

## Legislación Nacional

DECRETO 357/1998PUERTOSPuerto de Buenos Aires. Obras para el dragado y mantenimiento. Concesión de obras públicas por peaje. Régimindel 27/3/1998; publ. 14/4/1998Visto el expte. 5-002879/97 del registro del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, yConsiderando:Que el programa de reconversión de las vías navegables, que se viene ejecutando a partir del año 1989, está conformado por una serie de acciones, que en forma sistemática han permitido la materialización de las obras destinadas a contar con cursos de agua en condiciones aptas para el tráfico comercial por vía marítima y fluvial. Que en el marco de las iniciativas recién mencionadas, por el art. 1 del decreto 863 del 29 de abril de 1993, se facultó al Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos a efectos de producir el llamado a licitación pública nacional e internacional, por el régimen de concesión de obra pública por peaje, para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de redragado de la vía navegable troncal, comprendida entre el kilómetro 584 del Río Paraná, tramo exterior de acceso al Puerto de Santa Fe y la zona de aguas profundas naturales en el Río de la Plata exterior hasta la altura del Kilómetro 205,3 del Canal Punta Indio utilizando la ruta por el Canal Ingeniero Emilio Mitre. Que mediante el decreto 253 del 21 de febrero de 1995, el Poder Ejecutivo nacional adjudicó la licitación reseñada precedentemente, aprobando asimismo el contrato de concesión oportunamente suscripto a su respecto. Que la ejecución de las obras involucradas en la concesión tratada ha generado para el transporte fluvial desarrollado en aguas del Río Paraná y del Río de la Plata, condiciones de capacidad portante y seguridad operativa nunca antes alcanzadas, situación que ha impactado extraordinariamente en la eficiencia de las prestaciones, con la consiguiente reducción de costos. Que complementariamente a las transformaciones cumplidas en el ámbito específicamente vinculado a las vías navegables, se ha desarrollado al amparo de la ley 24093, la redefinición completa del sector portuario, para cuya consecución se han puesto en funcionamiento herramientas tales como la descentralización administrativa, la provincialización o municipalización de las instalaciones, el concesionamiento y la operación de las terminales por los particulares, instrumentos todos, que han posibilitado la introducción de criterios de competitividad y transparencia, que sumados a las inversiones que se vienen realizando, han modificado la consideración de la actividad. Que en lo referente al Puerto de Buenos Aires, mediante decreto 1019 del 17 de mayo de 1993, se viabilizó la convocatoria de la licitación pública nacional e internacional para la concesión integral de las terminales del denominado "Puerto nuevo". Que en virtud de los procedimientos cumplidos de acuerdo a lo indicado en el considerando anterior, se procedió a la adjudicación de las terminales portuarias en que quedó diagramada la operatoria comercial del Puerto de Buenos Aires. Que merece destacarse que la motivación fundante de la convocatoria recién precisada, vinculada a la necesidad imperiosa de eficientizar las condiciones de la actividad del Puerto de Buenos Aires, se ha venido cumpliendo mediante la optimización operativa de la infraestructura concesionada, la introducción de prácticas competitivas, entre las propias terminales del puerto, y entre éste y otras estaciones portuarias del área, la mejora de la calidad del servicio, con la consiguiente disminución de los tiempos de estadía de los buques, todo ello en un marco de transparencia que permite asistir a un proceso de aumento de los volúmenes de carga operados y de reducción de los costos portuarios, con su directo reflejo en el valor de los fletes. Que sin perjuicio de lo expuesto, las necesidades de un comercio exterior en permanente expansión que inspiran los procesos de integración regional y hemisférica, así como el fenómeno de globalización de la economía, impulsan a continuar las acciones que permitan sostener y ampliar los logros alcanzados en el sector portuario. Que en este sentido, cualquiera sean las estrategias que se persigan para la movilidad de la región, el Puerto de Buenos Aires se constituye como su principal centro de transferencia de cargas y punto integrador de las operaciones del transporte marítimo, fluvial y terrestre. Que para posibilitar la continuidad de las acciones emprendidas en el área de puertos y vías navegables y a la vez afrontar la demanda creciente, se hace necesario proveer los mecanismos tendientes a permitir la adecuada operatoria interna y accesibilidad del Puerto de Buenos Aires, a cuyos efectos debe disponerse la ejecución de las obras de dragado de apertura y mantenimiento de su vaso portuario y de los canales de acceso al mismo, así como la de sus obras accesorias y complementarias. Que por otra parte, las tareas de dragado y mantenimiento indicadas, ya se encontraban previstas en los documentos licitatorios que sirvieron de base para la adjudicación de las terminales del Puerto de Buenos Aires, siendo oportuno asegurar por las obras descriptas, las condiciones náuticas mínimas compatibles con las de la vía navegable troncal del Río de la Plata, obligación a cargo del Estado nacional. Que conforme las conclusiones arribadas en los análisis técnicos efectuados, el sistema de depósito de materiales de refulado mediante la creación de recintos específicos en áreas próximas a aquellas donde se lleven a cabo las tareas de dragado a licitarse, se presenta como el más conveniente, tanto en lo estrictamente operativo, como en lo referente al costo de los trabajos. Que asimismo debe preverse el aprovechamiento de los recintos provenientes del depósito y consolidación de los materiales de refulado producto de las tareas ya reseñadas, afectándolos al uso portuario, tanto en lo atinente a su utilización operativa, como en lo referente a su aprovechamiento económico. Que lo recién expuesto encuentra su fundamento en la imposibilidad material de reservar nuevas áreas con destino a la expansión del Puerto de Buenos Aires, así como en la de habilitar

opciones para la viabilidad económica del emprendimiento. Que la importancia de las obras a ejecutarse justifica plenamente su declaración de interés público, extensiva a los procedimientos licitatorios que se cumplan a su respecto, así como la revisión de las situaciones de ocupación precaria y revocables que existan en el área del Puerto Nuevo de Buenos Aires. Que la ley 17520 , modificada por su similar 23696, habilita que a través del régimen de concesión de obra pública con pago de peaje se encare la construcción, mantenimiento, administración y explotación de una obra de las características antes mencionadas, debiéndose impulsar un procedimiento licitatorio abierto a fin de seleccionar a los futuros concesionarios. Que a efectos de ponderar las mejores opciones para la ejecución de las obras tratadas, es del caso prever que la autoridad de aplicación determine la forma, etapas y cantidad de los procedimientos licitatorios a emprenderse. Que dada la naturaleza de las operaciones portuarias y las obligaciones asumidas en los procesos de privatización cumplidos a su respecto, la determinación del monto del peaje, mediante el cual se deberá financiar parcialmente la ejecución de las obras, así como su mecanismo de percepción, deberán ajustarse necesariamente a dichas particularidades. Que en este contexto, resulta conveniente dejar establecido que la tarifa que en definitiva resulte de aplicación, deberá ajustarse a las previsiones de la ley 17520 , modificada por su similar 23696 , de modo tal que el monto resultante no sea superior al valor económico medio del servicio involucrado. Que como consecuencia de lo precedentemente expuesto, se ha previsto que, sobre las bases que en definitiva apruebe la autoridad de aplicación, el Estado nacional pueda complementar los requerimientos de financiamiento que superen los ingresos específicos obtenidos en forma directa o indirecta por el uso de la obra. Que en este escenario resulta oportuno anticipar que, de existir aportes a cargo del Estado nacional, estos se regirán por las prescripciones del decreto 642 del 11 de julio de 1997. Que dentro de las consideraciones técnicas para la ejecución de las obras se determinarán los procedimientos que aseguren una adecuada disposición final de los materiales de refulado obtenidos como consecuencia de las tareas de dragado dispuestas, quedando comprendidos dentro del marco licitatorio a establecerse todos los trabajos que se requieran hasta la consolidación de los recintos para los citados materiales. Que resulta conveniente que la Administración General de Puertos Sociedad del Estado (en liquidación), o el ente que la suceda o reemplace, asuma el carácter de órgano de control de la concesión, velando por el cumplimiento de las obligaciones que oportunamente asuma el concesionario, y por la protección de los derechos de los usuarios. Que dado el ámbito geográfico donde se desarrollará la concesión, y a fin de posibilitar la participación en la implementación integral del proyecto de otras jurisdicciones distintas del Estado nacional, es conveniente facultar a la autoridad de aplicación para suscribir los acuerdos y convenios que sean pertinentes. Que en atención a la importancia de las obras a ejecutarse, resulta conveniente autorizar al Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos a efectuar el llamado a licitación pública nacional e internacional en el más breve plazo que admitan las tramitaciones de estilo. Que ha tomado la intervención que le compete la Dirección General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos. Que la presente medida se dicta en ejercicio de las facultades conferidas por la ley 17520 , modificada por la ley 23696 , y por el art. 99 , inc. 1 de la Constitución Nacional. Por ello, El presidente de la Nación Argentina decreta: Art. 1.– Dispónese que las obras para el dragado de apertura y mantenimiento del vaso portuario y canales de acceso al Puerto de Buenos Aires y la construcción y mantenimiento de sus obras accesorias y complementarias serán otorgadas bajo el régimen de concesión de obra pública por peaje en el marco de la ley 17520 , modificada por su similar 23696 , y de conformidad a los lineamientos del presente decreto. Art. 2.– La autoridad de aplicación fijará los criterios de ejecución de las obras indicadas en el artículo precedente, estableciendo que las mismas se lleven adelante en una o varias etapas, y en su caso, que el llamado a licitación a su respecto se efectivice mediante una convocatoria integral, o en instancias separables. Asimismo, la autoridad portuaria nacional propondrá a la autoridad de aplicación el marco destinado a reglar la administración, mantenimiento y explotación de las nuevas áreas portuarias que se habiliten como consecuencia de las obras a emprenderse, a cuyos efectos podrá también modificar o reasignar el uso o afectación actual de otros espacios contiguos o aledaños. Art. 3.– Las obras de dragado de apertura y mantenimiento del vaso portuario y canales de acceso al Puerto de Buenos Aires y la construcción y mantenimiento de sus obras accesorias y complementarias, serán dadas en concesión mediante licitación pública nacional e internacional en concordancia con lo establecido por la ley 17520 , modificada por su similar 23696, debiendo ajustarse además a las siguientes pautas: a) La tarifa que en concepto de peaje, directo o indirecto, debe abonar el usuario, no será superior al valor económico medio del servicio ofrecido, de conformidad con lo establecido en la ley 17520 , modificada por su similar 23696 . b) La autoridad de aplicación determinará la modalidad de la concesión, conforme lo previsto en la ley 17520 , modificada por su similar 23696 . c) La autoridad de aplicación aprobará el pliego para la licitación. Dicho pliego deberá contemplar los mecanismos necesarios para evaluar las ofertas y seleccionar al concesionario dentro de un marco de transparencia, que permita a los proponentes la más amplia participación en el proceso y un acceso amplio a los estudios previos, información y documentación licitatoria. d) La autoridad de aplicación podrá incorporar a la concesión que se licite, en áreas operativas específicas, la ejecución total o parcial del objeto indicado en el art. 1 del presente decreto, sin derecho al cobro de peaje, pudiendo delegar total o parcialmente en la Secretaría de Transporte a través de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables del Ministerio de Economía y

Obras y Servicios Públicos la facultad de fijar los parámetros de orden técnico, económico financiero y/o tarifario a los que deberán ajustarse los proponentes al elaborar sus ofertas.e) La autoridad de aplicación podrá incorporar como mecanismo de financiamiento de las obras a ser concesionadas, el establecimiento de aportes a cargo del Estado nacional, o de otras jurisdicciones locales, si así se lo acordara con ellas, en concepto de compensaciones no reintegrables, bajo la forma de subsidios, subvenciones o similares, cuya magnitud y oportunidad deberá resultar de los análisis económico financieros correspondientes.f) En caso de disponerse para el financiamiento de las obras aportes de la naturaleza detallada en el punto precedente, su tratamiento impositivo se regirá conforme a lo establecido por el decreto 642 del 11 de julio de 1997.g) El procedimiento para llamar a licitación, calificar oferentes, evaluar ofertas y seleccionar al oferente será llevado a cabo por la autoridad portuaria nacional, a través de la Comisión Especial de licitación que designe al efecto la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, conforme la organización funcional aprobada por el art. 3 del decreto 756 del 11 de agosto de 1997 o sus modificatorias.h) Facúltase a la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, a través de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables a proponer, la afectación al dominio público de las franjas costeras y/u otras parcelas necesarias para el cumplimiento del presente decreto.i) La Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, a través de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, queda facultada para incluir en el proyecto todas las acciones que contribuyan al mejoramiento del medio ambiente y la preservación del equilibrio ecológico, mediante la utilización de tecnologías adecuadas para el manejo de los materiales de refulado u otros provenientes de las tareas de dragado y acondicionamiento de las áreas portuarias y fluviales sobre las que recae el objeto del llamado a licitación a convocarse, su tratamiento o disposición final, así como en lo referente a las obras accesorias y complementarias que se ejecuten.j) No será de aplicación ningún régimen que privilegie la adquisición de bienes o servicios de origen local.k) Sin perjuicio de lo expuesto en el punto precedente, las bases de la licitación podrán contener pautas que prioricen aquellas ofertas que en un plano de igualdad con otras posturas formuladas, incorporen personal o equipamiento, a cargo o de propiedad del licitante.l) Los procedimientos destinados a poner en ejecución las disposiciones del presente decreto, así como los actos preparatorios o de instrumentación requeridos a tal fin, quedan exentos de efectuar los aportes previstos en el art. 14 de la ley 21626.Art. 4.– Los recursos de la concesión provendrán de las tarifas de peaje, de los aportes que realicen el Estado nacional, u otras jurisdicciones, en concepto de compensaciones no reintegrables bajo la forma de subsidios, subvenciones o similares, así como de otras actividades colaterales que se autoricen.Durante el período de la concesión se podrán realizar revisiones periódicas de las proyecciones de ingresos por peaje a fin de analizar las consecuencias a futuro de las modificaciones que pudieran haberse producido.Art. 5.– En la licitación se establecerá que los trabajos de mayor significación deberán realizarse dentro de los primeros años de vigencia del contrato.Art. 6.– La tarifa que en concepto de peaje, directo o indirecto, debe pagar el usuario, no podrá superar el valor económico medio de los servicios prestados. El contrato de concesión asegurará el respeto del régimen tarifario acordado durante todo el período de la concesión.Art. 7.– La autoridad de aplicación deberá contemplar el más amplio ejercicio de los derechos de información y petición de los usuarios.Art. 8.– Facúltase a la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos para establecer el cronograma al que se sujetarán las etapas y procedimientos de la licitación, así como a producir, en su caso, las adecuaciones a dicho cronograma según las necesidades que surjan durante el desarrollo de la licitación. Asimismo, queda facultada para establecer cronogramas particulares con relación a las acciones mencionadas en el art. 3 del presente decreto, conforme lo que se disponga de acuerdo a lo establecido en el art. 2 del presente decreto.Art. 9.– El Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos será la autoridad de aplicación del presente decreto, quedando expresamente facultado para aprobar la documentación licitatoria, efectuar el llamado a licitación pública nacional e internacional y a aprobar y suscribir “ad referendum” del Poder Ejecutivo nacional el contrato de concesión.Art. 10.– La Administración General de Puertos Sociedad del Estado (en liquidación), o el organismo que la suceda o reemplace, será responsable de llevar a cabo, en el carácter de órgano de control, las tareas de supervisión y contralor del contrato de concesión, así como las de velar por la protección de los usuarios.Art. 11.– Declárase de interés público la ejecución de las obras de dragado de apertura y mantenimiento del vaso portuario y canales de acceso al Puerto de Buenos Aires; y la construcción, mantenimiento, administración y explotación de sus obras accesorias y complementarias, así como los procedimientos licitatorios que se cumplan a su respecto, y en estado de revisión todos los permisos de uso en espacios correspondientes al área del Puerto Nuevo de Buenos Aires, facultándose a la Administración General de Puertos Sociedad del Estado (en liquidación), o el organismo que la suceda o reemplace, para proceder a su revocación.Art. 12.– Establécese que las nuevas áreas portuarias que se habiliten como consecuencia de las obras a emprenderse, así como otros espacios que se destinen al uso portuario de conformidad a lo establecido en el art. 2 del presente decreto, continuarán bajo dominio del Estado nacional, administradas por la Administración General de Puertos Sociedad del Estado (en liquidación), o el organismo que la suceda o reemplace.Art. 13.– Determínase que las facultades conferidas por el art. 2 de este decreto, serán ejercidas sobre inmuebles de propiedad del Estado nacional, ubicados en el

área detallada en el anexo I que forma parte del presente decreto, conforme el croquis que obra como anexo II del mismo. Art. 14.– El Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos queda expresamente facultado para suscribir con la provincia de Buenos Aires y/o con el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, todos los acuerdos y convenios necesarios para la implementación integral del proyecto de las obras a concesionarse. Art. 15.– Déjase sin efecto cualquier disposición precedente que se oponga al presente decreto, impida o dificulte su puesta en ejecución y cumplimiento. Art. 16.– Comuníquese, etc. Menem – Rodríguez – Fernández

Nota: Este decreto se publica sin el anexo II. La documentación no publicada puede ser consultada en la Sede Central de esta Dirección Nacional (Suipacha 767, Capital Federal).

**Anexo IDELIMITACIÓN TERRESTRE ÁREA PORTUARIA AL SUR**

La zona portuaria se encuentra delimitada al sur por una línea imaginaria que es prolongación del eje de la avenida Córdoba desde su intersección con la línea municipal este de la avenida Eduardo Madero, continuando su recorrida de oeste a este, hasta encontrar el Río de la Plata siguiendo una poligonal que empalma con el malecón sur.

**AL OESTE** Cruce entre la línea imaginaria del límite sur, con la verja portuaria, continuando la zona por la antedicha verja la que realiza un recorrido por la avenida Eduardo Madero, calle San Martín y fondos del terreno ocupado por el edificio de la Armada Argentina (edificio Libertad), dependiente del Ministerio de Defensa, hasta encontrarse con la avenida Presidente Ramón S. Castillo. Continuando el límite desde este último punto intersección por la indicada avenida Presidente Ramón S. Castillo y en correspondencia con la verja portuaria existente: se recorre dicha avenida hasta la intersección con el ingreso al área portuaria denominada entrada Wilson, en coincidencia con la calle 8, donde se produce el quiebre de la línea de delimitación hacia el sudoeste. Desde dicho quiebre se prosigue recorriendo una poligonal por las calles 8, sin nombre y 6, hasta encontrar los terrenos de la actual terminal de ómnibus, donde se produce un nuevo quiebre hacia el noroeste recorriendo una poligonal irregular lindante con los terrenos de la Empresa Ferrocarriles Argentinos (en liquidación), dependiente de la Subsecretaría de Normalización Patrimonial de la Secretaría de Coordinación del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, y la traza de la autopista Presidente Illia continuando hasta la intersección con el cerco alambrado existente, ubicado en la acera sudeste de la calle Jerónimo Salguero.

**AL NORTE** Línea de cerco de la calle Jerónimo Salguero antes indicada hasta interceptar después de cruzar la avenida costanera Rafael Obligado, con el alambrado perimetral existente que corresponde a los terrenos portuarios ganados al río. Desde el punto detallado anteriormente la línea divisoria recorre la prolongación del muro de contención de la avenida costanera Rafael Obligado en dirección al noroeste hasta encontrarse con la salida del entubamiento del Arroyo Ugarteche, donde se produce un nuevo quiebre hacia el noroeste en coincidencia con la margen sudeste de dicho arroyo, recorriéndola hasta llegar al Río de la Plata.

**AL ESTE** El área jurisdiccional descripta contiene los seis (6) espigones que conforman el Puerto Nuevo de Buenos Aires con sus respectivas dársenas A, B, C, D, E y F, el antepuerto y la dársena norte, constituyendo el Río de la Plata el límite de deslinde al este de la zona portuaria.