

PODER LEGISLATIVO



PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO
ANTARTIDA E ISLAS DEL ATLANTICO SUR
REPUBLICA ARGENTINA

COMUNICACIONES OFICIALES

Nº 138

PERIODO LEGISLATIVO

2009

EXTRACTO SENADOR NACIONAL DON MARIO JORGE COLAZO
NOTA ADJUNTANDO TRES PROYECTOS DE LEY S/ "LA CREACION
DEL PUERTO DE LA CIUDAD DE RIO GRANDE", "LA CREACION DE LA
RESIDENCIA DE ATENCION INTEGRAL PARA ADULTOS MAYORES" Y
"EL TRASLADO DEL INSTITUTO ANTARTICO ARGENTINO Y LA DIRECCION
NACIONAL DEL ANTARTICO A LA CIUDAD DE USHUAIA."

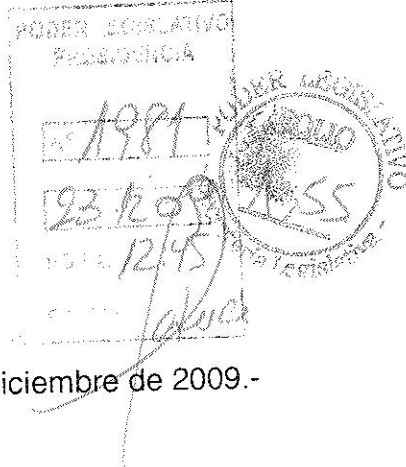
22 ABR. 2010

Entró en la Sesión de: _____

Girado a Comisión Nº _____

Orden del día Nº _____

Senado de la Nación



Buenos Aires, 16 de diciembre de 2009.-

Al Presidente del Poder Legislativo de Tierra Del Fuego

Dr. Manuel Rimbault

S. _____ / _____ D.

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted a efectos de comunicarle que he presentado tres proyectos de ley relacionados en forma directa con nuestra querida provincia. La primera iniciativa está relacionada con "LA CREACIÓN DEL PUERTO DE LA CIUDAD DE RIO GRANDE" que será de vital importancia para la funcionalidad de la provincia y en particular de dicha comuna.

En segundo lugar, "EL PROYECTO DE LEY PARA LA CREACIÓN DE LA RESIDENCIA DE ATENCIÓN INTEGRAL PARA ADULTOS MAYORES" que al día de hoy es una necesidad relegada en nuestra provincia.

Por último, "EL PROYECTO DE LEY PARA EL TRASLADO DEL INSTITUTO ANTÁRTICO ARGENTINO Y LA DIRECCIÓN NACIONAL DEL ANTÁRTICO A LA CIUDAD DE USHUAIA", ya que por su ubicación geográfica la capital fueguina cuenta con las mejores condiciones para la instalación de dicho instituto.

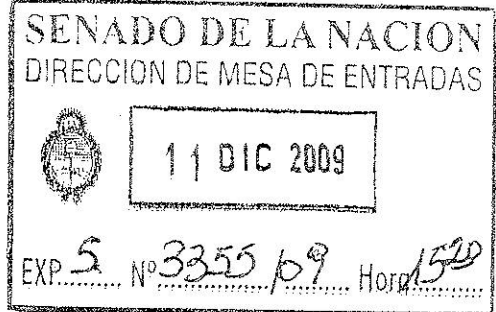
Es mi intención hacerle llegar dichos proyectos a fin de ponerlo personalmente en conocimiento de los mismos y de esa forma trabajar en forma mancomunada para su concreción.

Asimismo, aprovecho esta oportunidad para desearle a Ud. y a su familia unas **Felices Fiestas** y un próspero **Año Nuevo**.

Que Dios lo bendiga,



MARIO JORGE COLAZO
SENADOR NACIONAL
FPV



Proyecto de ley



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

**CREACIÓN DE LA RESIDENCIA DE ATENCIÓN INTEGRAL
PARA ADULTOS MAYORES DE LA PROVINCIA DE TIERRA
DEL FUEGO ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO
SUR**

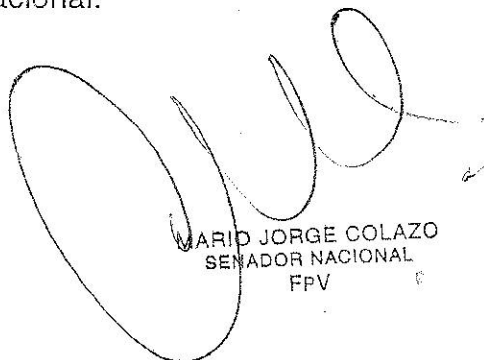
Artículo 1º : Créase en el ámbito de la ciudad de Río Grande, Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, la Residencia de Atención Integral para Adultos Mayores.

Artículo 2º : La citada institución será de carácter pública y gratuita.

Artículo 3º : A los efectos de dar cumplimiento lo enunciado en el artículo 1º, el Poder Ejecutivo Nacional y el Gobierno de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur suscribirán los convenios pertinentes.

Artículo 4º : El Poder Ejecutivo Nacional arbitrará las medidas presupuestarias necesarias para la aplicación de la presente Ley.

Artículo 5º : Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.



MARIO JORGE COLAZO
SENADOR NACIONAL
FPV

Proyecto de ley



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

ANEXO ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

LEY 661

PODER LEGISLATIVO DE LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES

Establecimientos residenciales y de servicios de atención gerontológica. Marco regulatorio. Modificación del Código de Habilitaciones y Verificaciones.

Sanción: 20/09/2001; Promulgación: 16/10/2001; Boletín Oficial 19/10/2001

Marco Regulatorio para el funcionamiento de los Establecimientos Residenciales de la Ciudad de Buenos Aires

CAPITULO I

Artículo 1º- Objeto. Ámbito de aplicación: El objeto de la presente norma es regular la actividad de los Establecimientos Residenciales y otros servicios de atención gerontológica que brindan prestaciones en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires en los términos del artículo 41º de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Estos establecimientos están sometidos a la fiscalización de las autoridades del Gobierno de la Ciudad en cuanto al cumplimiento de las disposiciones contenidas en los Códigos de aplicación y la presente ley.

Art. 2º - Derechos de las personas: La Ley reconoce derechos específicos a las personas que viven en residencias u hogares:

- A la comunicación y a la información permanente.
- A la intimidad y a la no divulgación de los datos personales.
- A considerar la residencia u hogar como domicilio propio.
- A la continuidad en las prestaciones del servicio en las condiciones pre-establecidas.
- A la tutela por parte de los entes públicos cuando sea necesario.
- A no ser discriminadas.
- A ser escuchado en la presentación de quejas y reclamos.
- A mantener vínculos afectivos, familiares y sociales.



- A entrar y salir libremente, respetando las normas de convivencia de establecimiento.

Art. 3º - Registro. Creación: Créase el "Registro Único y Obligatorio de Establecimientos Residenciales para Personas Mayores" de la Ciudad de Buenos Aires, en el ámbito de la autoridad de aplicación de la presente ley.

Proyecto de ley
En este Registro se inscriben todos los Establecimientos Residenciales para Personas Mayores que brindan prestaciones en la Ciudad de Buenos Aires. Previo a la inscripción, dichos establecimientos deben contar con las habilitaciones correspondientes.

En el Registro debe asentarse el domicilio del establecimiento, nombre o Razón Social, autoridades, clasificación, cantidad de camas habilitadas y el listado de sanciones que se les hubieren aplicado.

La información contenida en el Registro es de acceso público y gratuito. El mecanismo de consulta es establecido por la reglamentación.

Art. 4º - Autoridad de aplicación: La autoridad de aplicación de la presente ley es el nivel jerárquico superior del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en materia de promoción social, asistido por el nivel jerárquico superior del Gobierno de la Ciudad en materia de salud.

Art. 5º - Funciones y atribuciones de la autoridad de aplicación: Son funciones y atribuciones de la Autoridad de Aplicación, las siguientes:

- a) Confeccionar y mantener actualizado el Registro creado por la presente ley.
- b) Coordinar sus tareas con las otras áreas competentes del Gobierno de las Ciudad.
- c) Controlar el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 6º con relación a la clasificación de los establecimientos inscriptos en el Registro Único de Establecimientos Residenciales para Personas Mayores.
- d) Evaluar la calidad de las prestaciones que brindan los Establecimientos Residenciales para Personas Mayores, en relación a:
 - Los aspectos referidos a la conducción técnica administrativa y a su responsabilidad legal, a cuyo fin, la dirección de la institución deberá proveer la documentación que lo certifique.
 - Los procedimientos que se utilizan para la admisión, permanencia y/o derivación de los residentes.
 - La dotación de personal y la existencia de equipos profesionales suficientes, idóneos y capacitados.
 - La calidad y la cantidad de la alimentación ofrecida al residente con certificación profesional.
 - La calidad de los medicamentos.



Proyecto de ley

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

- La metodología prevista por la residencia ante situaciones de urgencias y/o derivaciones de residentes a centros asistenciales.
- Los aspectos clínicos, psicológicos, sociales, de enfermería y nutricionales.
- Las actividades de rehabilitación en los aspectos físicos, psíquicos y sociales.
- Las normas de bioseguridad e higiene, la forma de desplazamiento de los residentes, accesos y circulaciones que permitan su desplazamiento, tanto de los autoválidos como de los semidependientes y dependientes.
- El estado y funcionamiento de las instalaciones, las dimensiones de los ambientes y su relación con la cantidad de plazas, estado de conservación del edificio y del equipamiento.
- Y toda otra evaluación que dicho organismo disponga para hacer más efectivo el cumplimiento de la presente.

e) Detectar las irregularidades y faltas que ocurran e intimar al establecimiento a su regularización bajo pena de ser suspendido provisoriamente o eliminado del "Registro Único y Obligatorio de Establecimientos Residenciales para Personas Mayores" y formular las denuncias que correspondan ante las autoridades administrativas o judiciales.

f) Elaborar estadísticas de las prestaciones brindadas en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires.

CAPITULO II - Modificaciones al Código de Habilitaciones y Verificaciones

Art. 6º - Definición y alcance: Modifícase el Punto 9.1.1 Definición, del Anexo II, sección 9, de la Sanidad, Educación y Cultura, capítulo 9.1, Establecimiento geriátrico, de la Ordenanza 34.421, A.D. 700.44 (Código de Habilitaciones y Verificaciones), que quedará redactado de la siguiente manera:

"9.1.1 Definición y Alcance

Son considerados Establecimientos Residenciales para personas mayores las entidades que tienen como fin brindar servicios de alojamiento, alimentación, higiene, recreación activa o pasiva y atención médica y psicológica no sanatorial a personas mayores de 60 años, en forma permanente o transitoria, a título oneroso o gratuito.

La edad de ingreso podrá ser inferior a la establecida en el párrafo anterior, siempre que el estado social o psicofísico de la persona lo justifique. La

Proyecto de ley



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

reglamentación establece los casos en que se procede a tal excepción, resguardando la dignidad de las personas y respetando la concepción y fines de los Establecimientos Residenciales para personas mayores.

Los Establecimientos Residenciales para personas mayores deben tener, como mínimo, capacidad para albergar a cinco (5) residentes y no pueden prestar servicios sin la habilitación previa e inscripción actualizada en el Registro.

En todos los casos deben garantizar las condiciones que preserven la seguridad, salubridad e higiene de los residentes y estimulen sus capacidades, el pleno respeto como personas, promoviendo los vínculos con el núcleo familiar y la comunidad a la que pertenecen."

Art. 7º - Habilitación y funcionamiento. Condiciones. Modifícase el punto 9.1.4, Condiciones para su habilitación y funcionamiento, del Anexo II, sección 9, De La Sanidad, Educación y Cultura, capítulo 9.1, Establecimiento Geriátrico, de la Ordenanza 34.421, AD. 700.44 (Código de Habilitaciones y Verificaciones), que quedará redactado de la siguiente manera:

"9.1.4 Condiciones para su habilitación y funcionamiento:

Todos los Establecimientos Residenciales para personas mayores están dirigidos por un Director/a que debe poseer título profesional universitario afín a la actividad o prestaciones desarrolladas. Es su responsabilidad garantizar la mejor condición biopsico-social de los residentes y usuarios de los servicios que se brindan en el establecimiento en la admisión, permanencia y derivación.

El Director es responsable solidariamente con el titular del establecimiento, del cumplimiento de las obligaciones expresadas en el presente ordenamiento y de cualquier otra normativa reglamentaria o complementaria que se dicte.

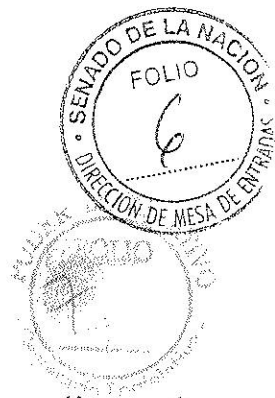
Los Establecimientos Residenciales para personas mayores se clasifican en:

a) Residencia Autoválidas con autonomía psicofísica acorde a su edad: Establecimiento no sanatorial destinado al alojamiento, a la alimentación y al desarrollo de actividades de prevención y recreación con un control médico periódico.

b) Hogar de Día Autoválidas: Establecimiento con idénticas características que las definidas en el inc. a), con estadía dentro de una franja horaria determinada.

c) Residencias que requieran cuidados especiales por invalidez.

Proyecto de ley



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

d) Residencias que por trastornos de conducta o padecimientos mentales tengan dificultades de integración social con otras personas, y no requieren internación en un efector de salud.

e) Hogar de Día con trastornos de conducta o padecimientos mentales que tengan dificultades de integración social con otras personas, y que no requieran internación en un efector de salud, con estadía dentro de una franja horaria determinada.

Los Establecimientos podrán ser habilitados para prestación unimodal o polimodal. La planta física de cada una de las áreas habilitadas en los inmuebles de aquellos Establecimientos que brindan prestaciones polimodales de las clasificaciones d) y e) deben constituir una unidad independiente de uso exclusivo dentro del establecimiento, totalmente diferenciado del resto, pudiendo sólo compartir servicios de infraestructura: cocina, mantenimiento, dependencias del personal, lavadero y administración.

En caso de deterioro posterior al ingreso del residente autoválido, se arbitrarán las medidas necesarias para su tratamiento dentro de la residencia, en la medida que su situación lo permita, con notificación a la autoridad de aplicación. Asimismo, se debe tratar de evitar la separación de cónyuges o convivientes que se encontraren residiendo conjuntamente.

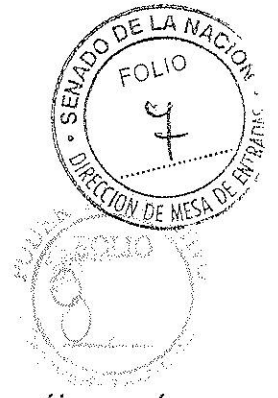
En toda la documentación oficial de los establecimientos residenciales para personas mayores debe figurar la clasificación otorgada por la autoridad de aplicación.

Los Establecimientos Residenciales para personas mayores deben exhibir en lugar visible el certificado de habilitación."

Art. 8º - Personal: Agregase el Punto 9.1.4 bis al Anexo II, sección 9, de la Sanidad, Educación y cultura, capítulo 9.1, Establecimiento geriátrico, de la Ordenanza 34.421, AD. 700.44 (Código de Habilitaciones y Verificaciones), que quedará redactado de la siguiente manera:

"9.1.4 bis, Personal:

Proyecto de ley



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

De acuerdo con la clasificación establecida en el presente Código, los establecimientos residenciales para personas mayores deben contar, además de un Director responsable, con el siguiente personal:

a) Residencia para personas mayores autoválidas con autonomía psicofísica; el personal que a continuación se detalla presta servicios con la periodicidad que se fije por vía reglamentaria:

- Licenciado/a en Trabajo Social
- Licenciado/a en Terapia Ocupacional
- Licenciado/a en Nutrición
- Licenciado/a en Psicología
- Médico/a
- Enfermero/a
- Asistente Gerontológico
- Mucamo/a
- Licenciado/a en Kinesiología

b) Hogar de Día para personas mayores autoválidas; el personal que a continuación se detalla presta servicios con la periodicidad que se fije por vía reglamentaria:

- Licenciado/a en Terapia Ocupacional
- Licenciado/a en Psicología
- Médico/a
- Enfermero/a
- Asistente gerontológico
- Mucamo/a
- Licenciado/a en Nutrición
- Licenciado/a en kinesiología

c) Residencia para personas mayores que requieran cuidados especiales por invalidez; el personal que a continuación se detalla, en número y proporción que se establece por vía reglamentaria:

- Médico/a
- Licenciado/a en Kinesiología



Proyecto de ley

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

Licenciado/a en Trabajo Social
Licenciado/a en Psicología
Licenciado/a en Terapia Ocupacional
Licenciado/a en Nutrición
Enfermero/a
Asistente gerontológico
Mucamo/a

d) Residencia para personas mayores que por trastornos de conducta o padecimientos mentales tengan dificultades de integración social con otras personas y no requieran internación en un efector de salud; el personal que a continuación se detalla, en número y proporción que se establece por vía reglamentaria:

Guardia Médica Psiquiátrica permanente
Licenciado/a en Psicología
Licenciado/a en Nutrición
Licenciado/a en Trabajo Social
Licenciado/a en Terapia Ocupacional
Enfermero/a profesional
Mucamo/a

e) Hogar de Día para personas mayores con trastornos de conducta o padecimientos mentales, que tengan dificultades de integración social con otras personas, y que no requieran internación en un efector de salud; el personal que a continuación se detalla, en número y proporción que se establece por vía reglamentaria:

Guardia Médica Psiquiátrica durante el horario de atención.
Licenciado/a en Psicología
Licenciado/a en Terapia Ocupacional
Licenciado/a en Trabajo Social
Enfermero/a profesional
Asistente gerontológico
Mucamo/a

Proyecto de ley



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

Licenciado en Nutrición

En aquéllas residencias que brindan prestaciones polimodales, las mismas deben contar con el personal mínimo acorde al presente artículo para cada una de las áreas habilitadas.

La reglamentación establece, teniendo en cuenta el número de plazas y la clasificación de los establecimientos, la carga horaria mínima del personal.

En todos los casos, los establecimientos deberán contar como mínimo, con un/a integrante de cada categoría de personal de las enunciadas, con la disponibilidad horaria necesaria para el cumplimiento de sus tareas específicas.

Es obligatorio que todo el personal de los establecimientos descriptos que presten servicios asistenciales a los alojados o concurrentes, tengan capacitación en gerontología, a través de cursos con reconocimiento oficial.

La Ciudad impulsa la capacitación en su ámbito para asegurar el cumplimiento de los objetivos de la presente Ley.

El personal que a la fecha de entrada en vigencia de la presente no contara con la referida capacitación, tendrá un plazo de sesenta (60) meses a fin de obtenerla."

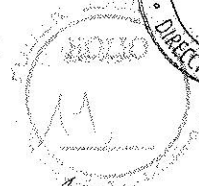
Art. 9º - Chapa mural: Modifícase el Punto 9.1.8, Chapa Mural, del Anexo II, sección 9, de la Sanidad, Educación y Cultura, capítulo 9.1, Establecimiento geriátrico, de la Ordenanza 34.421, A.D. 700.44 (Código de Habilitaciones y Verificaciones), que quedará redactado de la siguiente manera:

"9.1.8 Chapa Mural

En el frente del edificio y en lugar visible se coloca una chapa o letrero de 0.30 x 0.40 m como mínimo, que especifique el rubro, la denominación institucional y el Nº de inscripción en el Registro Único y Obligatorio de Establecimientos Residenciales para Personas Mayores de la Ciudad de Buenos Aires y clasificación establecida por la Autoridad de Aplicación".

Art. 10. - Residuos: Agrégase al Punto 9.1.14, Higiene y aseo, del Anexo II, sección 9, de la Sanidad, Educación y Cultura, capítulo 9.1, Establecimiento geriátrico, de la Ordenanza 34.421, AD. 700.44 (Código de Habilitaciones y Verificaciones), el siguiente párrafo que quedará redactado de la siguiente manera:

Proyecto de ley



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

"Residuos: Se debe cumplimentar lo referido a la Ley de la Ciudad de Buenos Aires 154, la Ley Nacional 24.051 y el Artículo 41 de la Constitución Nacional y a las normas que se dicten."

Art. 11. - Evacuación: Es obligación de las residencias formular un plan de evacuación, que deberá ser elaborado con el asesoramiento de personal competente de bomberos y/o Defensa Civil.

CAPITULO III - De los hogares de residencia

Art. 12. - Incorporánse a los Hogares de Residencia a los establecimientos prestadores de servicios residenciales.

Art. 13. - Denomínanse a los efectos de la presente Ley Hogares de Residencia a los que brindan alojamiento y demás servicios de cuidado, con fines de lucro, a personas mayores auto-válidas.

Art. 14. - Los hogares prestadores de servicios residenciales sólo pueden albergar hasta cuatro (4) personas mayores.

Art. 15. - La familia cuidadora debe garantizar, comodidades, accesos, espacios y alimentación adecuada en cantidad y calidad y atención médica ambulatoria para las personas mayores alojadas.

Art. 16. - Los hogares de residencia para personas mayores comunican en forma fehaciente y periódica a la autoridad de aplicación, la nómina de personas alojadas.

CAPITULO IV - Del asistente gerontológico

Art. 17. - Incorpórese la figura del Asistente Gerontológico como personal de servicio especializado en la atención de personas mayores y con capacidades para brindar estos servicios a domicilio o en instituciones.

Art. 18. - La Autoridad de aplicación crea un registro de estos trabajadores. Asimismo, proporciona una autorización renovable para que puedan ejercer funciones.

CAPITULO V - De las sanciones

Art. 19. - Las infracciones o incumplimientos a las disposiciones contenidas en la presente ley son sancionadas según lo preceptuado en el Código Contravencional y de Faltas de la Ciudad de Buenos Aires.

Proyecto de ley



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

Se establece una gradación de penalidades que abarcarán desde el apercibimiento hasta la exclusión transitoria o definitiva del Registro al que alude el artículo 3º de la presente.

Las infracciones se calificarán atendiendo a los criterios de violación de los derechos de las personas, de riesgo para la salud, grado de intencionalidad, gravedad de la alteración social producida y reincidencia.

CAPITULO VI - Cláusulas transitorias

Cláusula Primera: El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley dentro de los noventa (90) días de su promulgación.

Cláusula Segunda: a los fines de la normativa vigente, debe entenderse Establecimiento Residencial para personas mayores como sinónimo o equivalente al término Residencia Geriátrica o Geriátrico.

Cláusula Tercera: la autoridad de aplicación fija las condiciones de formación y capacitación de los asistentes gerontológicos hasta tanto la autoridad correspondiente establezca las condiciones curriculares de formación, acreditación de las instituciones formativas y las incumbencias y responsabilidades para el cumplimiento de sus funciones.

Cláusula Cuarta: la autoridad de aplicación fijará las condiciones y los plazos para la adecuación de los establecimientos bajo su dependencia a los requisitos que se establecen en la presente ley.

Cláusula Quinta: una vez que entre en vigencia la Ley de Accesibilidad, modificatoria del Código de la Edificación, los Establecimientos Geriátricos habilitados, cuya estructura edilicia no les permita cumplimentar con todas las modificaciones dispuestas en las normas vigentes, tendrán un plazo de doce (12) meses contados a partir de la fecha indicada a fin de adecuar los inmuebles a las nuevas disposiciones, prorrogable por doce (12) meses por única vez, fundadamente, por la autoridad de aplicación.

Vencido este plazo sin que hubieren adecuado su infraestructura a la norma en cuestión, estos establecimientos pierden automáticamente su habilitación.

Art. 20. - Comuníquese, etc.

Proyecto de ley



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

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

Las Residencias de Atención Integral para Adultos Mayores, tienen como fin brindar servicios de alojamiento, alimentación, higiene, recreación activa o pasiva y atención médica y psicológica a adultos mayores, en forma permanente o transitoria. En todos los casos, asegurarán condiciones de seguridad, salubridad e higiene y estimularán sus capacidades, el pleno de respeto como personas y la promoción de los vínculos con el grupo familiar y la comunidad a la que pertenecen.

En el caso de nuestra provincia, es evidente la carencia de establecimientos públicos y privados, que den respuesta a la atención integral de la población de la tercera edad. En la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, no existe un hogar de día para ancianos, atención domiciliaria, ni internación geriátrica ni gerontopsiquiátrica; se carece de guardia psiquiátrica las veinticuatro horas, de hospital de día, y de internación psiquiátrica de pacientes agudos.

Es realmente fundamental cubrir las necesidades insatisfechas en salud de un sector de la población: los adultos mayores. Su dificultad para reclamar oculta el alto costo en calidad de vida individual, familiar y social que padecen. La falta de decisión política y de solidaridad social condena a estas personas a sobrevivir y ser muertos sociales en tanto y en cuanto no les sean dados los recursos que necesitan.

Todo esto se basa en una concepción de solidaridad responsable de la sociedad, donde todos estamos obligados a ayudarnos



Proyecto de ley

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

mutuamente, ya sea como personas, como instituciones o como función del Estado.

Es importante y oportuno recordar que la Declaración Universal de Derechos Humanos dice: *.... todos los seres humanos nacen libres e iguales en dignidad y derechos y dotados como están de razón y conciencia, deben comportarse fraternalmente los unos con los otros.*

La legislación de la Argentina reconoce diferentes fuentes normativas relacionadas con los derechos y beneficios para las personas mayores y con algún tipo de discapacidad.

El artículo 25 inciso 1 de la Declaración de Derechos Humanos dice: *.... toda persona tiene derecho a la seguridad social que lo proteja contra las consecuencias de la Desocupación, de la Vejez y de la Incapacidad, que proveniente de cualquier otra causa ajena a la voluntad, la imposibilite física o mentalmente para obtener los medios de subsistencia.*

El Protocolo Adicional de la Convención Interamericana de Derechos Humanos, en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, llamado Protocolo de San Salvador, manifiesta en su acápite referente a la Protección de los Ancianos: *... toda persona tiene derecho a protección especial durante su ancianidad; en tal cometido los Estados Partes se comprometen a adoptar de manera progresiva las medidas necesarias a fin de llevar ese derecho a la práctica.*

Es importante estimular la formación de organizaciones sociales destinadas a mejorar la calidad de vida de los ancianos. En el Año Internacional de las Personas de Edad, declarado por las Naciones Unidas en 1999 con el lema "Una Sociedad para todas las Edades", se incorporó el concepto de civismo *multigeneracional*, que implica una conciencia histórica sobre el legado de generaciones anteriores a generaciones futuras.

La adopción de medidas para apoyar una mayor interacción entre los grupos de edad en las familias, en los barrios, y en la sociedad en general, puede contribuir a garantizar que la niñez sea realmente la cuna de la



Proyecto de ley

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

longevidad. Así, transitar esa senda con la convicción de que los viejos no son los otros, sino cada uno de nosotros en el transcurrir del tiempo, la ancianidad no será algo "tan temido", sino un proyecto de vida para muchos.

Se trata de adoptar una política que tienda a superar las prácticas que marginan sistemáticamente a las personas mayores y reconozcan la contribución de las mismas a la sociedad.

Al formular las políticas socioeconómicas, los gobiernos (nacionales o provinciales) deberían prestar especial atención al número creciente de personas de edad y establecer sistemas de seguridad social que aseguren una mayor equidad y solidaridad intergeneracional e intrageneracional; fomentar la viabilidad de las familias de varias generaciones; prestar apoyo a largo plazo a las personas de edad más débiles, tratar de aumentar la participación de las personas de edad en la sociedad prestando apoyo a su capacidad para valerse por sí mismas, y tratar de que las personas mayores puedan llevar una vida independiente, saludable y productiva en la que aprovechen plenamente sus aptitudes y facultades.

La discriminación valorativa es uno de los más grandes obstáculos para la realización plena de los Derechos Humanos y uno de los factores que genera mayor violencia social.

Aprender a reconocerla y superarla es indispensable si queremos construir una sociedad más justa, basada en el respeto a la vida y la dignidad del derecho a la conservación del patrimonio.

Si consideramos a la salud como un derecho, esto implica que el Estado debe activa y sustantivamente asegurar a toda la población no sólo la promoción y prevención de la salud sino el derecho a la atención de la enfermedad, en forma igualitaria, en cantidad y calidad, independientemente de la situación económica, social y cultural.

La salud está determinada por la interacción de cada persona en y con su comunidad, es un fenómeno de construcción social y no un hecho aislado, anecdótico e individual.

Proyecto de ley

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



Creemos que la movilización de la sociedad en demanda de la realización de su potencial de salud, y la participación protagónica y organizada es un derecho y un deber. Sabemos que tratar de recrear un pacto entre los distintos sectores sociales donde se redistribuya el poder económico (recursos e ingresos) político (organización y consenso), y poder técnico (manejo de la información y conocimientos) a favor de todos, es tratar de construir una sociedad para todas las edades, que coloque a la persona humana y su dignidad en el centro de sus objetivos. Entendemos la salud como un derecho y como un fenómeno de construcción social.

El trabajo de la residencia debe estar orientado a la atención de personas dependientes con algún grado de discapacidad, cuyo objetivo prioritario sea el de recuperar el grado de funcionalidad y autonomía, tanto a nivel físico, como psíquico y social. La experiencia comparada indica la necesidad combinar diversas formas de atención dentro de las políticas sociales, entre las cuales se pueden señalar:

- a) las que promueven subsidios para las familias que deseen mantener a sus viejos en sus casas.
- b) el otorgamiento de subsidios para las familias sustitutas (para ancianos sin familia)
- c) los Centros de Día.
- d) la Capacitación de Auxiliares Gerontológicas para el cuidado domiciliario.
- e) la Internación domiciliaria u Hospitalización domiciliaria.
- f) la Internación temporal en Centros u Hogares de Día

La heterogeneidad de la población vulnerable requiere un enfoque integral, donde en lo posible se trate de evitar la internación en instituciones de larga estadía, como recomienda enfáticamente la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Es necesario hacer énfasis que en los últimos años han proliferado en América Latina los hogares o residencias con fines de lucro, muchos de los cuales no cumplen los requisitos mínimos para funcionar,



Proyecto de ley

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

solicitando en cambio significativas retribuciones en dinero a los familiares de los ancianos.

Es absolutamente necesario que las autoridades reglamenten y vigilen el funcionamiento de los diferentes servicios de atención a los ancianos, evitando que la comercialización inescrupulosa agregue un factor negativo a la ya difícil problemática de la atención de los ancianos. La incorporación de contenidos geronto-geriátricos a los centros de enseñanza y de investigación deberá ser un factor de avance en ese campo.

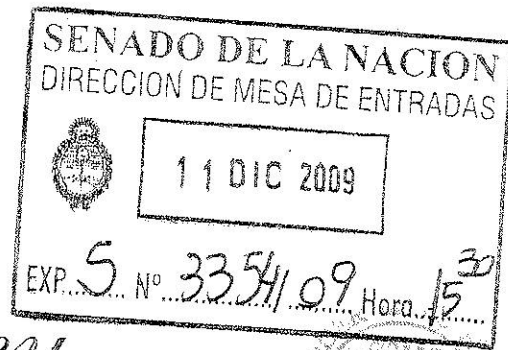
"Para fortalecer los lazos familiares y fomentar el papel de la familia en la integración social es preciso, velar por que todas las políticas sociales y económicas respondan a las necesidades de la familia, prestando atención en particular a su capacidad de ocuparse de los niños y los ancianos.

Se suele argumentar, que la atención domiciliaria es cualitativamente mejor que la residencial y que resulta menos cara que el sostener centros de rehabilitación para la población mayor, en igual sentido para los discapacitados y minusválidos la integración de los mismos en el ámbito laboral favorece la función terapéutica del trabajo y resulta menos costosa que un Centro de Día o taller protegido.

Señor Presidente, es un derecho y un deber de toda sociedad luchar, peticionar, exigir la excelencia en salud para todos los sectores que la componen, tratando de construir una sociedad para todas las edades, que coloque a la persona humana en el centro de sus objetivos.

Por la importancia de lo expuesto, solicito a las Señoras y Señores Senadores me acompañen en la aprobación del presente Proyecto de Ley.

MARIO JORGE COLAZO
SENADOR NACIONAL
FPV



Proyecto de ley

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

CREACION DEL CORREDOR MARÍTIMO AUSTRAL

Artículo 1º: Créase el CORREDOR MARÍTIMO AUSTRAL a través del cual se procederá a hacer efectiva la vinculación física entre la provincia del Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y el territorio nacional continental conforme a lo establecido por Ley 23.212 y el Decreto Reglamentario 1.534/85; garantizando la conectividad marítima isla-continente, la conexión con los corredores intermodales nacionales y la integración definitiva de nuestro país.

Artículo 2º: A los fines de dar cumplimiento al artículo 1º de la presente Ley, el Poder Ejecutivo Nacional a través del organismo que corresponda, adoptará las medidas necesarias para la construcción de dos terminales portuarias en las provincias de Santa Cruz y de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur respectivamente, para operar el sistema de transbordadores Roll-On/Roll-Off (RoRo).

Artículo 3º: El Poder Ejecutivo Nacional dispondrá, a través de organismos, organizaciones y/o profesionales competentes, la realización de los Estudios de Factibilidad y de Impacto Ambiental que determinarán la ubicación geográfica óptima para el emplazamiento de las terminales portuarias.

Artículo 4º: El órgano de aplicación de la presente Ley será el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación.

Artículo 5º: El financiamiento de la presente Ley se hará a través de las partidas presupuestarias afectadas a tal fin por los organismos intervinientes.

Artículo 6º: Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.



MARIO JORGE COLAZO
SENADOR NACIONAL



Proyecto de ley

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

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

La isla de Tierra del Fuego, ubicada al sur de la provincia de Santa Cruz, está dividida entre Chile y Argentina por el meridiano de 68° de Longitud Oeste; y separada del continente por el Estrecho de Magallanes. Si bien la isla grande presenta conectividad marítima del lado chileno, la provincia argentina de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur carece de vinculación física con el continente nacional.

En la actualidad, para cruzar el Estrecho de Magallanes, la única posibilidad es ingresar por territorio chileno y desde allí acceder a territorio argentino. Esta situación no sólo implica los inconvenientes derivados de las tramitaciones aduaneras de entrada y salida a un país extranjero con el agregado de costos y de tiempo de viaje suplementario debido a los mismos y al desvío obligado de ruta, sino también, y es éste el punto nodal a considerar, la necesidad que tenemos como Nación, de concretar la absoluta y total integración del territorio argentino.

Hablar de soberanía cuando una porción del territorio se encuentra todavía a merced de los vaivenes fronterizos de nuestro país limítrofe, resulta hoy, si no falaz, al menos insuficiente.

Cabe recordar cuando años atrás, por el problema de la aftosa y aún estando el territorio fueguino libre de aftosa, Chile suspendió los traspasos fronterizos. Sin ir más lejos hace un año, en noviembre de 2008, la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur quedó sin comunicación con el continente a causa de una huelga de 48 horas por reclamos salariales, declarada por la Aduana de Chile, que impidió el cruce por ferry del Estrecho de Magallanes, viéndose afectada la provisión de combustible ya que las empresas petroleras suministran nafta a Santa Cruz y Tierra del Fuego desde la ciudad chilena de Punta Arenas por medio de los camiones cisternas que diariamente transitan desde y hacia el país vecino; impidiéndose también el



Proyecto de ley

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

transporte de pasajeros, de encomiendas y correspondencia entre Tierra del Fuego y el continente, al igual que el paso de los aproximadamente 40 camiones que todos los días cruzan hacia la isla transportando cargas diversas. Desde Tierra del Fuego utilizan esta embarcación chilena 35.000 camiones y 70 mil automóviles por año, duplicándose esta cifra en época de vacaciones.

En la impostergable necesidad de facilitar la vinculación física isla-continente, la creación de un corredor marítimo permanente resulta necesario y urgente, y la utilización de buques tipo Roll-on/ Roll-off para tal fin se adecua plenamente por su facilidad y capacidad de carga. Se trata de una de las pocas embarcaciones aptas para el cruce de la boca oriental del estrecho de Magallanes, una de las zonas de mayor variedad de vientos y mareas. Este transporte marítimo de corta distancia asegura la creación de autopistas del mar que conecten los corredores y los litorales y sus proximidades, de ambos territorios nacionales. Asimismo, la intermodalidad del transporte marítimo de corta distancia podrá verse completada con la posible participación en los proyectos de corredores de otras modalidades. Tal vez los componentes más importantes para entender plenamente el desarrollo de los corredores, son las tecnologías intermodales y las de comunicación, pues en términos prácticos han hecho elástica la geografía tradicional, facilitando cuantitativa y cualitativamente la integración territorial.

En cuanto al emplazamiento de las cabeceras de la conexión marítima, en un principio se pensó como posible que fueran levantadas en el puerto de Río Grande –provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur- y Puerto Loyola –provincia de Santa Cruz- distante 27 kilómetros de la ciudad de Río Gallegos. Otra de las posibilidades sería efectuar el cruce por aguas argentinas entre Espíritu Santo, en territorio fueguino y Punta Dúngenes en suelo santacruceño, la distancia entre estos puntos es de 32 kilómetros (18 millas náuticas). También existe la idea de realizar la vinculación física desde el Cabo Vírgenes –Tierra del Fuego- hasta el sitio más cercano a la isla, por aguas jurisdiccionales argentinas, en referencia al sector de Cabo Espíritu Santo –Santa



Proyecto de ley

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

Cruz-, en su vértice. Todo ello dependerá de los Estudios de Factibilidad y de Impacto Ambiental que se realizarán para tal fin.

La idea de conectar marítimamente a Santa Cruz con Tierra del Fuego no es nueva. En el año 1985 a iniciativa del Diputado de la Nación Félix Riquez, de la provincia de Santa Cruz, bajo expediente D.-387/83, el Honorable Congreso de la Nación aprobaba la ley 23.212, promulgada por el Poder Ejecutivo nacional por decreto 1.534/85, por el cual se declaró de "interés nacional la ejecución de las obras que permitan la vinculación física del territorio nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur con la provincia de Santa Cruz". Estas disposiciones declaran de interés nacional las obras para la construcción de dos terminales portuarias para operar buques del tipo roll-on/roll-off en Punta Loyola (provincia de Santa Cruz) y en Caleta La Misión (provincia de Tierra del Fuego)

El aislamiento de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur es una de las asignaturas pendientes que tiene el país. Todos quienes estamos comprometidos con la integración de la Argentina, estamos convencidos de la factibilidad de realización de esta obra de conexión marítima, que es uno de los más anhelados sueños de los fueguinos: poder transitar hacia el sector continental de nuestra Argentina sin salir de ella.

La concreción de esta obra beneficiará el transporte de carga y de pasajeros ahorrando tiempo y dinero, y a toda la población fueguina que verá hechos realidad sus sueños de integración con el continente.

La forma actual de tránsito terrestre desde Río Gallegos, provincia de Santa Cruz, a Río Grande, provincia de Tierra del Fuego, implica:

- 65 km desde Río Gallegos a la frontera con Chile en Paso Integración.
- Trámites ante autoridades aduaneras y de migración argentinas y chilenas.
- 45 km desde Paso Integración hasta el embarque en balsa para cruzar el estrecho de Magallanes en Primera Angostura.
- Cruce en balsa chilena.
- 152 km hasta Paso San Sebastián.



Proyecto de ley

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

- Nuevos trámites ante autoridades aduaneras y de migración chilenas y argentinas.
- 13 km desde Paso San Sebastián hasta San Sebastián.
- 68 km desde San Sebastián hasta Río Grande.

En resumen, el actual acceso a nuestra provincia fueguina obliga a realizar 343 km:

- 197 km más un cruce en balsa, se desarrollan por territorio chileno.
- Del total, 233 km son de malos caminos de ripio y 68 km, malos caminos de ripio montañoso.

Por diversos inconvenientes esta odisea ha llegado a demandar más de 24 horas. Personas y mercancías deben pasar por cuatro puestos fronterizos de aduana y de migraciones. Recordemos que en la frontera argentina - chilena existe una barrera sanitaria por lo que se prohíbe el ingreso de alimentos perecederos (carnes, embutidos, frutas y verduras) y el ingreso de animales en pie que incluye mascotas, deberán poseer certificado del SENASA.

Antecedentes vinculación marítima

Oportunamente los gobiernos de Santa Cruz y Tierra del Fuego impulsaron la realización de la obra de referencia (Decreto 47 -20/01/1982-, dictado por la entonces gobernación territorial, fundamentando el mismo en la "decisiva importancia estratégica, económica y geopolítica"; Decreto 923 - 11/11/1981-, del gobierno de Santa Cruz, mediante el cual se crea el Ente Regional para la Vinculación Física Santa Cruz-Tierra del Fuego; y el Decreto 858/81, ratificatorio de los convenios celebrados entre ambos gobiernos, y por el cual se propicia la instauración de un sistema de vinculación marítima entre la isla y el continente).

Asimismo, ambas provincias firmaron actas convenio con organismos nacionales, procurando establecer las condiciones más propicias para el impulso de la obra.



Proyecto de ley

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

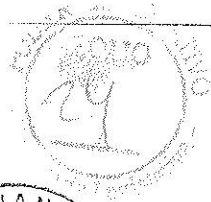
Las disposiciones de la legislación vigente tuvieron inicialmente un proceso favorable tendiente a dar solución al problema. En el año 1984 una empresa naviera argentina se presentó ante las autoridades nacionales para realizar el servicio con buques argentinos entre esos dos puertos.

En el año 1987 el gobierno nacional contrató a la consultora alemana HPC - Hamburg Port Consulting, cuyos servicios fueron pagados por el gobierno alemán para evaluar la factibilidad económica y necesidad del servicio, sus conclusiones favorables fueron terminantes.

Como consecuencia de ello, el Poder Ejecutivo nacional, a través de la Subsecretaría de Inversión Pública, llevó a cabo la propuesta que fue realizada por la consultora Sigla, mediante un pormenorizado estudio con instrumentos técnicos y estadísticos para su mejor evaluación, al igual que los siguientes trabajos efectuados sobre el particular:

- Estudio realizado en el año 1975 por la comisión creada por resolución ME (Ministerio de Economía de la Nación) N° 743/73.
- Estudio realizado en el año 1982 por la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables por DIGID.
- Concurso N° 1/83 del año 1983 de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables.
- Informe de junio del año 1984 por HPC Hamburg port Consulting GmbH preparado mediante el apoyo de la Sociedad Alemana de Cooperación Técnica (GTZ) de la República Federal Alemana.
- Estudio del año 1987. "Comunicación Marítima Santa Cruz-Tierra del Fuego". Elaborado por HPC Hamburg port Consulting GmbH.

La puesta en marcha del estudio principal fue impulsada por el entonces Diputado de la Nación Don Carlos Manfredotti, quien presentaba en la Honorable Cámara de Diputados de la Nación el expediente D.-5.568/94 por el cual se solicitó: "que vería con agrado que el Poder Ejecutivo Nacional, a través del organismo que corresponda, y teniendo en cuenta la Ley 23.212 y el Decreto Reglamentario 1.534/85, determine realizar un llamado a licitación pública



Proyecto de ley

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

internacional con el objeto de establecer la factibilidad técnico-económica de las obras que permitan la vinculación física entre la provincia de Santa Cruz y la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur”.

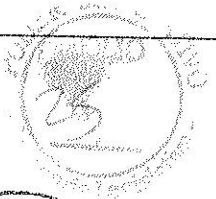
A su vez, el Parlamento Patagónico, por declaración 6/98 declaró de Interés Patagónico la vinculación dinámica entre puertos argentinos del continente y la Isla Grande de Tierra del Fuego (Sistema Roll-On/Roll-Off).

La iniciativa privada fue realizada por la empresa Canarail Consultans Inc. y de su estudio surge en la primera etapa de obras la puesta en marcha del proyecto de Vinculación Marítima entre Tierra del Fuego y el continente.

Con fecha 4 de agosto de 1998, el Comité recibió de la empresa canadiense el proyecto de factibilidad; y el 7 de septiembre del mismo año el Comité de Evaluación, con la conformidad y recomendación de todos los representantes provinciales, resolvió aprobar el proyecto presentado para la construcción, operación y mantenimiento del denominado Ferrocarril Transpatagónico. El mencionado proyecto planteó la solución “**con carácter de prioritaria**” del tema de la vinculación de la Isla de Tierra del Fuego con la Argentina continental mediante la creación de un puente marítimo dinámico con buques del tipo Roll-On/Roll-Off entre los puertos de Punta Loyola, en la provincia de Santa Cruz, y Caleta La Misión, en la provincia fueguina.

El 20 de marzo de 1998 se firma el Tratado *para el Desarrollo Portuario y Ferroportuario de las Provincias Patagónicas* suscrito entre el Estado nacional y las provincias de La Pampa, del Chubut, del Neuquén, de Río Negro, de Santa Cruz y de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, cuyo propósito estableció:

- Que en cumplimiento del espíritu y la letra del artículo 125 de la Constitución Nacional y con el objeto de promover el desarrollo de proyectos de infraestructura ferroportuaria, vial y todo otro que atienda al aprovechamiento de desarrollo de los recursos naturales de las provincias patagónicas y la plataforma continental del Mar Argentino, con la concurrencia del gobierno



Proyecto de ley

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

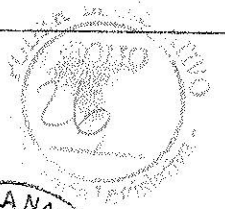
federal, se hace necesario celebrar un tratado parcial para el logro de estos fines.

- Que en este sentido la reactivación y modernización del sistema portuario argentino, ligado a un proyecto de desarrollo de infraestructura ferroviaria, implica la base fundamental para garantizar los objetivos perseguidos de integración de todo el territorio nacional.
- Que este instrumento tiende a consolidar en los gobernadores de provincia el pleno ejercicio de su función constitucional como agentes naturales del gobierno federal, para hacer cumplir la Constitución, así como también las leyes de la Nación, que en su consecuencia se dicten.

En el documento suscrito el 31 de mayo de 1999, el Comité Ejecutivo de las provincias patagónicas reafirmaba el compromiso con la obra en cuestión y expresaba:

- La realización de esta obra ha sido objetivo permanente de los representantes de la Nación y de las provincias patagónicas quienes, a través de distintos proyectos, demostraron la necesidad de promover la integración territorial sin condicionar su cruce a derechos de paso de un país extranjero.
- La inclusión del mismo en el Programa de Modernización Portuaria significa que tanto la Nación como las provincias interesadas asumen ante la comunidad el compromiso de apoyar su realización por todos los medios a su alcance.
- Finalmente, es un deber ineludible de los argentinos promover la integración territorial; estas obras nos permitirán convertir los 40 (cuarenta) kilómetros que nos separan de la Isla de Tierra del Fuego en una variable de unión.

Para la puesta en marcha de este proyecto integrador, se firma en la Ciudad de Buenos Aires, el 16 días de septiembre de 1999, el "acta acuerdo" entre el Estado nacional y las provincias patagónicas, y se resuelve en su parte primera: el Estado Nacional, mediante decreto 345/99 de fecha 13 de abril de 1999, declaró de interés público la iniciativa privada presentada por la empresa Canarail Consultant Inc., declarando de interés entre otras cosas, la



Proyecto de ley

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

operación y mantenimiento de un sistema de vinculación entre la provincia de Santa Cruz y la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur bajo la modalidad denominada Roll-On/Roll-Off.

El Poder Ejecutivo dispuso el llamado a calificación nacional e internacional de oferentes interesados en realizar la obra, constituyendo una comisión para analizar las ofertas que se recibieron. Los pliegos fueron adquiridos por seis potenciales oferentes y el 7 de septiembre de 1999 se presentó la única oferta. No se efectuaron impugnaciones por parte de ningún interesado y la oferta recibida correspondiente a la UTE, integrada por Canarail de origen canadiense, SNCF. Int., SNCF Part (Ferrocarriles de Francia) ENGIL S.A. de Portugal, HERSO S.A., CCI S.A. Construcciones, Javier Picco y Asoc. y Del Bene S.A. de la Argentina, incluye la necesaria financiación que es respaldada por los órganos crediticios del gobierno del Canadá.

El 16 de septiembre de 1999 y en el marco del tratado, el gobierno nacional y las provincias patagónicas firman el Acta Acuerdo, ratificando y aprobando lo actuado hasta el momento y acordando que la Secretaría de Puertos y Vías Navegables y la Secretaría de Transportes Terrestres de la Nación redacten el pliego licitatorio de las obras previstas y efectúen los pedidos correspondientes a las partidas presupuestarias.

El día 18 de octubre de 1999 se dictó la resolución ST 362 calificando para realizar la obra a la UTE que presentó oferta, no recibéndose impugnaciones a lo dispuesto.

En cuanto a la operación Ro-Ro, la empresa que finalmente terminó integrando el consorcio precalificado había comprado pliego en forma individual y durante el proceso de análisis de la iniciativa había realizado presentaciones solicitando operar a su riesgo el servicio ahora incluido en el pliego, de lo que se deduce que sólo la construcción de las terminales es el factor determinante para terminar con una situación de incomunicación terrestre isla-continente.



Proyecto de ley

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

Todas las actuaciones forman el expediente EX554-000236/98 que se encuentra en la Secretaría de Transporte de la Nación.

La propuesta para la precalificación incluía una obra detallada en el anexo del decreto 349/99, la cual contaba con la conformidad de todos los sectores involucrados. La rentabilidad de los tramos y obras mencionadas está asegurada, según se concluye a partir de los análisis económicos efectuados para estos tramos.

En el año 1999 se finalizaron las tramitaciones para la ejecución del proyecto del Ferrocarril Transpatagónico dispuesto por la ley 24.364, obra que incluye como tema prioritario la construcción de las dos terminales portuarias ya mencionadas, y dentro del conjunto precalificado para realizar la obra, otro armador argentino con experiencia internacional en la operación del tipo de buques necesario garantiza la instauración del servicio.

Por otra parte, los ministros de Obras Públicas de las provincias patagónicas reunidos en la ciudad de Trelew, provincia del Chubut, el 18 de abril del año 2000, solicitaron en su punto 9 la incorporación de ambas terminales portuarias al Plan Federal de Infraestructura y Vivienda, que puso en marcha el gobierno nacional.

La decisión de comenzar con las obras portuarias que contaban con la financiación del BID mediante fondos del préstamo para el Plan de Modernización Portuaria (contrato de préstamo 962/OC-AR) fue postergada desde el 10/12/99.

El 8 de febrero de 2007 se suscribió la Carta Acuerdo de Facilitación del Proyecto "Integración Corredor Austral", entre la Subsecretaría de Coordinación y Evaluación Presupuestaria de la JGM y el Consejo Agrario Provincial de la Provincia de Santa Cruz. Los gobernadores de las provincias de Santa Cruz y Tierra del Fuego solicitaron al Poder Ejecutivo las gestiones pertinentes para la elaboración de un Estudio de Prefactibilidad del Proyecto "Integración Corredor Austral". Entre sus componentes más destacados se



Proyecto de ley

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

encuentra la resolución de la vinculación marítima por el Estrecho de Magallanes mediante servicios de trasbordadores de características especiales.

Antecedentes legislativos:

Cabe recordar que a través de los proyectos presentados en el Congreso de la Nación, expedientes **S.-2.351/99** y **S.-712/00** (Senado de la Nación) del 16 de febrero del año 2000 y del 27 de abril, respectivamente, y expedientes **D.-548/00** y **D.-539/00** (Cámara de Diputados de la Nación) ambos de fecha 9 de marzo del año 2000 han solicitado la prosecución del mencionado proyecto. Igual propuesta fue imitada por los señores diputados de la Nación que, con fecha 27 de octubre del año 1998, y 17 de septiembre del año 1999, quienes solicitaron idéntica medida. Como así también, mediante los proyectos del H. Senado de la Nación: **(S- 446/93)**, Oyarzún y Martínez; **(S-560/02)** Mario Jorge Colazo; **(S-2662/03)** Mario J. Colazo; **(S-3173/05)** Mario D. Daniele; y los proyectos de la Cámara de Diputados de la Nación: **(2.574-D.-2001)** Omar E. Becerra, José M. Corchuelo Blasco, Mario das Neves, Marcelo L. Dragan, María R. Drisaldi, Nicolás A. Fernández, Mario F. Ferreyra, Cristina Fernández de Kirchner, Ernesto A. Löffler, Carlos Maestro, Alberto A. Natale, Lorenzo A. Pepe, Haydé T. Savron, Pedro Salvatori, Luis A. Trejo; **(1.105-D.-2003)** Natale y Biglieri y **(4669-D.-2007)** Daniel Oscar Gallo, se solicita al Poder Ejecutivo arbitrar los mecanismos necesarios para la puesta en marcha de las obras de vinculación física entre la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y el territorio continente nacional.

El 27 de octubre de 1897, al sancionar el Congreso de la Nación la primera ley sobre el tema, denominado "Red de Ferrocarriles en los Territorios del Sur" se decía: "es necesario exteriorizar la Patagonia, que es fértil, al Atlántico". Hoy, más de cien años después, la situación sigue vigente.



Proyecto de ley

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

En su momento la empresa CANARAIL concluyó que se podría establecer un servicio de un inversor privado que tuviera como fin el transporte de vehículos de pasajeros y transporte de carga mediante un servicio denominado Roll-On/Roll-Off, entre Punta Loyola (ubicada en la provincia de Santa Cruz) y la provincia de Tierra del Fuego.

Con el fin de acelerar el desarrollo del proyecto, el Estado Nacional emitió los decretos 343 y 346, ambos en el año 1999.

Hubo un segundo estudio realizado por el Ingeniero Roberto Cruz, dentro del marco de la Secretaría de Obras Públicas del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios estableciendo conforme a su criterio, diversas opciones que podrían llegar a ser viables.

Estos dos estudios son sólo dos ejemplos distintos de que un corredor resulta viable.

Las diversas opciones deberán basarse en los estudios ya realizados y realizar nuevos análisis con el fin de adecuar la idea de un corredor a los tiempos actuales.

Todos tenemos perfectamente en claro que históricamente la Patagonia ha sido una zona postergada y que más allá de todo lo actuado, a la hora de las concreciones, continúa siéndolo.

Hoy tenemos la gran oportunidad de saldar en parte la deuda y terminar con el aislamiento de la provincia más austral, que sufre el impedimento de no poder sacar su producción o recibir los necesarios abastecimientos de sus habitantes, además de los innumerables trastornos de las actividades económicas y sociales de dicho territorio.

Y si hablamos de deudas, aún mayor es la deuda adquirida con el pueblo argentino todo, al continuar descuidando un punto tan estratégico para la soberanía nacional. Las necesidades de integración territorial y crecimiento geopolítico de la Nación nos exigen actuar con la mayor celeridad posible.

Sr. Presidente, por los motivos expuestos solicito a mis pares la aprobación del presente Proyecto.


MARIO JORGE COLAZO
SENADOR NACIONAL



Proyecto de ley

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

ANEXO

Antecedentes Legislativos:

(S - 446/93)

Proyecto de Comunicación

Tema: Proyecto de Comunicación solicitando se encaren las obras para vincular físicamente a tierra del fuego con el continente.~

Juan Carlos Oyarzun, - Martínez, Daniel Esteban

(S - 2351/99)

Proyecto de Resolución

Tema: Palacios y otros : Proyecto de Resolución solicitando se garantice la ejecución del " Complejo Ferroportuario Patagónico ".

Autor/es: Palacios, Gerardo Luis.- Sala, Osvaldo Ruben.- Varizat, Daniel Alberto.- Martínez Almudevar, Enrique J.- Saez, José María.- Sapag, Silvia.- Verna, Carlos Alberto.- Romero, Marcelo Juan.- Massaccesi, Horacio.- Altuna, Juan Carlos.- Sapag, Felipe Rodolfo.- Costanzo, Remo.- Baum, Daniel.- Arnold, Eduardo Ariel.- Melgarejo, Juan Ignacio.- Gagliardi, Edgardo José.- Preto, Ruggero.- Rostan, Nestor Daniel

(S - 712/00)

Proyecto de Declaracion

Tema: Palacios y otros : Proyecto de Declaración manifestando satisfaccion por el "Acta de la Reunion de Ministros de Obras y Servicios Públicos de la Región Patagónica " y en particular por el desarrollo del Emprendimiento Ferroportuario Transpatagonico .-

Autor/es: Palacios, Gerardo Luis.- Sala, Osvaldo Ruben.- Baum, Daniel.- Martínez Almudevar, Enrique J.- Verna, Carlos Alberto.- Varizat, Daniel Alberto.- Massaccesi, Horacio.- Saez, José María.- Sapag, Felipe Rodolfo.- Melgarejo, Juan



Proyecto de ley

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

Ignacio.- Sapag, Silvia.- Arnold, Eduardo Ariel.- Costanzo, Remo.- Preto, Ruggero.- Rostan, Nestor Daniel.- Romero, Marcelo Juan.- Altuna, Juan Carlos.- Gagliardi, Edgardo José

(2.574-D.-2001)

COMISION DE INTERESES MARITIMOS, FLUVIALES, PESQUEROS Y PORTUARIOS

Impreso el día 23 de noviembre de 2001

Término del artículo 113: 4 de diciembre de 2001

Dictamen de comisión

Honorable Cámara:

La Comisión de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios ha considerado el proyecto de resolución del señor diputado Becerra y otros señores diputados, por el que se solicita al Poder Ejecutivo disponga la construcción de las terminales portuarias de Punta Loyola, provincia de Santa Cruz, y el puerto de Caleta La Misión, provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, necesarias para la instalación del sistema de transbordadores Roll On-Roll Off; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconseja su aprobación como proyecto de declaración.

Sala de la comisión, 13 de noviembre de 2001.

Ricardo A. Patterson. – Jorge A. Obeid. María del Carmen Linares. – Omar E. Becerra. – Héctor J. Cavallero. – José M. Corchuelo Blasco. – Roberto R. De Bariazarra. – Marcelo L. Dragan. – Nicolás A. Fernández. – Miguel A. Jobe. – Carlos Maestro. – Jorge R. Pascual. – Hugo D. Toledo. – Ovidio O. Zúñiga.

Proyecto de declaración

La Cámara de Diputados de la Nación

DECLARA:



Proyecto de ley

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

1º – Solicitar al Poder Ejecutivo nacional que, a través de los organismos que correspondan, determine:

–La construcción de las terminales portuarias del puerto de Punta Loyola (provincia de Santa Cruz) y el puerto de Caleta La Misión (provincia de Tierra del Fuego) necesarias para la instalación del sistema de transbordadores Roll On-Roll Off.

–La designación de los miembros del Comité Ejecutivo del Ferrocarril Transpatagónico que le correspondan según el Tratado para el Desarrollo Portuario y Ferroportuario de las Provincias Patagónicas suscrito el 20 de marzo de 1998.

–La continuidad del proceso licitatorio para la realización de las obras del Ferrocarril Transpatagónico.

2º – Declarar de interés de esta Honorable Cámara de Diputados de la Nación las conclusiones sobre el Ferrocarril Transpatagónico, suscritas durante las jornadas correspondientes al ciclo de conferencias organizado por la Fundación para el Desarrollo de Políticas y Estrategias para el Transporte y la Producción en el Tercer Milenio, llevadas a cabo el 26 y 27 de abril del presente año en la Ciudad de Buenos Aires.

3º – Adjuntar a la presente los fundamentos de la misma para conocimiento de los organismos competentes en el tema en cuestión.

Omar E. Becerra. – José M. Corchuelo Blasco. – Mario das Neves. – Marcelo L. Dragan. – María R. Drisaldi. – Nicolás A. Fernández. – Mario F. Ferreyra. – Cristina Fernández de Kirchner. – Ernesto A. Löffler. – Carlos Maestro. – Alberto A. Natale. – Lorenzo A. Pepe. – Haydé T. Savron. – Pedro Salvatori. – Luis A. Trejo.

INFORME

Honorable Cámara:

La Comisión de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios, al considerar el proyecto de declaración del señor diputado Becerra y otros señores



Proyecto de ley

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

diputados, cree innecesario abundar en más detalles que los expuestos en los fundamentos que lo acompañan, por lo que los hace suyos y así lo expresa.

Ricardo A. Patterson.-

(S - 560/02)

Proyecto de Comunicación

Tema: Proyecto de Comunicación solicitando la vinculación directa por vía marítima de las pcias. de Tierra del Fuego y Santa Cruz .-

Colazo, Mario Jorge

(1.105-D.-2003)

COMISION DE INTERESES MARITIMOS, FLUVIALES, PESQUEROS Y PORTUARIOS

Impreso el día 4 de julio de 2003

Término del artículo 113: 16 de julio de 2003

Dictamen de comisión

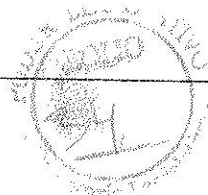
Honorable Cámara:

La Comisión de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios ha considerado el proyecto de declaración del señor diputado Natale y de la señora diputada Biglieri, por el que se solicita al Poder Ejecutivo disponga las medidas necesarias para lograr la vinculación física de la provincia de Tierra del Fuego con la provincia de Santa Cruz; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro imformante, aconseja la aprobación del siguiente Proyecto de declaración

La Cámara de Diputados de la Nación

DECLARA:

Que vería con agrado que el Poder Ejecutivo, a través de los organismos pertinentes, proceda a disponer lo siguiente:



Proyecto de ley

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

- Arbitre los mecanismos necesarios para lograr la vinculación física de la provincia de Tierra del Fuego con la provincia de Santa Cruz.
- Disponga el cumplimiento de lo establecido por la ley 23.212, que declaró de interés general las obras para permitir dicha vinculación.
- Incluya en el plan de infraestructura las obras para la construcción de dos terminales portuarias para operar buques del tipo Roll on Roll Off en la Caleta La Misión (provincia de Tierra del Fuego) y en Punta Loyola (provincia de Santa Cruz).

Alberto A. Natale. – María E. Biglieri.

Sala de la comisión, 25 de junio de 2003.

José O. Figueroa. – Ricardo A. Patterson. – Miguel A. Jobe. – Marcelo L. Dragan. – Sarah A. Picazo. – Carlos R. Brown. – Pascual Cappelleri. – Hugo R. Cettour. – Víctor H. Cisterna. – Gustavo D. Di Benedetto. – Ricardo Gómez. – Carlos A. Larreguy. – María T. Lernoud. – María L. Monteagudo. – Jorge A. Obeid. – Ricardo H. Vázquez. – Ovidio O. Zúñiga.-

INFORME

Honorable Cámara:

La Comisión de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios, al considerar el proyecto de declaración del señor diputado Natale y de la señora diputada Biglieri, cree innecesario abundar en más detalles que los expuestos en los fundamentos que lo acompañan, por lo que los hacen suyos y así lo expresa.

José O. Figueroa.-

(S-2662/03)

Proyecto de Comunicación

El Senado de la Nación



Proyecto de ley

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

Vería con agrado que el Poder Ejecutivo Nacional, a través del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, se sirva informar acerca de los siguientes puntos:

1. Los resultados del estudio de prefactibilidad para la construcción y funcionamiento bajo el régimen de concesión, de una línea férrea en la región patagónica, que se interconectaría con la red ferroviaria existente al norte, noroeste y nordeste de la República y que atravesando las provincias de Río Negro, Chubut y Santa Cruz llegue a la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, concretando la vinculación física de ésta con el continente, a través del Estrecho de Magallanes, acorde a lo determinado en la Ley 23.212; todo de acuerdo a lo normado en el artículo 1° de la Ley 24.364.
2. Si se ha constituido la Comisión Nacional pro Ferrocarril Transpatagónico, y de corresponder, cuáles han sido las conclusiones a la que la misma ha llegado a partir de su asesoría legal y técnica.
3. Si se ha puesto en conocimiento de las Cámaras Legislativas nacionales (artículo 4° de la Ley 24.364), las conclusiones y resultados del estudio requerido en el artículo 1° de la Ley 24.364 y cuales han sido las mismas.

Mario J. Colazo.-

(S-3173/05)

Proyecto de Comunicación

El Senado de la Nación

Se dirige al Poder Ejecutivo Nacional para:

- Manifestar su satisfacción por la financiación por parte del Gobierno de la Nación, de las obras para el cruce del estrecho de Magallanes por aguas jurisdiccionales argentinas entre Santa Cruz y Tierra del Fuego, así como por la firma del convenio entre ambos gobernadores provinciales.
- Solicitar, con la certeza de que así será, el apoyo económico necesario, así como una política de alto compromiso para lograr la ejecución de esta importante obra que unirá la isla de Tierra del Fuego con el continente a través



Proyecto de ley

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

de una conexión marítima permanente, paso fundamental para la integración definitiva de nuestro país.

Mario D. Daniele.-

-

(4669-D-2007)

Proyecto de Resolución

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Diríjase al Poder Ejecutivo Nacional para que, por intermedio de los organismos correspondientes:

1º.- Disponga de las medidas conducentes para la reactivación del proyecto de construcción de una línea férrea en la región patagónica, el cual se erige en base a la Ley 24.364, reglamentada por el decreto 1684/94.

2º.- Disponga de las medidas conducentes para la reactivación del proyecto que tiene como fin la construcción del puente naval austral con sistema roll on / roll off, el que unirá la Isla Grande de Tierra del Fuego con la provincia de Santa Cruz, dispuesto por la Ley 23.212.

Daniel Oscar Gallo.-

SENADO DE LA NACION
DIRECCION DE MESA DE ENTRADAS

14 DIC 2009

EXP. S. Nº 3356/09. Hora 15

Proyecto de ley



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

CREACIÓN DEL PUERTO DE LA CIUDAD DE RÍO GRANDE EN LA PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR

Artículo 1° : Créase en el ámbito de la ciudad de Río Grande, provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur el Puerto Multimodal y Terminal de Contenedores.

Artículo 2° : A los efectos de dar cumplimiento a lo estipulado en el artículo 1°, el Poder Ejecutivo Nacional y el Gobierno de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur suscribirán los convenios pertinentes.

Artículo 3° : El Poder Ejecutivo Nacional arbitrará las medidas presupuestarias necesarias para la aplicación de la presente Ley.

Artículo 4° : Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.



MARIO JOSEGE COLAZO
SENADOR NACIONAL
FPV



Proyecto de ley

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

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

Es evidente que en la actualidad, el transporte marítimo está influido por dos cuestiones operativas cada vez más importantes: los puertos y las Zonas de Actividades Logísticas (ZAL).

Hoy por hoy, lejos de operar de manera independiente entre sí, estas cuestiones apuntan a conectarse y funcionar de manera fluida para lograr agilizar las operaciones y generar un mayor valor agregado al movimiento general de las cargas.

En el transporte marítimo, los puertos configuran la cuestión más importante, cumplen sus funciones y son competitivos siempre y cuando estén en condiciones de ofrecer al comercio internacional y a las líneas navieras, servicios rápidos, flexibles y seguros y es en este contexto que la influencia de la función logística en los puertos (sobre la competitividad del comercio exterior) es muy alta.

En función de lo ya explicitado, los puertos modernos deben formar parte de las cadenas logísticas de producción, transporte y distribución y no funcionar como si fuera un eslabón independiente.

En esta comunión de ideas, creemos que la ciudad de Río Grande en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, es el lugar ideal para la creación de un puerto, que logre el mejor afianzamiento con la problemática de la logística en el comercio exterior, teniendo en cuenta fundamentalmente, que el noventa por ciento del desarrollo industrial de la provincia se realiza en el Parque Industrial de esta ciudad.

Con un puerto en la ciudad de Río Grande, lograríamos lo más



Proyecto de ley

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

Importante que hoy necesita un puerto moderno: la integración de la cadena logística de producción, transporte y distribución.

El nivel de integración hoy es fundamental, y se logra con una variada gama de servicios, que potencia la captación y fidelización del principal cliente del puerto: "la carga".

Pensar un puerto desde una perspectiva logística, supone que no solo se deben tener en cuenta las actividades que se desarrollan en el entorno del ámbito portuario, sino también la influencia que estas actividades tienen sobre el transporte anterior y posterior a dicho puerto.

Debemos considerar que la cadena de distribución no comienza en los puertos, lo hace en los lugares de producción de la materia prima que en nuestro caso refiere directamente a las fábricas instaladas en la ciudad de Río Grande, de donde salen las mercaderías que se consumirán en el Territorio Nacional Continental y en diversos países.

Las Zonas de Actividades Logísticas Portuarias (ZALP) generan valor agregado de diversas maneras como por ejemplo la agrupación y desagrupación de cargas, el embalaje, la paletización, el etiquetado, la consolidación y desconsolidación de contenedores, el almacenaje de contenedores, carga y descarga de mercadería a granel, etc.

Para lograr la racionalización de todas las actividades que intervienen en una cadena logística, es fundamental decidir cuando y dónde se realizarán las actividades.

La integración de los puertos en la cadena que va desde la producción hasta el consumo es fundamental, ya que no se trata solamente de una cadena de transporte, pues a lo largo de esta los productos se transforman de materia prima en productos terminados.

Desde un punto de vista logístico, los puertos ocupan un lugar estratégico en el sistema actual de producción, comercio y transporte internacional, en especial si tenemos en cuenta: a) que son los puntos de partida y



Proyecto de ley

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

llegada del transporte marítimo; b) que los mayores movimientos de mercaderías se realizan por vía marítima; c) los puertos constituyen la mayor interfaz entre modos de transporte, además de ser importantes centros de información y d) el puerto moderno es un importante y dinámico nodo de una red compleja de producción y distribución internacional.

En suma, debemos tener en cuenta que las Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) son áreas que si bien están conectadas con el resto de las operaciones portuarias, se especializan en las actividades de almacenamiento y distribución de las mercaderías y donde además se realizan actividades y se prestan servicios de valor agregado.

Como área de oferta integrada de actividades logísticas, las Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) se caracterizan por :

- Estar especialmente diseñadas para las operaciones logísticas
- Concentración de actividades de la segunda y tercera línea logística en el puerto
- Favorecer la optimización de los procesos y sinergia entre clientes y usuarios
- Estar concebida para la actividad logística
- Representar el nivel más alto de calidad de oferta del nodo logístico
- No ser una mera actividad inmobiliaria

Otra de las ventajas competitivas que tienen los puertos, tiene que ver con los efectos sinérgicos que generan las actividades logísticas dentro del área de servicio. Para un puerto es fundamental disponer de una Zona de Actividad Logística (ZAL), ya que esta diferenciación le brinda la posibilidad de poder atraer un mayor volumen de carga que puede ser enviada a través del mismo.

Esto genera una óptima relación entre el flujo de carga y los buques, la carga atrae a los buques y los buques atraen a la carga y de esta manera el puerto genera actividad y negocio.



Proyecto de ley

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

El puerto debe generar ingresos no solo a partir de un centro de distribución propiamente dicho en él ubicado, sino también como consecuencia del creciente flujo de carga a través del puerto.

De esta manera, si parte de los beneficios son trasladados a la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), esta podrá ofrecer el mismo servicio a un costo menor o mejorar su servicio por el mismo costo. Esta diferencia sólo es posible a partir de la sinergia ZAL-Puerto, ya que un centro de distribución desarrollando el negocio solamente a partir de su propia actividad no puede obtener estas ventajas.

Es importantísimo que los puertos además de contar con una ZAL portuaria, cuenten con facilidades para ser centro de transferencia de cargas intermodal (ferrocarril-camión-fluvial marítimo). ya que esto les brinda una ventaja comparativa desde el punto de vista logístico.

La utilización del ferrocarril en el tráfico portuario, tiene un efecto multiplicador con respecto al incremento de las mercaderías y además disminuye los impactos urbanos y regionales con la disminución de los efectos nocivos que tiene el transporte carretero.

La fortaleza obvia de un puerto es que tiene acceso directo al transporte marítimo y para la carga marítima, una Zona de Actividades Logísticas (ZAL) en un puerto, puede tener una ventaja en comparación a otro centro logístico de la región, si una ZAL se ubica cerca de un puerto el acceso desde y hacia las terminales portuarias será más corto y por ende más barato.

Si bien el diseño de las Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) es muy particular y depende de múltiples factores que muchas veces son locales, se puede observar las características principales de diseño de las mismas que sirven como ejemplo.

Se tomaron datos de siete de los más importantes puertos europeos, considerándose la carga transportada en toneladas en carga general y en TEUs; las hectáreas destinadas a las ZAL portuarias y se obtuvieron los siguientes ratios:



Proyecto de ley

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

- Hectáreas de ZAL por millón de TEUs
- Hectáreas de ZAL por millón de tons por CG (carga general)
- Toneladas de CG por TEUs

Según lo planteado anteriormente, los valores promedio arrojaron los siguientes resultados: a) 4,84 hectáreas de ZAL por millón de toneladas de CG; b) 60 hectáreas de ZAL por millón de TEUs y c) 12,6 toneladas de CG por TEUs. Estos valores referenciales permiten realizar un análisis macro de las necesidades de área logística que necesita un puerto o terminal de contenedores.

Por último, podemos evaluar los efectos que generan las ZAL tomando en cuenta las empresas, el entorno urbano, territorial, medio ambiente y economía regional:

- Efecto sobre las empresas: las ventajas distintivas que genera la instalación de una ZAL es contar con la suma de todos los factores beneficiosos para las empresas del sector. Los beneficios por funcionalidad para las empresas instaladas en una ZAL son similares al del resto de las plataformas. Los beneficios por localización son determinantes en una ZAL portuaria.
- Efectos sobre el entorno urbano, regional y medio ambiental: en general puede decirse que una Zona de Actividades Logísticas (ZAL) impacta de la siguiente manera: a) mejora la eficiencia de circulación y distribución de mercaderías; b) disminuye los costos generales del sistema económico y en especial del transporte; c) disminuye el costo general de las empresas que se instalan en una ZAL portuaria y se producen sinergias que favorecen a todos.
- Se generan nuevas actividades económicas.
- Se generan nuevos puestos de empleos, directos e indirectos.



Proyecto de ley

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

- Efectos en el sector del transporte: a) incremento de la competitividad de las empresas; b) elevación paulatina de las calidades urbanísticas y edificaciones; c) oportunidad de acceder a determinadas infraestructuras; d) ámbito idóneo para abordar innovaciones tecnológicas; e) beneficios derivados de la concentración de actividades y f) fidelización de tráficos.

Como referencia de la importancia de un puerto moderno y su implicancia en el mundo de hoy, podemos citar algunas de las estadísticas que encontramos en el puerto de Hamburgo (Alemania).

La Región Metropolitana de Hamburgo debe su explosivo crecimiento a su puerto que ostenta el título de segundo puerto de contenedores más grande de Europa.

Es el empleador más importante de la ciudad ya que genera directa e indirectamente ciento setenta mil (170.000) puestos de trabajo, convirtiéndose de esta manera en el factor económico más importante de la región, el mismo que aporta novecientos millones (900.000.000) de euros para el fisco.

A raíz de la importante pujanza que genera el puerto, el gobierno de la ciudad está invirtiendo 2,9 millones de euros en mejoras del puerto y una de las medidas más importantes que ha tomado el Senado es la profundización del río Elba para posibilitar la llegada al puerto de nuevos buques, barcos y cruceros de mayor tamaño.

También se piensa invertir en nuevas instalaciones portuarias y terminales para contenedores, se renovarán carriles portuarios y se ampliarán las medidas de protección contra inundaciones.

Algunas estadísticas de este coloso indican que en el año 2007 se transportaron ciento cuarenta millones de toneladas y 9,9 millones de contenedores estándares de 20 pies (TEU), lo que representa un once por ciento (11%) más en comparación al año anterior.

Ya en 2006 el puerto registró un gran aumento de 774.000 TEU a 8,9 millones de TEU en comparación a Rotterdam y Amberes.



Proyecto de ley

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

Está pronosticado que para el año 2015 habrá un aumento de dieciocho millones de unidades transportadas.

Actualmente el puerto posee las siguientes características de capacidad de almacenamiento:

- Traslado total en 2007: 140 millones de toneladas
- Traslado de contenedores en 2007: 9,9 millones de TEU (unidades de 20 pies)
- Porcentaje de contenedores: 97,1%
- Arribos de barcos en 2007: 12.000
- Área portuaria: 7.241 hectáreas
- Muros en el muelle: 41 kilómetros
- Atracaderos para barcos transoceánicos: 320

Después del ingreso de los estados vecinos del Mar Báltico a la Unión Europea (UE), Hamburgo se ha convertido en la plataforma comercial central en el sector báltico.

Corresponde una cuarta parte de todos los contenedores trasladados en Hamburgo al comercio báltico y al de Europa del Este. También para los países Escandinavos es la ciudad hanseática de Hamburgo el foco comercial más importante en Europa del Norte.

Con respecto al tráfico fluvial entre Hamburgo y los países bálticos se batió el record con 2,7 millones de TEU, que representa un aumento de alrededor de 280.000 TEU (+11,7%) en comparación al año 2006. De esta manera, en Hamburgo confluyen las corrientes mundiales de mercancías y allí vuelven a dispersarse.

Este puerto con sus grandes depósitos se ha transformado en "el centro de confluencia de una globalización galopante" en el que la moneda mundial de la logística, aquí presente por doquier, se ha transformado en una caja gigante de metal llamada "contenedor".



Proyecto de ley

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

En Hamburgo hay por año cinco veces más contenedores que habitantes de la ciudad, si se pusieran todos los contenedores, uno detrás de otro, se formaría una fila que daría tres veces la vuelta al mundo.

Por último podemos dar una breve síntesis del primer puerto de mercancías del mundo y tercero por movimiento de contenedores : el puerto de Shangai. Este puerto acaba de poner en funcionamiento la segunda fase de la construcción del puerto de Yangshan, que una vez terminado en 2020 será el mayor puerto del planeta con más de trece millones de TEU anuales.

Cuando la obra de Yangshan esté concluida, será la mayor del planeta con una capacidad anual de más de 13,4 millones de TEU (unidades de medición estandarizada de contenedores de 20 pies). En la segunda fase de construcción se prevé aumentar la línea de atracaderos del puerto hasta los 3 kilómetros y elevar la capacidad de manejo de contenedores de Shangai en 2,1 millones de TEU anuales.

Este año las autoridades locales esperan que Shangai supere los 21 millones de TEU gestionados (en 2005 Shangai fue el tercer puerto del planeta en movimiento de contenedores, con 18,1 millones de TEU atrás de Singapur y Hong Kong y el primero en volumen de carga gestionada con 443 millones de toneladas .

La combinación de las fases uno y dos del puerto de Yangshan le permitirán aumentar sus capacidades de transferencia de envíos de barco a barco y reforzará su función de puerto intercambiador.

Este puerto situado sobre unas islas en el Mar de la China Oriental y unido al continente por un puente de treinta y dos kilómetros de largo, que se alza sobre las aguas, tiene un calado de dieciséis metros, profundidad que le permite recibir a los mayores buques del mundo.

Señor Presidente, es por demás claro que en la actualidad es sumamente necesario contar con un puerto que a la par de los puertos modernos



Proyecto de ley

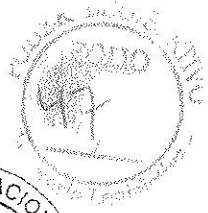
El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

del mundo, brinden servicios logísticos e integrales a las cargas y que estratégicamente integren una cadena logística de producción, transporte y distribución de mercaderías.

Por la importancia de lo expuesto, solicito a las Señoras y Señores Senadores me acompañen en la sanción del presente Proyecto de Ley.



MARIO JORGE COLAZO
SENADOR NACIONAL
FPV



Proyecto de ley

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

ANEXO

ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

LEY 24.093

Ley de puertos - Derogación de diversas normas

Sanción: 3 junio 1992

Promulgación: 24 junio 1992

Publicación B.O. 26/6/92

TITULO I — Ambito de aplicación

Art. 1° — Todos los aspectos vinculados a la habilitación, administración y operación de los puertos estatales y particulares existentes o a crearse en el territorio de la República, se rigen por la presente ley.

Art. 2° — Denomínase puertos a 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. Quedan comprendidas dentro del régimen de esta ley las plataformas fijas o flotantes para alijo o completamiento de cargas.



Proyecto de ley

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

Art. 3° — Quedan excluidos del régimen previsto en la presente ley, los puertos o sectores de éstos, destinados exclusivamente para el uso militar o el ejercicio del poder de policía estatal.

TITULO II — De la habilitación

CAPITULO I — De los puertos existentes o a crearse

Art. 4° — Requieren habilitación del Estado nacional todos los puertos comerciales o industriales que involucren al comercio internacional o interprovincial.

Art. 5° — La habilitación de todos los puertos referidos en el art. 40 debe ser otorgada por el Poder Ejecutivo, según lo establecido en esta ley, comunicando dicha decisión al Congreso dentro del plazo de diez días hábiles, contados a partir de la fecha del decreto respectivo.

Art. 6° — A los efectos de la habilitación, la autoridad competente deberá tener en cuenta las siguientes pautas:

- a) Ubicación del puerto;
- b) identificación de las instalaciones portuarias;
- c) Individualización de las personas físicas o jurídicas, titulares de los puertos;
- d) Clasificación de los puertos, según la titularidad del inmueble donde se encuentren ubicados, según su uso y según su destino; categorizaciones que serán definidas por el titular del puerto;
- e) Aspectos vinculados con la defensa y seguridad nacional;
- f) incidencia en el medio ambiente, niveles máximos de efluentes gaseosos, sólidos y líquidos;
- g) Afectación del puerto al comercio interprovincial y/o internacional;
- h) Normas de higiene y seguridad laboral;
- i) Control aduanero y de migraciones;
- j) Policía de la navegación y seguridad portuaria.

Art. 7° — Los puertos se clasificarán en:

1. Según la titularidad del inmueble:



Proyecto de ley

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

Nacionales

Provinciales

Municipales

De los particulares

2. Según su uso:

Uso público

Uso privado

Son considerados puertos de uso público:

Aquellos que, por su ubicación y características de la operatoria deban prestar obligatoriamente el servicio a todo usuario que lo requiera.

Son considerados puertos de uso privado Aquellos que, ofrezcan y presten servicios a buques, armadores, cargadores y recibidores de mercaderías, en forma restringida a las propias necesidades de sus titulares o las de terceros vinculados contractualmente con ellos. Dicha actividad se desarrollará dentro del sistema de libre competencia, tanto en materia de precios como de admisión de usuarios.

3. Según su destino, e independientemente de la titularidad del dominio del inmueble y de su uso:

Comerciales

Industriales

Recreativos en general

Se consideran puertos comerciales, aquellos cuyos destinos es la prestación de servicios a buques y cargas, cobrando un precio por tales servicios.

Son considerados puertos industriales, aquellos en los que se opere exclusivamente con las cargas específicas de un proceso industrial, extractivo o de captura debiendo existir una integración operativa entre la actividad principal de la industria y el puerto.



Proyecto de ley

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

Son considerados puertos recreativos en general, los deportivos, científicos o turísticos locales.

Art. 8° — El destino de los puertos podrá ser modificado con autorización previa y expresa de la autoridad de aplicación. No se considerará cambio de destino la modificación de las instalaciones que resulte de los avances tecnológicos en el proceso industrial, de las exigencias del mercado y de las materias primas o productos elaborados que se embarquen o desembarquen en dichos puertos.

CAPITULO II — De los puertos en funcionamiento

Art. 9° — Los puertos y terminales particulares que a la fecha de promulgación de esta ley se encuentren en funcionamiento con autorización precaria otorgada por autoridad competente y conforme a las normas que regulaban la materia, serán definitivamente habilitados por el Poder Ejecutivo nacional, quien deberá comunicar esta decisión al Congreso Nacional, dentro del plazo de diez (10) días hábiles contados a partir de la fecha de la resolución.

CAPITULO III — Consideraciones generales

Art. 10. — La habilitación de todos los puertos mantendrá su vigencia mientras continúe la actividad de los mismos y el mantenimiento de las condiciones técnicas y operativas exigidas por la presente ley y su reglamentación y que dieron lugar a la habilitación respectiva.

TITULO III — De la administración y operatoria portuaria

CAPITULO I — De la transferencia del dominio, administración o explotación portuaria nacional a los Estados provinciales y/o a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y/o a la actividad privada

Art. 11. — A solicitud de las provincias y/o de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, en cuyos territorios se sitúen puertos de propiedad y/o administrados por el Estado nacional, y mediante el procedimiento que al respecto determine la reglamentación, el Poder Ejecutivo les transferirá a título gratuito, el dominio y la administración portuaria.

En caso que las jurisdicciones indicadas en el párrafo anterior no demostrasen interés por la mencionada transferencia del dominio o administración de esos puertos, el Poder Ejecutivo podrá mantenerlos bajo la órbita del Estado nacional, transferirlos a la actividad privada o bien desafectarlos.

CAPITULO II— De la administración y operatoria estatal

Art. 12. — En el caso especial de los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe, la transferencia prevista en el artículo anterior se



Proyecto de ley

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

efectuará a condición de que, previamente, se hayan constituido sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales que tendrán a su cargo la administración de cada uno de esos puertos. Estos entes se organizarán asegurando la participación de los sectores particulares interesados en el quehacer portuario, comprendiendo a los operadores, prestadores de servicios, productores usuarios, trabajadores y demás vinculados a la actividad. Las provincias en cuyo temario se encuentre emplazado el puerto y él o los municipios en cuyo o cuyos ejidos se halle situado el puerto también tendrán participación en los entes, de acuerdo a la modalidad que establezca el estatuto respectivo de cada puerto. Las personas jurídicas que administren y exploten los puertos mencionados tendrán la facultad de determinar el propio tarifario de servicios, debiendo invertir en el mismo puerto el producto de su explotación, conforme lo establezca el estatuto respectivo.

Art. 13. — La administración de los puertos nacionales podrá operar y explotar a éstos por sí, o bien ceder la operatoria y explotación a personas jurídicas estatales, mixtas o privadas, a través de contratos de concesión de uso o locación total o parcial, mediante el procedimiento de licitación pública y conforme a las disposiciones de la presente ley.

Art. 14. — La administración de los puertos nacionales, podrá celebrar acuerdos con personas físicas o de existencia ideal, a fin de reparar, modificar, ampliar, o reducir las instalaciones existentes o construir nuevas, para la prestación de servicios portuarios, mediante la adopción de cualquier alternativa de procedimiento que determine la autoridad de aplicación, conforme la legislación vigente.

Art. 15. — En caso de licitación de obras públicas para la construcción o reparación de puertos e instalaciones, muelles, elevadores, terminales de contenedores y toda otra instalación principal o accesorio, la administración comitente podrá celebrar acuerdo de anticresis.

Art. 16. — Los plazos de cualquiera de los contratos mencionados en los artículos anteriores, deberán permitir la amortización racional de las inversiones acordadas entre las partes.

CAPITULO III — De la administración y operatoria de los puertos particulares.

Art. 17. — Los particulares podrán construir, administrar y operar puertos de uso público o de uso privado, con destino comercial, industrial o recreativo, en terrenos fiscales o de su propiedad.



Proyecto de ley

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

Art. 18. — Los buques y las cargas que operen en los puertos de los particulares estarán exentos del pago al Estado de derechos y tasas por servicios portuarios que éste no preste efectivamente.

Art. 19. — La reglamentación establecerá los servicios mínimos y esenciales que deberán prestarse a los buques y a las cargas en los puertos de uso público comerciales, y las instalaciones que deberán facilitarse a las autoridades policiales y de control, tanto en los puertos de uso público como de uso privado y cualquiera sea su destino.

CAPITULO IV — Consideraciones generales

Art. 20. — El responsable de cada puerto, cualquiera sea su titular y clasificación de éste, tendrá a su cargo: el mantenimiento y mejora de las obras y servicios esenciales, tales como profundidades y señalización de los accesos y espejos de agua, instalaciones de amarre seguro, remolque y practicaje. La referida responsabilidad deberá ejercerse en un todo de acuerdo a las normas vigentes emitidas en función del poder de policía que ejerce el Estado nacional en estas materias. La Prefectura Naval Argentina será la autoridad competente para expedir las licencias habilitantes para ejercer el practicaje.

TITULO IV — De la jurisdicción y control

Art. 21. — Todos los puertos comprendidos en la presente ley están sometidos a los controles de las autoridades nacionales competentes, conforme a las leyes respectivas, incluida entre otras la legislación laboral, de negociación colectiva y las normas referentes a la navegación y el transporte por agua, y sin perjuicio de las competencias constitucionales locales. Las autoridades de aplicación deben coordinar tales controles ejercidos en razón de las responsabilidades inherentes a los organismos nacionales al solo efecto de que no interfieran con las operaciones portuarias.

TITULO V — De la autoridad de aplicación

Art. 22. — La autoridad de aplicación de la presente ley, será la que determine el Poder Ejecutivo en el ámbito del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación, o en el que en el futuro absorba su competencia, y tendrá las siguientes funciones y atribuciones, sin que esta enunciación pueda considerarse taxativa:

a) Asesorar al Poder Ejecutivo nacional en la habilitación de los puertos conforme a los arts. 5° y 9° de la presente ley;

b) Controlar dentro del ámbito de la actividad portuaria el cumplimiento de las disposiciones de la presente ley y de las reglamentaciones que en su consecuencia se dicten en el orden competencia nacional;



Proyecto de ley

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

- c) Controlar que los titulares de las habilitaciones portuarias otorgadas, den cumplimiento a los proyectos constructivos y operativos que justificaron su solicitud, y den a los puertos e instalaciones portuarias la finalidad que condicionó la habilitación. Podrá suspender dichas habilitaciones hasta que sean restablecidas las condiciones exigidas o cancelarla definitivamente, cuando circunstancias objetivas y debidamente probadas, acrediten la imposibilidad de su restablecimiento;
- d) Promover y hacer efectiva la modernización, eficacia y economicidad de cada uno de los puertos del Estado nacional;
- e) Estimular y facilitar la inversión privada en la explotación y administración de los puertos;
- f) A su requerimiento, dar asesoramiento técnico y jurídico a las provincias y/o municipios que promuevan las instalaciones de puertos en sus respectivos territorios;
- g) Proponer al Poder Ejecutivo nacional las políticas generales en materia portuaria y de vías navegables;
- h) Establecer acuerdos delimitando las responsabilidades en el dragado de accesos y dársenas de cada puerto, en el caso que ello fuera necesario en zonas donde la responsabilidad sea de dudosa o conflictiva determinación;
- i) Controlar, subsidiariamente, en el ámbito portuario el cumplimiento de cualquier ley o reglamentación cuya aplicación compete a una autoridad nacional;
- j) Coordinar la acción de los distintos organismos de supervisión y control del Estado nacional que actúan dentro del ámbito portuario, con el fin de evitar la superposición de funciones, y facilitar el funcionamiento eficiente del puerto en sí mismo y de los servicios que en él se prestan; todo ello, sin perjuicio de las leyes y reglamentos vigentes en la materia;
- k) Aplicar las sanciones que correspondan por la comisión de las infracciones previstas en el art. 23, inc. a) de la presente ley;
- l) Fijar el plazo de amortización de las inversiones a los efectos de lo dispuesto en el art. 16 de esta ley; para el caso de los puertos propiedad del Estado nacional;



Proyecto de ley

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

II) Fijar la alternativa de procedimiento para celebrar acuerdos con personas físicas o de existencia ideal a los fines de lo dispuesto en el art. 14 de esta ley para el caso de los puertos propiedad del Estado nacional.

TITULO VI — De la reglamentación

Art. 23. — El Poder Ejecutivo nacional reglamentará la presente ley en un período de ciento ochenta días a partir de su promulgación:

Entre Otros aspectos la reglamentación contendrá:

a) El régimen disciplinario al que se someterán los incumplimientos de las disposiciones legales o reglamentarias en que incurrieren los titulares de las administraciones portuarias. Las sanciones podrán ser: suspensión de la habilitación por tiempo determinado y caducidad de la habilitación; quedando abierta en todos los casos la vía recursiva ante la autoridad que corresponda en el ámbito administrativo así como ante la justicia competente.

b) La obligatoriedad de llevar en todos los puertos registros contables y de las operaciones realizadas, que permitan un fácil acceso a la información necesaria para el ejercicio de las competencias de la autoridad de aplicación.

c) Las condiciones que deben reunir los peticionantes de las habilitaciones o concesiones de uso, explotación y/o administración de los puertos.

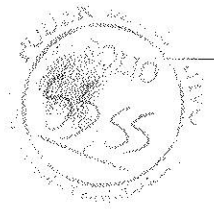
d) La enumeración de los servicios mínimos y esenciales y las instalaciones que deberán facilitarse a las autoridades policiales y de control en los puertos conforme al art. 19 de la ley.

e) Pautas referidas a los criterios de higiene y seguridad laboral, incidencia ambiental, controles sanitarios.

TITULO VII — Consideraciones finales

Art. 24. — Deróganse las leyes 16.971, 16.972, 21.892, 22.080, el dec. 10.059/43 ratificado por ley 13.895 y toda otra norma legal o reglamentaria en cuanto se oponga a la presente. Derógase el anexo I de la ley 23.696 en cuanto dice: Administración General de Puertos descentralización y provincialización. Concesión total o parcial de puertos o instalaciones portuarias.

Art. 25. — Comuníquese, etc.



Proyecto de ley

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

DECRETO 1029

Art. 1° — Observase la parte del art. 11 del proyecto de ley registrado bajo el 24093 que menciona a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

Art. 2° — Observase la parte del art. 24 del proyecto de ley registrado bajo el 24093 que dispone la derogación del anexo I de la Ley 23696 en cuanto dice: Administración General de Puertos, descentralización y provincialización. Concesión total o parcial de puertos o instalaciones portuarias.

Art. 3° — Con las salvedades establecidas en los artículos precedentes, cúmplase, promúlgase y téngase por ley de la Nación el proyecto de ley registrado bajo el 24093.

Art. 4° — Comuníquese, etc. — Menem. — Di Tella.