviero está internacionalizado y existe una interacción entre factores públicos y privados. Así la Terminal Portuaria del Puerto de Rotterdam (ROTTERDAM WORLD GATEWAY) se ha hecho con participación de la Sociedad del Estado del Puerto de Rotterdam, junto con varias empresas privadas líderes en las áreas portuarias y marítimas (DP WORLD; la Línea Marítima Francesa CMA CGM, la línea Marítima Coreana HMM, la Línea Marítima Japonesa MOL mencionados aquí a modo de ejemplo), debido a la necesidad de adecuar la operatoria a criterios modernos en gestión, medio ambiente y aspectos comerciales, en los que la separación entre buque y puertos se hace menor y la creciente imposibilidad de prestación de servicios aislados sin entender que los puertos son partes de una cadena de transporte y comercio, y por otro lado el aumento significativo del valor de las inversiones necesarias para mantener un servicio adecuado y competitivo.

Que atento a que se registra la existencia de intereses de valor colectivo que exceden la mera explotación comercial, a saber; el Convenio MARPOL (Ley 24089) para prevenir la Contaminación de las Aguas por los Buques; el Convenio de 1972 de Londres sobre vertimientos de sólidos al mar aprobado por la Ley 21947; Ley General del Ambiente (Ley 25.675) Ley Nacional de Presupuestos

Mínimos; la Ley 24.051 de Residuos Peligrosos, Decreto Reglamentario 831/93 y actualizaciones; la Ley 25.688 de Presupuestos Mínimos que aprueba el Régimen de Gestión Ambiental de las Agua; la Ley 25612 sobre Gestión Integral de Residuos Industriales y de Actividades de Servicios; la Ley 25916 de Gestión de Residuos domiciliarios, la Ley 26.331 de Presupuestos Mínimos de Protección Ambiental de los Bosques Nativos, entre otras.

Que también es importante resaltar la necesidad de que en aquellos puertos bajo una operación exclusivamente privada se debe garantizar soluciones cuestiones derivadas de la misma actividad portuaria; a saber el desarrollo adecuado de la infraestructura vial asociada; así como el cumplimiento de competencias relacionadas con la de gestión de vías navegables, de seguridad de la navegación y de control de tráficos, por lo que la actividad del estado en general se hace necesaria e indispensable para el cuidado de éstos intereses.

Al respecto, la sinergia positiva de la actividad privada, adicionada al rol del estado como contralor y autoridad de los intereses señalados pueden generar una fórmula de eficiencia para el sistema portuario en general.

Que la Ley 69 dispone que la autoridad de aplicación -Dirección Provincial de Puertos- dentro de sus misiones y funciones establecía competencias tanto políticas como ejecutivas. Ese modelo de gestión no es habitual en nuestro país, y tampoco a nivel internacional. En general los modelos predominantes se configuran estableciendo por un lado un rol del Estado como autoridad política y regulatoria de las políticas públicas y por el otro un rol activo del privado en materia de gestión comercial y de explotación.

Por ello la Legislatura de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Austral decide;

6.2. Articulado de la Ley

CREACIÓN DEL ENTE Y SOCIEDADES PORTUARIAS DE LA PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR

DENOMINACIÓN

ARTÍCULO 1: Créase, el Ente Portuario de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur (en adelante el EPTF), como entidad descentralizada y autárquica de derecho público con personería jurídica y capacidad para actuar privada y públicamente, de acuerdo con las disposiciones de la presente Ley y a las que se establezcan, las leyes generales de la provincia y especiales en la materia.

OBJETO Y JURISDICCIÓN

ARTÍCULO 2: Tendrá a su cargo competencias de política, planificación y supervisión referentes a la actividad portuaria provincial, y podrá intervenir en la planificación de aquellas actividades de logística y transporte relacionadas con la actividad portuaria.

ARTÍCULO 3: Su jurisdicción se extiende a todas las áreas fluviales, lacustres o marítimas, comprendidas dentro de los límites determinados por el artículo 2° de la Constitución Provincial.

FUNCIONES Y ATRIBUCIONES

ARTÍCULO 4: El Ente Portuario de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur tiene asignada las siguientes funciones y atribuciones:

- a) Ejercer la función de Autoridad Portuaria Provincial.
- b) Asesora al Poder Ejecutivo Provincial en el dictado de las políticas portuarias para la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.
- c) Planificar el desarrollo de la infraestructura y los servicios portuarios a través de su participación en las sociedades de gestión portuaria y promocionar la actividad portuaria y las actividades relacionadas a ésta, a efectos de coordinar y complementar la promoción del turismo, la actividad comercial e industrial, el entramado logístico y de transporte, el desarrollo productivo local y regional con el objetivo de sostener y promover el empleo y la

generación de valor agregado, avanzar en la integración con el territorio continental argentino y en especial con el resto de la región patagónica.

- d) Coordinar y complementar las tareas de desarrollo portuario de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, con los puertos privados desarrollados o en desarrollo en el ámbito de la jurisdicción provincial.
- e) Contribuir con el esfuerzo de consolidación de la presencia soberana de la Nación en el ámbito de la jurisdicción de la Provincia y en la proyección en el Atlántico Sur, así como en la Antártida Argentina.
- f) Supervisar y fiscalizar los servicios portuarios prestados en su jurisdicción, de acuerdo con las leyes provinciales y nacionales, las leyes-convenio y la reglamentación relativas a la actividad portuaria en la Provincia.
- g) Proponer pautas y criterios que deban priorizarse en las licitaciones de explotación y concesiones derivadas de la actividad portuaria que llevarán a cabo las sociedades de gestión portuaria.
- h) Asesorar respecto al cumplimiento de los objetivos y lineamientos de la política portuaria provincial, en coordinación con la Administración centralizada y descentralizada de la provincia;
- i) Administrar sus fondos para el estudio, proyecto, construcción, mejoramiento y conservación de los puertos y sus obras de arte, debiendo elevar al Poder Ejecutivo Provincial una memoria detallada del ejercicio vencido antes del 31 de julio del año siguiente, la que deberá publicarse en el Boletín Oficial.
- j) Preparar y someter a la aprobación del Poder Ejecutivo Provincial todos los planes generales y periódicos para la inversión de los fondos previstos en esta Ley, o que provengan de coparticipaciones federales, o de cualquier otro fondo nacional o provincial que se acuerde o que corresponda a la Provincia, con destino a los fines establecidos en la presente Ley.
- k) Velar por la protección del medio ambiente y de seguridad en el ámbito portuario, según la legislación vigente, coordinando pautas

y criterios con los organismos competentes en la materia y las sociedades de gestión portuaria.

- l) Reglamentar y publicar la información sobre los puertos de la provincia.
- m) Estar en juicio como actora, demandada o parte interesada, para el ejercicio de sus acciones, derechos y facultades y en defensa de sus bienes y atribuciones, y de los intereses que constituyen el objeto del Ente
- n) Participar como accionista en las sociedades de gestión portuaria a crearse y que se definirán en esta ley,

ARTÍCULO 5: Capacidad Jurídica, en su condición de persona jurídica de derecho público no estatal, con individualidad jurídica, financiera, contable y administrativa, tiene plena capacidad legal de conformidad con las disposiciones del Código Civil sobre la materia, para realizar todos los actos jurídicos y celebrar todos los contratos y convenios necesarios para el cumplimiento de su objeto y funciones.

ARTÍCULO 6: Domicilio: El EPTF como la Autoridad Portuaria de la Provincia tiene su domicilio a todos los efectos legales, en la Ciudad de Ushuaia, Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Austral.

CLASIFICACION DE LOS PUERTOS

ARTÍCULO 7:

Los puertos provinciales se clasifican en:

- a) fluviales;
- b) lacustres;
- c) marítimos.
- d) deportivos.

DEL GOBIERNO DE LA DIRECCION

ARTICULO 8: La EPTF estará dirigida y administrada por un (1) Presidente designado por el Poder Ejecutivo con acuerdo de la Legislatura Provincial. A los fines escalafonarios, el Presidente tendrá rango equivalente a Ministro del Poder Ejecutivo Provincial. Para acceder al cargo, el Presidente deberá reunir iguales requisitos y tendrá las mismas incompatibilidades y prohibiciones que los Ministros del Poder Ejecutivo Provincial. El EPTF contará, además, a los efectos de la coordinación general de las distintas áreas, con un Vicepresidente designado por el Poder Ejecutivo Provincial a propuesta del Presidente, el que percibirá una remuneración equivalente al ochenta por ciento (80%) de la de éste.

ARTÍCULO 9: El Presidente tiene las siguientes atribuciones y deberes, que podrá delegar en el Vicepresidente:

- a) Cumplir y hacer cumplir la presente Ley, y dictar las normas administrativas necesarias para el funcionamiento del EPTF;
- b) Elaborar su reglamento interno y estructura a fin de cumplir con las competencias y obligaciones de la presente ley;
- c) asumir en representación del EPTF, todas las facultades conferidas por la presente ley,
- d) formular y ejecutar el Presupuesto Anual de Gastos y Recursos;
- e) proponer el Vicepresidente al Poder Ejecutivo;

ARTÍCULO 10: El EPTF ejercerá el poder de policía sobre las actividades que se realicen en el ámbito de los puertos provinciales. Estas se desarrollarán bajo su exclusiva autorización, quedando el EPTF facultado para aplicar multas, inhabilitaciones, decomisos, clausuras y demás sanciones que correspondan.

ARTICULO 11: Ejercicio presupuestario. Asignación de utilidades: El ejercicio presupuestario del EPTF comprenderá desde el día 1° de enero al día 31 de diciembre de cada año, debiendo confeccionar y aprobar la Memoria, el Balance del ejercicio, Inventario, Cuenta de Inversión y demás cuadros anexos dentro del ciento veinte (120) días de vencido el ejercicio respectivo.

ARTÍCULO 12: Patrimonio: Todo el patrimonio de la Dirección Provincial Portuaria será transferido al EPTF, asimismo podrá agregar al mismo:

- a) Los bienes de cualquier carácter que se le transfieran en propiedad para el cumplimiento de sus fines.

- b) Las tasas que perciba de los titulares de las sociedades de gestión portuaria, construidas en su ámbito de actuación.
- c) Los importes que en concepto de indemnización perciba por los daños y perjuicios causados en las instalaciones portuarias a su cargo y bienes que integran su patrimonio.
- d) Todos los bienes y derechos transferidos por la Administración General de Puertos Sociedad del Estado -en liquidación-, de acuerdo con lo establecido por la Ley 24.093.

DE LAS SOCIEDADES DE GESTION PORTUARIA

A los fines de ejecutar eficientemente las políticas emanadas por el EPTF como autoridad portuaria, resulta imprescindible contar con autoridades ejecutoras de esas políticas públicas. Es por ello, que se crean dos sociedades anónimas de gestión portuaria con participación pública y privada.

ARTICULO 13: Créase la Sociedad de Inversión, Desarrollo y Gestión Portuaria Sur S.A., que tendrá a su cargo la explotación y gestión del puerto de Ushuaia, sus espacios acuáticos y las instalaciones portuarias y extraportuarias existentes o por crearse al sur del paralelo 54° de latitud sur.

ARTICULO 14: Crease a Sociedad de Inversión, Desarrollo y Gestión Portuaria Norte S.A., que tendrá a su cargo la explotación y gestión de las áreas públicas portuarias de Río Grande y zona de influencia y todas las instalaciones públicas al norte del paralelo 54° de latitud sur, existentes o por crearse.

ARTICULO 15: Las Sociedades de Inversión, Desarrollo y Gestión Portuaria Sur y Norte respectivamente se conformarán con sujeción al régimen establecido por la Ley N° 19.550 y sus modificatorias que le fueren aplicables y las normas de su Estatuto, la que tendrá a su cargo la administración de la infraestructura, personal y equipamiento necesario para cumplir su objeto social. El EPTF actuará como accionista e integrará el Directorio.

ARTÍCULO 16: Se delega en el Poder Ejecutivo Provincial la elaboración de los estatutos de ambas sociedades, la composición accionaria y la conformación de su directorio.

ARTÍCULO 17: No resultan aplicables a las Sociedades de Inversión, Desarrollo y Gestión Portuaria Sur S.A. y Norte S.A., las disposiciones de la Ley

Nacional 19.549 de Procedimientos Administrativos y sus modificatorias, ni las normas provinciales respecto del Régimen de Contrataciones de la Administración Pública Provincial. El Directorio de ambas Sociedades procurará en todo momento una gestión empresarial, ágil y eficiente, asegurando la transparencia, competencia y publicidad de sus negocios.

ARTÍCULO 18: Sin perjuicio de la conformación de las sociedades delegadas en el Poder Ejecutivo Provincial las mismas tendrán como objeto y ámbito de actuación en materia de:

a) Administrar y explotar los puertos de dominio provincial, espacios acuáticos provinciales, depósitos logísticos y extraportuarios y toda otra inversión que afecte al transporte multimodal de dominio público. Podrá otorgar las concesiones, locaciones, permisos o derechos reales de anticresis, conforme al régimen legal respectivo vigente, para la explotación comercial, industrial o recreativa de las terminales portuarias o muelles existentes o que se construyan en su ámbito de actuación.

b) Ejercer los derechos que le correspondan como concedente, locadora o en cualquier otro carácter, de las explotaciones mencionadas en el inciso anterior.

c) Administrar y prestar por sí o por terceros los servicios a los buques y a las cargas, en aquellas terminales portuarias o muelles que transitoriamente no hayan sido otorgadas para su explotación a particulares.

d) Administrar y prestar por sí o por terceros los servicios a los buques o artefactos navales en los muelles que no sean concesionados, a los fines de amarre para aquellos que prestan tareas de auxilio o apoyo a la navegación o actividad portuaria comercial, industrial de transporte de personas y/o turísticas en su ámbito de actuación.

e) Autorizar la construcción de terminales portuarias en su ámbito de actuación, ya sean comerciales, industriales o recreativas en general, otorgando oportunamente la habilitación para su funcionamiento.

f) Planificar, dirigir y ejecutar por sí o por terceros el dragado y balizamiento de las áreas bajo su control, y gestionar los aspectos de control de tráfico de la navegación que estén bajo su competencia en debida colaboración con las autoridades federales.

g) Celebrar convenios con entes públicos o privados, argentinos o extranjeros, de cooperación y de asistencia técnica o científica para el cumplimiento de su objeto y funciones.

h) Coordinar los distintos servicios portuarios que se presten a la navegación, a los buques y a las cargas por las reparticiones oficiales y por los particulares, en especial el servicio esencial de remolque maniobra y practicaaje.

i) Colaborar dentro de su ámbito de actuación en la aplicación del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, de Londres de 1.973, Protocolos anexos y Protocolo de 1.978, ratificados por la República Argentina por ley 24.089, en coordinación con la Prefectura Naval Argentina, respecto de las atribuciones que la citada norma legal le confiere, celebrando con esa autoridad marítima los convenios necesarios a esos fines y asimismo el cumplimiento de las leyes ambientales como la Ley General del Ambiente 25675, Residuos Peligrosos 24051 y leyes provinciales de la materia en lo referente a áreas terrestres y extra-portuarias .

j) Denunciar los actos y conductas previstos y reprimidos por la Ley de Defensa de la Competencia (Ley 22.262), cometidos en su ámbito de actuación por los prestadores de servicios, colaborando en lo que sea pertinente con la autoridad de aplicación de la misma.

k) Arbitrar los medios conducentes, dictando las medidas apropiadas, tendientes a optimizar la eficiencia de los servicios portuarios en su ámbito de actuación, a los efectos de reducir los costos portuarios.

l) Entrar en convenios de capitalización, búsqueda de inversiones, fideicomisos y demás instrumentos tendientes a lograr financiación para la actividad portuaria.

m) Entrar en contratos con operadores nacionales e internacionales marítimos y portuarios y de servicios a los fines de desarrollo de negocios que ayuden al desarrollo de la actividad.

ARTÍCULO 19: El Poder Ejecutivo Provincial, a través del EPTF, se reservará denominada “la acción de oro”, que deberá quedar reflejada al momento de la conformación de las Sociedades de Inversión, Desarrollo y Gestión Portuaria S.A. respectivas, en lo que hace a decisiones estratégicas de políticas públicas.

ARTÍCULO 20: A fin de promover las inversiones privadas el Poder Ejecutivo Provincial, al momento de conformación de las Sociedades de

Inversión, Desarrollo y Gestión Portuaria, se encuentra facultado para negociar con actores privados planes de inversión que servirán de capitalización de las Sociedades.

ARTICULO 21: Patrimonio: El patrimonio y los recursos de las sociedades inversión, desarrollo y gestión se integrarán con:

a) Los bienes de cualquier carácter que se le transfieran en propiedad para el cumplimiento de sus fines.

b) Los importes de los cánones y tarifas que perciba de los concesionarios, locatarios, instaladas o que se construyan en su ámbito de actuación.

c) Las tarifas que perciba de los titulares de las terminales portuarias industriales o recreativas en general, construidas en su ámbito de actuación.

d) Las tarifas por servicios que preste a la navegación, a los buques y a las cargas, que realice por sí o por terceros.

e) Las tasas que cobre por el servicio de mantenimiento y profundización del dragado de los canales existentes en su ámbito de actuación.

f) Las tasas que cobre por el servicio de dragado en las zonas de maniobras, acceso y sitios.

g) Los importes de las multas, recargos e intereses que se apliquen a los concesionarios, locatarios, permisionarios o titulares de derechos de anticresis de las instalaciones portuarias por el incumplimiento de sus obligaciones.

h) Los importes que en concepto de indemnización perciba por los daños y perjuicios producidos por terceros al medio ambiente marítimo de su ámbito de actuación, ya sean provenientes de buques o artefactos navales o de actividades terrestres que se encuentren ubicadas dentro o fuera del mencionado ámbito.

i) Todo otro recurso que corresponda ingresar al patrimonio de la Sociedad de Gestión y los bienes de cualquier carácter que adquiera en el futuro con el producido de sus ingresos.

j) El importe de los subsidios, legados y donaciones que reciba, o los bienes de cualquier naturaleza que ingresen como tales.

k) Los aportes que los sectores privados con representación en el Directorio u accionistas que deban efectuar por haberse así decidido o para

hacer frente al déficit que se produzca o a las obligaciones que excedan la capacidad económica o financiera del ente.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ARTÍCULO 22: Transferencia. Una vez constituido el EPTF, se transferían al mismo las funciones de la Dirección Provincial de Puertos con sus respectivas competencias, escalafón, cargos, designaciones, personal, y créditos presupuestarios, así como la administración de los bienes patrimoniales afectados a su uso.

ARTÍCULO 23: El EPTF, presentara al Poder Ejecutivo Provincial los Estatutos de las Sociedades Creadas para su aprobación.

ARTÍCULO 24: PARÁMETROS. Sin perjuicio de las obligaciones y derechos establecidos en la presente ley, al momento de elaborar los Estatutos señalados, le EPTF se reservará las competencias políticas y regulatorias de la Dirección Provincial de Puertos, mientras que las Sociedades de Inversión, Desarrollo y Gestión Portuaria operaran como las gestoras del sistema portuario.

ARTÍCULO 25: PERSONAL. La transferencia del personal al EPTF o a las Sociedades Portuarias se realizará con acuerdo de los sindicatos del sector no pudiendo afectar derechos adquiridos de los trabajadores.

7. NORMATIVA ESPECÍFICA PARA LA CREACIÓN Y PUESTA EN MARCHA DE UN ENTE DE GESTIÓN PARA EL PUERTO DE USHUAIA

El Capítulo se divide en dos secciones; en la primera se presentan elementos, principios y definiciones que, en términos conceptuales, debería contener el estatuto correspondiente a la entidad comercial encargada de la gestión del Puerto de Ushuaia. En la Segunda Sección se elabora una propuesta esquemática sobre dicho Estatuto, el cual deberá ajustarse al contenido de la Ley de Creación de Autoridades Portuarias que finalmente se sancione y a las decisiones del Gobierno Provincial sobre los aspectos indicados dentro del esquema.

7.1. Elementos a incluir en el estatuto de sociedad portuaria de gestión, inversión y desarrollo portuario

Se ha seguido la Guía de la Ley Modelo de Puertos para los Estados Miembros de la OEA (en lo aplicable al Estatuto) para enumerar los aspectos relevantes a ser considerados para una sociedad anónima de inversión, gestión y desarrollo portuario. Esta norma estará sujeta a los límites del ordenamiento argentino, específicamente a la Ley Nacional de Puertos y demás ordenamiento federal y provincial

Más allá de las cláusulas de estatuto, que tiene una formulación bastante estándar, deben tenerse en cuenta que se ha prestado atención a ciertos aspectos generales de derecho portuario y relacionados con el bienestar general, a saber:

7.1.1. Funciones de la sociedad portuaria

a) Contribuir con el mejor funcionamiento del sistema portuario, velar por la seguridad en las relaciones jurídicas que se den en la zona portuaria.

b) Promover la participación privada en el sistema portuario, mediante asociaciones público privadas.

c) Proteger los derechos de los usuarios, neutralizando potenciales prácticas monopólicas de los operadores portuarios que vulneren la libre competencia; asegurar la naturaleza de los servicios portuarios como servicios públicos -universales, continuados, no discriminantes- y cuidar que se respeten los estándares establecidos. De allí que deba promover y cuidar la competencia en el mercado portuario.

d) Vigilar que se respeten las tarifas portuarias y los accesos a las terminales portuarias, dictando mandatos de acceso a las facilidades esenciales, cuando las circunstancias lo requieran.

e) Cuidar que se respete el medio ambiente, en el marco de un desarrollo portuario sostenible, garantizar el cumplimiento de la Ley General del Ambiente, Ley de Residuos Peligrosos y cuidar la Barrera Sanitaria. Todo ello en confluencia con el Ente Provincial Portuario de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur (en adelante EPTF).

f) Liderar el establecimiento de comunidades y clusters portuarios.

g) Promover el establecimiento de mecanismos alternativos de solución de controversias en la zona portuaria, respecto a las disputas generadas por las actividades y los servicios portuarios.

h) Velar por los derechos de los trabajadores portuarios.

7.1.2. Principios de Descentralización Portuaria

En términos contemporáneos predomina la existencia de una autoridad que posee atribuciones de elaboración de políticas, supervisión, control y coordinación de la actividad portuaria; en tanto la gestión está encomendada a una o varias personas jurídicas diferenciadas, que asume los aspectos operacionales. En dicha entidad participan actores sindicales, estatales y privados en equilibrio y la sociedad funciona bajo las leyes del derecho privado en cuanto a su funcionamiento interno y hacia los terceros. Es conveniente señalar también que en ocasiones existen cláusulas que aseguran el predominio de la decisión en manos del Estado correspondiente.

7.1.3. Definición de los Bienes Portuarios

Los bienes inmuebles –infraestructuras: como los muelles, espigones, almacenes, patios o lozas, etc. O superestructuras como grúas pórtico de muelle (portainers) y de patio (transtainers), reach stackers, grúas móviles, etc.-, construidos, instalados y utilizados en los puertos –zona portuaria- integran lo que se conoce como dominio portuario. Es conveniente definirlo y establecer hasta dónde llega este concepto y si son públicos o privados.

7.1.4. Tarifas y Tratamiento Tarifario

El tratamiento de las tarifas portuarias –que en algunos sistemas portuarios reciben nombres como tasas, derechos, etc.-, es medular, ya que las tarifas portuarias constituyen en muchos modelos portuarios, el principal ingreso

En torno a las infraestructuras portuarias, la explotación de éstas y la provisión de los servicios portuarios, da lugar a contraprestaciones por parte de los usuarios intermedios y finales. Estas contraprestaciones son pagos, que tienen distinta naturaleza: tarifas –que en muchos sistemas se considera que tienen naturaleza tributaria-, precios públicos y precios privados.

Dependiendo del sistema, se aplicarán tarifas, precios públicos y precios privados, para solventar determinadas actividades o servicios portuarios.

Generalmente las tarifas por los servicios al buque o a la carga brindados por un operador portuario.

Sistema de administración de la Infraestructura.

7.1.5. Arriendo, Sociedades, Concesiones

Las figuras legales que se desprenden del régimen de utilización están asociadas a los sistemas portuarios en los que se promueve la participación del sector privado en la explotación de las infraestructuras portuarias, mediante asociaciones público-privadas como son las concesiones portuarias, y otras formas de participación privada como pueden ser: los permisos de uso, locaciones o concesiones de infraestructuras portuarias, los contratos de gerencia para la explotación de las infraestructuras, la constitución de sociedades mixtas, los contratos de colaboración empresarial –Ej: la asociación en participación, el consorcio y el joint venture-, la Participación Pública Privada y cualquier otra modalidad permitida por la legislación nacional.

7.1.6. Régimen de los Servicios

Esta lista de servicios portuarios, se sugiere que no sea cerrada, ya que dependerá de la clase o tipo de puerto. Entre algunos de los servicios portuarios existentes podemos mencionar: estiba y desestiba de mercancías, amarre de buques, abastecimiento de combustible, aprovisionamiento de alimentos, recojo de residuos, sólidos y líquidos, señalización portuaria, seguridad, dragado, entre otros.

Es oportuno mencionar que el concepto de servicio portuario asociado al servicio público ha variado. El servicio público ya no es una función exclusiva del Estado, pues en la actualidad en muchos países, ciertos servicios públicos han sido cedidos al sector privado para su explotación.

7.1.7. Seguridad Portuaria Integral

La seguridad portuaria integral, debe abordarse desde disposiciones que desarrollen la seguridad de las infraestructuras portuarias, con alusión al Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), dispositivos y regulaciones que se ocupen de la zona pública y el perímetro de la jurisdicción portuaria y la coordinación con las autoridades jurisdiccionales federales y provinciales, así como disposiciones específicas ligadas a la seguridad y la salud de los trabajadores portuarios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT)³⁶.

7.1.8. Protección de la Libre Competencia

El principio de protección de la libre competencia es uno de los pilares de la gestión moderna de puertos, al punto que tiene reconocimiento normativo en muchos ordenamientos portuarios. Se parte de la premisa que, en el mercado portuario, los operadores, los agentes y los usuarios, deberían actuar respaldados por un marco regulatorio que les permita el libre acceso en condiciones competitivas, a las actividades del puerto.

7.1.9. Normas y Entes de Control Estatal

La normativa que regula el control por parte de la autoridad provincial a través del EPTF.

7.1.10. Medio Ambiente

El cuidado del medio ambiente en el sector portuario ha cobrado especial relevancia en los últimos años, al hilo de una mayor consciencia y responsabilidad de la humanidad como consecuencia principalmente del cambio climático.

El Estatuto deberá exigir el cumplimiento de las leyes generales del ambiente y residuos peligrosos, como también los convenios internacionales como MARPOL a todos los que operen en el puerto.

7.1.11. Conclusiones

El análisis general de los lineamientos de gobernanza de una sociedad portuaria y procuró dar cuenta de aquellos aspectos a incorporar en un estatuto de una sociedad comercial, así como aquellos elementos que sirvan al desarrollo de los objetivos de la política portuaria provincial. Por ello, se ponderan objetivos de gestión (administración), desarrollo (crecimiento) e inversión (capitalización del sistema) a los que se les ha dado especial importancia, atento las necesidades del sistema portuario provincial.

7.2. Propuesta de Estatuto que permita la creación y puesta en marcha de un Ente de Gestión para el Puerto de Ushuaia

TÍTULO I: ESTATUTO. Denominación, Régimen Legal, Domicilio y Duración.

ARTÍCULO 1.- La Sociedad se denomina “Sociedad de Inversión, Desarrollo y Gestión Portuaria Sur del Paralelo 54 S.A.”. En el cumplimiento de las actividades propias de su objeto social y en todos los actos jurídicos que formalice, podrá usar, indistintamente, su nombre completo o el abreviado “Puerto Sur S.A.”.

ARTÍCULO 2.- El domicilio legal de la Sociedad se fija en la Ciudad de Ushuaia, pudiendo establecer administraciones zonales y locales, delegaciones, sucursales, agencias y representaciones dentro o fuera de la provincia.

ARTÍCULO 3.- La duración de la Sociedad será de CIEN (100) años, a contar desde la fecha de inscripción.

ARTÍCULO 4.- El ESTADO PROVINCIAL participará a través de la participación que tiene el ENTE PORTUARIO PROVINCIAL (en adelante EPTF) y así ejercerá los derechos derivados de su participación en el capital de la sociedad.

TÍTULO II: OBJETO

ARTÍCULO 5.- La SOCIEDAD _____, tiene por objeto la dirección, administración y explotación comercial de los puertos comerciales de propiedad estatal que se encuentran en _____ (determinar zona geográfica), como también generar inversiones logísticas dentro del área geográfica de incumbencia, con ajuste a los principios y lineamientos fijados por

la Política Portuaria Provincial establecida por el EPTF_____ Para el cumplimiento de estos objetivos entenderá también en la planificación de la infra y súper estructura portuaria de las áreas bajo su jurisdicción, con miras de asegurar el desarrollo regional armónico de los puertos provinciales. La SOCIEDAD deberá ponderar en su desarrollo aspectos vinculados a la consolidación de la soberanía nacional en el Atlántico Sur e Islas del Atlántico Sur, a la proyección logística antártica y a la integración continental de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

También podrá asumir la concesión de obras y/o la explotación de espacios logísticos, emprendimientos comerciales de cualquier naturaleza y prestación de todo tipo de servicios de mantenimiento y operación de las vías navegables que se le otorguen y/o se le encomienden, realizando los actos que le corresponda ejecutar en tal carácter, por sí o a través de terceros.

ARTÍCULO 6.- Para cumplir su objeto la Sociedad podrá:

a) Adquirir por compra o cualquier otro título, bienes inmuebles, muebles, semovientes, instalaciones y toda clase de derechos, títulos, acciones o valores, venderlos, permutarlos, cederlos y disponer de ellos, darlos en garantía y gravarlos, incluso con prendas, hipotecas o cualquier otro derecho real y constituir sobre ellos servidumbres; asociarse con personas de existencia visible o jurídica y concertar contratos de sociedad accidental o en participación.

b) Celebrar toda clase de contratos y contraer obligaciones, incluso préstamos y otras obligaciones con bancos oficiales o particulares, nacionales o extranjeros, organismos internacionales de crédito y/o de cualquier otra naturaleza; aceptar consignaciones, comisiones y/o mandatos y otorgarlos, y conceder créditos comerciales vinculados con su giro.

c) Emitir, previa resolución del Ente Portuario Provincial obligaciones negociables o cualquier otro título de deuda en cualquier moneda, con o sin garantía real, especial o flotante.

d) Constituir o participar en sociedades del estado, sociedades anónimas con participación estatal mayoritaria u otras sociedades por acciones.

e) Realizar toda clase de actos jurídicos y operaciones cualesquiera sea su carácter legal, incluso financieros, que hagan al objeto de la Sociedad o estén directa o indirectamente relacionados con el mismo.

f) La enumeración precedente es enunciativa, en consecuencia, la Sociedad podrá realizar cuantos más actos fueran necesarios o convenientes

para el cumplimiento de su objeto en el modo y forma establecido por las leyes de la Nación y el presente estatuto.

TITULO III: CAPITAL - CERTIFICADOS

ARTÍCULO 7.- El capital social se fija en la suma de PESOS CIEN MIL _____ representado por _____ cada uno. Atento la necesidad de inversiones para el desarrollo comercial de la empresa., la asamblea extraordinaria de accionistas, previa autorización del EPTF _____ podrá autorizar la suscripción de acciones a terceros interesados. El monto del capital social podrá elevarse de conformidad con los Artículos 234 y 235 de la Ley N° 19.550 de Sociedades Comerciales y sus modificaciones.

Cada certificado nominativo da derecho a UN (1) voto.

ARTÍCULO 8.- Los certificados representativos de capital serán firmados por el Presidente o un Director y uno de los Síndicos, y en ellos se consignarán las siguientes menciones:

- a) Denominación de la Sociedad, domicilio, fecha y lugar de Constitución, duración e inscripción.
- b) El capital social.
- c) El número del certificado, su valor nominal y los derechos que les corresponden.

Los certificados nominativos podrán ser representados por títulos que correspondan a uno o más certificados.

TITULO IV: DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

ARTICULO 9.- La dirección y administración de la Sociedad estará a cargo de un Directorio integrado por UN (1) Presidente, UN (1) Vicepresidente y CINCO (5) Directores Titulares, designados todos por la Asamblea Ordinaria por TRES (3) años, pudiendo ser reelegidos sin limitación. La Asamblea Ordinaria también elegirá TRES (3) Directores Suplentes, por igual término que los titulares, para el caso de renuncia, fallecimiento, incapacidad, inhabilidad, remoción o ausencia temporaria de estos últimos. El reemplazo se hará conforme al orden de designación de estos últimos. Los suplentes que asuman la titularidad completarán el período del Director reemplazado, salvo el caso de ausencia temporaria en el que terminada ésta, volverán a la condición de suplentes, sin que el haber desempeñado el cargo titular modifique el orden que

originariamente le hubiere correspondido, ello sin perjuicio de las situaciones definitivamente adquiridas con anterioridad.

Los Directores darán las garantías que fije la Asamblea Ordinaria, para el buen desempeño de sus funciones.

ARTÍCULO 10.- Si el número de vacantes en el Directorio una vez incorporados los suplentes, impidiera al mismo sesionar válidamente, los Síndicos designarán Directores provisorios cuyo mandato durará SESENTA (60) días, plazo dentro del cual la Asamblea Ordinaria designará los nuevos Directores, los que completarán el período.

ARTÍCULO 11.- El Vicepresidente reemplazará al Presidente en caso de renuncia, fallecimiento, incapacidad, inhabilidad, remoción o ausencia temporaria de este último. Si la ausencia fuera definitiva, deberá convocarse a Asamblea Ordinaria para elegir el nuevo Presidente dentro de los SESENTA (60) días de producirse la vacante. En caso de renuncia, fallecimiento, incapacidad, inhabilidad, remoción o ausencia del Vicepresidente, será reemplazado por el Director Titular que ocupe el primer puesto en la designación efectuada por la Asamblea. Si la renuncia fuera definitiva, deberá convocarse la Asamblea para la designación de nuevo Vicepresidente dentro de los SESENTA (60) días de producida la vacancia.

ARTÍCULO 12.- El Directorio se reunirá por lo menos UNA (1) vez al mes y además cada vez que lo convoque el Presidente, quien lo reemplace, o cuando lo solicite cualquiera de los Directores o Síndicos.

ARTÍCULO 13.- El Directorio funcionará con la presencia del Presidente o quien lo reemplace y con la mayoría de los miembros que lo integran, adoptando sus resoluciones por mayoría de votos presentes. El Presidente o quien lo reemplace tendrá en todos los casos derecho a voto y a doble voto en caso de empate. Para reconsiderar resoluciones será necesario un quorum igual o superior al existente en la reunión cuyas decisiones se quiera reconsiderar. De las deliberaciones y resoluciones del Directorio se dejará constancia en un libro de actas, debiendo suscribir las mismas el Presidente, el Vicepresidente, los Directores y Síndicos asistentes.

ARTÍCULO 14.- El Directorio tendrá amplias facultades para organizar, dirigir y administrar la Sociedad, sin otras limitaciones que las que resulten de las normas que le fueren aplicables, del presente Estatuto y de las resoluciones de las Asambleas, correspondiéndole:

a) Ejercer la representación legal de la Sociedad por intermedio del Presidente o del Vicepresidente en su caso, sin perjuicio de los mandatos generales y especiales que se otorguen, en cuya virtud, tal representación podrá ser ejercitada por terceras personas, si así lo dispusiera el Directorio.

b) Conferir poderes especiales -inclusive los enumerados en el artículo 1881 del Código Civil- o generales, así como para querellar criminalmente, y revocarlos cuando lo considere necesario.

c) Comprar, vender, ceder y permutar toda clase de bienes muebles o inmuebles, derechos, inclusive marcas y patentes de invención; constituir servidumbres como sujeto activo o pasivo, hipotecas, prendas o cualquier otro derecho real, y en general, realizar todos los demás actos y celebrar dentro y fuera del país, los contratos que sean atinentes al objeto de la Sociedad, inclusive dar y tomar en locación.

d) Asociarse con otras personas de existencia visible o jurídica, conforme a la legislación vigente, y celebrar con los mismos contratos de sociedad accidental o en participación para la realización de uno o más negocios u operaciones determinadas.

e) Tramitar ante las autoridades nacionales o extranjeras todo cuanto sea necesario para el cumplimiento del objeto de la Sociedad y coordinar sus actividades y operaciones con otras personas visibles o jurídicas.

f) Aprobar la estructura orgánica y dotación de personal y fijar sus retribuciones, efectuar nombramientos permanentes o transitorios, disponer promociones, pases, traslados y remociones y aplicar las sanciones disciplinarias que pudieren corresponder.

Esta facultad podrá ser delegada al Presidente hasta el nivel jerárquico que fije el Directorio.

g) Previa resolución de la Asamblea, emitir dentro o fuera del país, en moneda nacional o extranjera, u otros títulos de deuda con garantía real, especial o flotante, conforme a las disposiciones legales que fueran aplicables.

h) Autorizar operaciones y contratar préstamos, empréstitos y otras obligaciones con bancos oficiales o particulares, instituciones y organismos de crédito internacional o de cualquier otra naturaleza, sociedades o personas de existencia visible o jurídica, del país o del extranjero.

i) Someter a consideración de la Asamblea de Memoria, Inventario, Balance General y Estado de Resultados de la Sociedad, proponiendo el destino de las utilidades del ejercicio.

j) Someter a la aprobación de la autoridad competente el régimen de las siguientes tarifas:

1) Uso de Puerto: ultramar tabla dólar y cabotaje tabla australes.

2) Almacenaje: importación, exportación y removido.

3) Servicio a las Cargas: combustibles, aceites, alcoholes, líquidos a granel, etc.

k) Crear agencias y sucursales dentro y fuera del país, mantener, suprimir o trasladar las dependencias de la Sociedad, y/o personal de la misma, fuera del país, constituir y aceptar representaciones en el exterior.

l) Aprobar el presupuesto anual de gastos y recursos, así como el programa de obras y sus modificaciones.

ll) Aprobar el régimen de licitaciones y contrataciones de la Sociedad.

m) Resolver cualquier duda o cuestión que pudiera suscitarse en la aplicación del presente Estatuto, a cuyo efecto el Directorio queda investido de amplios poderes sin perjuicio de dar cuenta oportunamente a la Asamblea.

La enumeración que antecede es enunciativa y no taxativa, y, en consecuencia, el Directorio tiene todas las facultades para administrar y disponer de los bienes de la Sociedad, y celebrar todos los actos que hagan al objeto social, salvo las excepciones previstas en el presente Estatuto; incluso por intermedio de apoderados especialmente designados al efecto, a los fines y con la amplitud de facultades que en cada caso determine.

ARTÍCULO 15.- Son facultades y deberes del Presidente del Directorio o en su caso del Vicepresidente o del Director designado conforme lo establecido en el artículo 11.

a) Ejercer la representación legal de la Sociedad conforme al artículo 268 de la Ley Nro. 19.550 y cumplir y hacer cumplir las leyes, el presente Estatuto y las resoluciones que tome la Asamblea, el Directorio y Comité Ejecutivo.

b) Convocar y presidir las reuniones del Directorio y Comité Ejecutivo con voto en todos los casos y doble voto en caso de empate.

c) En caso de que razones de emergencia o necesidad perentoria, tornen impracticable la citación del Directorio, ejercer los actos reservados al mismo sin perjuicio de su obligación de informar en la primera reunión que se celebre.

d) Transar judicial o extrajudicialmente toda clase de cuestiones, comprometer en árbitros o amigables componedores, promover y contestar toda clase de acciones judiciales y administrativas y asumir el papel de querellante en jurisdicción penal o correccional competente, otorgar toda clase de fianzas y prorrogar jurisdicciones dentro o fuera del país, renunciar al derecho de apelar o a prescripciones adquiridas, hacer novaciones, otorgar quitas o esperas y, en general, efectuar todos los actos que según la Ley requieren poder especial.

e) Absolver y poner posiciones y reconocer documentos en juicio, sin perjuicio de que tal facultad puedan ejecutarla otros directorios o representantes de la Sociedad con suficiente poder al efecto.

f) Firmar letras de cambio como librador, aceptante o endosante, librar y endosar cheques y otorgar papeles de comercio contra fondos de la Sociedad, sin perjuicio de las delegaciones de firmas o de facultades que el Directorio efectuó.

g) Informar en cada sesión ordinaria al Directorio sobre la marcha de la empresa y sobre las disposiciones de fondo adoptadas desde la sesión anterior.

h) Proponer al Directorio los movimientos del personal y sus promociones, disponer en los casos en que se le hubiere delegado tal facultad. En casos de urgencia, dispondrá los movimientos y promociones que sean necesarios, debiendo someterlos a la aprobación posterior del Directorio.

ARTÍCULO 16.- Las remuneraciones de los miembros del Directorio serán fijadas por la Asamblea, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 261 de la Ley 19.550, debiendo ajustarse a las normas que en materia de política salarial y jerarquización dicte el PODER EJECUTIVO PROVINCIAL.

ARTÍCULO 17.- El Directorio designará un Gerente General el que ejercerá la conducción ejecutiva de las Gerencias de conformidad con las normas que fije el Directorio a tales fines. Asimismo, podrá designar un Subgerente General, cuya misión y funciones serán fijadas por el Directorio.

ARTÍCULO 18.- Anualmente, el Directorio designará de su seno al Director-Secretario, al que le corresponderá labrar y autorizar con el Presidente a quien lo reemplace, todas las actas de sesiones del Directorio y de la Asamblea.

ARTÍCULO 19.- El Directorio podrá constituir un Comité Ejecutivo integrado por Directores, que tenga a su cargo la gestión de negocios ordinarios de la Sociedad, fijando el número de sus miembros. Uno de ellos será el Presidente del Directorio o quién lo reemplace, que asimismo presidirá el Comité Ejecutivo.

ARTÍCULO 20.- El Directorio reglamentará las funciones y competencias que se deleguen en el Comité Ejecutivo.

TITULO V: FISCALIZACIÓN

ARTÍCULO 21.- La fiscalización de la Sociedad será ejercida por TRES (3) Síndicos titulares designados por la Asamblea por el término de TRES (3) años. Esta designará, asimismo, TRES (3) Síndicos suplentes, quienes reemplazarán a los titulares en caso de remoción, vacancia temporal o definitiva o de sobrevenir una causal de inhabilitación para el cargo, según el orden de su elección por la Asamblea. Tanto los titulares como los suplentes podrán ser reelegidos indefinidamente.

Los Síndicos tendrán las obligaciones y responsabilidades que resultan de los artículos 284 a 307 de la Ley Nro. 19.550, de la legislación vigente y de las que puedan establecerse en lo futuro para los Síndicos de las Sociedades del Estado. Actuarán como cuerpo colegiado bajo la denominación de "Comisión Fiscalizadora".

La Comisión Fiscalizadora se reunirá, por lo menos, UNA (1) vez por mes y también a pedido de cualquiera de sus miembros dentro de los CINCO (5) días de formulado el pedido. La Comisión Fiscalizadora adoptará sus decisiones por mayoría de votos, sin perjuicio de las facultades que corresponden al Síndico disidente; se labrará acta de sus reuniones. La Comisión será presidida por uno de los Síndicos elegidos por mayoría de votos en la primera reunión de cada año; en la misma reunión se elegirá un reemplazante para el caso de ausencia.

TITULO VI: ASAMBLEAS

ARTÍCULO 22.- La Sociedad celebrará anualmente no menos de una Asamblea ordinaria, a los fines determinados en el artículo 234 de la Ley Nro. 19.550 y las extraordinarias que correspondan en razón de las materias incluidas en el artículo 235 del citado cuerpo legal, las que serán convocadas por el Directorio, la Comisión Fiscalizadora o a pedido del tenedor o tenedores de los certificados representativos del capital social, conforme a las disposiciones legales y estatutarias vigentes.

ARTÍCULO 23.- Las Asambleas, sean ordinarias o extraordinarias, serán convocadas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 237 de la Ley Nro. 19.550, sin perjuicio de lo establecido en el último párrafo del precitado artículo en materia de Asamblea unánime. Las Asambleas sesionarán y resolverán conforme a lo dispuesto por los artículos 243 y 244 de la Ley de Sociedades.

ARTÍCULO 24.- Las Asambleas serán presididas por el Presidente de la Sociedad o en su defecto por el Vicepresidente y a falta de éste, por la persona que designe la Asamblea.

ARTÍCULO 25.- Corresponde a la Asamblea:

a) Designar y remover a los Directores titulares, Síndicos integrantes de la Comisión Fiscalizadora y suplentes, y fijar las remuneraciones del Presidente, Vicepresidente, Directores y Síndicos titulares, con ajuste a las normas que en materia de política salarial y jerarquización dicte el PODER EJECUTIVO PROVINCIAL.

b) Considerar, aprobar o modificar los Balances, Inventarios, Memoria y Estado de Resultados que presente el Directorio, como así también el informe de la Comisión Fiscalizadora.

c) Resolver la emisión dentro o fuera del país, en moneda nacional o extranjera, de debentures y todo otro título de deuda con o sin garantía especial o flotante.

d) Tratar y resolver cualquier otro asunto incluido en el Orden del Día de la Convocatoria, sin perjuicio de su eventual modificación o ampliación en el caso de Asambleas celebradas conforme a lo dispuesto en el artículo 237 "in fine" de la Ley Nro. 19.550.

TITULO VII: BALANCE Y CUENTA

ARTÍCULO 26.- El ejercicio económico-financiero de la Sociedad comenzará el 1 de enero de cada año y concluirá el 31 de diciembre del mismo año. La Asamblea podrá modificar la fecha de cierre del ejercicio, inscribiendo la resolución pertinente en el Registro Público de Comercio y comunicándola a la autoridad de control.

ARTÍCULO 27.- A fin de cada ejercicio, el Directorio confeccionará un Inventario y Balance detallado del Activo y Pasivo de la Sociedad, un Estado de Resultados y una Memoria sobre la marcha y situación de aquélla, de acuerdo con las prescripciones legales y estatutarias, documentación ésta que será

sometida a la consideración de la Asamblea General Ordinaria, con un informe escrito de la Comisión Fiscalizadora.

ARTÍCULO 28.- Las utilidades realizadas y líquidas que resulten se destinarán:

a) CINCO POR CIENTO (5%) para el Fondo de Reserva Legal, hasta completar el VEINTE POR CIENTO (20%) del capital social.

b) A fomento y expansión de los servicios explotados por la empresa.

c) A recompensa de estímulo para el personal.

d) Una vez cubierto el Fondo de Reserva Legal y las demás previsiones facultativas que aconseje el Directorio, el remanente quedará a disposición de la Autoridad Competente, la que podrá resolver su destino por sí o a propuesta del Directorio.

TITULO VIII: LIQUIDACIÓN

ARTÍCULO 29.- La Sociedad no podrá ser declarada en quiebra y su liquidación sólo será resuelta por el PODER EJECUTIVO PROVINCIAL, previa autorización legislativa, conforme lo dispuesto por el artículo 5 de la Ley Nro. 20.705. Una vez cancelado el pasivo social y los gastos de liquidación, el remanente se destinará al reembolso del valor nominal integrado de los certificados representativos del capital social. Si todavía quedare remanente, el mismo será entregado al propietario de los certificados representativos del capital.

BIBLIOGRAFÍA

- ▶ Andersen, T. 2023. The continuous search for new port governance models: experiences from a developing country. *Journal of Shipping and Trade* (2023) 8:10
- ▶ Banco Mundial. 2007. *Alternative Port Management Structures and Ownership Models. Port Reform Tool kit. 2da Edición*
- ▶ Caldeirinha, V. 2018. The nexus between port governance and performance. *Maritime Policy & Management*. 2018, VOL. 45, NO. 7, 877–892
- ▶ Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)/Secretaría de Industria y Desarrollo Productivo de la Argentina/Ministerio de Producción y Ambiente de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, “Oportunidades y desafíos para la transformación productiva fueguina”, Documentos de Proyectos (LC/TS.2022/195-LC/BUE/TS.2022/20), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2022.
- ▶ GUIA LEY MODELO DE PUERTOS COMISION INTERAMERICANA DE PUERTOS (CIP) ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS (OEA)
- ▶ Lin, S. 2022. Exploring the Impact of Different Port Governances on SmartPort Development Strategy in Taiwan and Spain. *Sustainability Journal* 2022, 14, 9158.
- ▶ MASTER PLAN LOGISTICO de la PROVINCIA TIERRA DEL FUEGO Etapa 5 INFORME al 25/04/2012. CFI TGI Tecnología, Gestión, Innovación.2012
- ▶ Michael, H. 1999. Eficiencia Portuaria—La Asociación público-privada.” Puerto de Hamburgo Ed. Puertos del Mundo UNCTAD. 2023. Estadísticas. Recuperado de:
<https://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx>
- ▶ Mirgor. 2022. Estudio de impacto ambiental puerto de Rio Grande. Serman y Asociados
- ▶ NUEVA TERMINAL PORTUARIA PARA CARGA, PESCA Y REPARACIONES NAVALES. Bahía de Ushuaia. DIRECCIÓN PROVINCIAL DE PUERTOS. Dirección de Estudios y Proyectos, 2023.

- ▶ Pallis, A. 2018. Port Economics, Policy and Management: Review of an Emerging Research Field. *Transport Reviews* 1-46.
- ▶ Statista. 2022. Recuperado de: <https://www.statista.com/statistics/>
- ▶ Telser, Jorge, Plan logístico de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur / Jorge Telser; con colaboración de Pablo Lodi ... [et.al.]. - 1a ed. - Buenos Aires. Consejo Federal de Inversiones, 2013. 94 p. il. ; 29x21 cm. ISBN 978-987-510-216-
- ▶ The Key Role of Seafarers in National Economies in a Net-Zero World. 26 June 2023. International Chamber of Shipping. Institute of the Americas at the University of California San Diego
- ▶ UNCTAD 2020- Climate change adaptation for seaports in support of the 2030 Agenda for Sustainable Development

ANEXO AL INFORME FINAL

**DOCUMENTACIÓN
CORRESPONDIENTE AL PERMISO
DE USO DE IMÁGENES**



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina

**MINISTERIO DE PRODUCCIÓN Y
AMBIENTE**
SECRETARÍA DE AMBIENTE

USHUAIA, 27 de enero de 2023

VISTO el Expediente E 88147/2022 MPA, del registro de esta Gobernación; y

CONSIDERANDO:

Que mediante el mismo tramitan las actuaciones relacionadas con la Evaluación Ambiental del Estudio de Impacto Ambiental (Es.I.A.) del proyecto denominado “PUERTO DE RÍO GRANDE”.

Que el proponente del proyecto es la firma IATEC S.A, CUIT: 30-71077905-4, quien ha presentado el Es.I.A., a través de la firma consultora ambiental Consultora Serman y Asociados S.A., inscripta en el Registro Provincial correspondiente, conforme a lo estipulado en la Ley Provincial N° 55 y el Decreto Reglamentario N° 1333/93.

Que el mencionado proyecto consiste en la materialización de un puerto multipropósito excavado, con un canal de acceso para los buques, protegido por obras de abrigo a ambos lados, en el predio de la Ea. Las Violetas, Departamento de Río Grande, Provincia de Tierra del Fuego, A. e I. A. S.

Que las obras portuarias proyectadas comprenden un canal de acceso de 160 m de ancho y 1120 m de longitud, protegido por dos obras de abrigo, una norte, con una longitud aproximada de 1250 m y una sur de 1150 m., que finaliza en una zona de maniobras de forma elipsoidal, de 310 m por 400 m cada uno de sus ejes.

Que las obras civiles y viales comprenden la intersección con la Ruta Nacional N° 3 para el acceso a la terminal, los caminos de circulación interna, la playa de contenedores y un edificio administrativo con estacionamiento.

Que el proyecto se encuentra comprendido dentro de los proyectos listados en el artículo 86 de la Ley Provincial N° 55 y por consiguiente la obligatoriedad de convocar a audiencia pública para este tipo de proyectos, conforme a lo estipulado en el artículo 87 de la citada norma, ello a efectos de consultar a la comunidad con carácter previo a la ejecución de la obra.

Que habida cuenta que se ha presentado ante esta Autoridad de Aplicación Ambiental información relevante para que la comunidad local en su conjunto tenga una visión integral y acabada del proyecto bajo análisis y que, las áreas técnicas de esta Secretaría ya han tomado intervención en el mismo.

Que por lo antedicho corresponde efectuar el llamado a audiencia pública para el día nueve (09) de marzo del año 2023 constando en el comunicado a difundir masivamente, el lugar

///...2



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina

**MINISTERIO DE PRODUCCIÓN Y
AMBIENTE**
SECRETARÍA DE AMBIENTE

...//2

y hora de realización.

Que, corresponde además, realizar el llamado a través de los medios de comunicación masiva en el ámbito provincial, trámite que deberá efectivizarse a través de la Secretaría de Medios del Gobierno Provincial.

Que a efectos de garantizar la participación ciudadana de la comunidad dentro del proceso de Evaluación de Impacto Ambiental se debe cumplimentar el Reglamento de la Audiencia Pública, establecido bajo la Resolución S. A. D. S. y C. C. N° 415/18.

Que corresponde efectuar el llamado a audiencia pública para el día nueve (09) de marzo del año 2023 constando en el comunicado a difundir masivamente, el lugar y hora de realización.

Que la suscripta se encuentra facultada para dictar el presente acto administrativo en virtud de lo establecido en el artículo 98° de la Ley Provincial N° 55, Ley Provincial N°1301 y el Decreto Provincial N°4549/19.

Por ello,

LA SECRETARIA DE AMBIENTE

R E S U E L V E:

ARTÍCULO 1°.- Convocar a Audiencia Pública para consultar a la comunidad sobre el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto denominado “PUERTO DE RÍO GRANDE”, presentado por la firma IATEC S.A. Ello, por los motivos expuestos en los considerandos.

ARTÍCULO 2°.- Difundir a través de la Secretaría de Medios del Gobierno Provincial, que la misma tendrá lugar en el Centro Cultural Yaganes, Av. Manuel Belgrano 319, de la ciudad de Río Grande, Provincia de Tierra del Fuego, A. e I. A. S., cuyo horario será consignado en el comunicado a difundir masivamente, que como Anexo I forma parte de la presente. Ello, por los motivos expuestos en los considerandos.

ARTÍCULO 3°.- Establecer que la comunidad en general podrá consultar los antecedentes del proyecto a partir del momento de la convocatoria, en el siguiente Link: <https://prodyambiente.tdf.gob.ar/proyecto-puerto-de-rio-grande/> Ello, por los motivos expuestos en los considerandos.

ARTÍCULO 4°.- Indicar que las personas físicas o jurídicas que quieran participar de la Audiencia Pública, en calidad de orador, deberán inscribirse en el Registro estipulado en el artículo 2° de la Resolución S. A. D. S. y C. C. N° 415/18, y entregar la ponencia hasta cinco (5) días hábiles antes de la fecha establecida para la Audiencia, ante la Autoridad de Aplicación de la Ley Provincial N° 55, siendo las mismas recepcionadas a través de un formulario online al que se puede acceder en el siguiente link: <https://forms.gle/fn2GThD2RdcxxvcPA>, según lo establecido en el Anexo I de la presente. Ello, por los motivos expuestos en los



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina

**MINISTERIO DE PRODUCCIÓN Y
AMBIENTE**
SECRETARÍA DE AMBIENTE

.///...3

...///3

considerandos.

ARTÍCULO 5°. - Exigir al proponente que arbitre los medios para garantizar la más amplia difusión del comunicado establecido en el Anexo I de la presente, al menos dos (2) veces en un lapso de treinta (30) días en los medios gráficos y digitales de mayor circulación de la Provincia, debiendo informar a esta Secretaría de este compromiso dando cuentas de ello.

ARTÍCULO 6°.- Notificar a la firma IATEC S.A., a la firma consultora ambiental y a la Secretaría de Medios del Gobierno Provincial. Comunicar, dar al Boletín Oficial de la Provincia y archivar.

RESOLUCIÓN S.A. N° 033 /2023

G.T.F.
S.H.

Biol. Eugenia V. Alvarez
Secretaria de Ambiente
MPyA-Gobierno TDF AeIAS

Firmado
digitalmente
por ALVAREZ
Eugenia
Viviana
Fecha:
2023.01.27
16:49:15 -03'00'



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur
República Argentina

**MINISTERIO DE PRODUCCIÓN Y
AMBIENTE**
SECRETARÍA DE AMBIENTE

ANEXO I – RESOLUCIÓN S.A. N° 033 /2023

COMUNICADO

**CONVOCATORIA A AUDIENCIA PÚBLICA PROYECTO PUERTO DE RÍO
GRANDE**

La Secretaría de Ambiente, dependiente del Ministerio de Producción y Ambiente de la provincia, convoca a toda la comunidad a participar de la Audiencia Pública del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto denominado “PUERTO DE RÍO GRANDE”, siendo el proponente del mismo la firma IATEC SA.

La misma está prevista a realizarse el día 09 de marzo del corriente año, a las 14:00 horas en el salón del Centro Cultural Yaganes, sito en la Av. Belgrano N° 319 de la ciudad de Río Grande, Provincia de Tierra del Fuego A. e I. A. S.

Las y los interesadas/os podrán consultar y tomar vista del Estudio de Impacto Ambiental y documentación complementaria del proyecto en el siguiente link:

<https://prodyambiente.tdf.gob.ar/proyecto-puerto-de-rio-grande/>

Las ponencias se recibirán de manera digital, a través de su envío al siguiente link:

<https://forms.gle/fn2GThD2RdcxxvcPA>, donde podrán añadir la documentación en formato PDF. Cabe destacar, que el orden de los expositores será conforme a la fecha y hora de recepción del formulario online.

G.T.F.
S.H.



Provincia de Tierra del Fuego
Antártida e Islas del Atlántico Sur
República Argentina
SECRETARÍA DE COMUNICACIÓN
DIGITAL Y MEDIOS
MINISTERIO JEFATURA DE GABINETE

NOTA N° **38** /2023.
LETRA: S.C.D. y M.

USHUAIA, 04 de Octubre de 2023.

Sr

Raul Genchi

Becher y Asociados SRL – BDO Argentina

Director del Estudio:

**CONSORCIO PÚBLICO- PRIVADO: MODERNIZACIÓN DE LA GESTIÓN Y
ADMINISTRACIÓN DE TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA E ISLAS DEL
ATLÁNTICO SUR (Contrato de Obra EX2023-00009621-CFI-GES#DC)**

Por la presente informo a Usted que está autorizado a utilizar en el Informe Final del mencionado Estudio imágenes relacionadas con el contenido del mismo que provengan del dominio <https://www.tierradelfuego.gob.ar/> (SOMOS Gobierno de Tierra del Fuego) y de los portales vinculados al mismo. Solamente se utilizarán imágenes que estén disponibles para el público en general, sin contraseñas, y citando la fuente de cada imagen utilizada.

Sin otro particular saludo a Ud. muy atte.

CANALS

Jorge Alberto

Firmado
digitalmente por
CANALS Jorge
Alberto

Viceministro de Coordinación de Gabinete
Ministerio Jefatura de Gabinete