

SUMARIO

1. Apertura de la Sesión.
2. Decreto de Convocatoria
3. Situación actual de los buques hundidos, semihundidos y abandonados en el Puerto de Mar del Plata

- 1 -

APERTURA DE LA SESIÓN

- En la ciudad de Mar del Plata, Partido de General Pueyrredon, a los dieciséis días del mes de mayo de mil novecientos noventa y seis, reunidos en el recinto de sesiones del Honorable Concejo Deliberante, con la presencia de autoridades locales de la Prefectura Naval Argentina, integrantes de la Comisión Mixta para la Recuperación del Puerto y Playas, el Delegado Municipal del Puerto, señor Luis Fabrizio y el Secretario de Producción Marcelo López, y siendo las 11:40, dice el

Sr. Presidente: Con la presencia de veinte señores concejales damos inicio a la Sesión Especial convocada para el día de la fecha. Por Secretaría se dará lectura al Decreto de Convocatoria.

- 2 -

DECRETO DE CONVOCATORIA

Sr. Secretario: (Lee) "Decreto N° 103. Mar del Plata, 8 de mayo de 1996. Visto la Resolución R-1006 sancionada por este Honorable Concejo Deliberante el día 11 de abril de 1996, y CONSIDERANDO: Que mediante la misma se resolvió encomendar a esta Presidencia, invite a las autoridades locales de la Prefectura Naval Argentina a una sesión del H. Cuerpo a efectos de informar sobre la situación actual de los buques hundidos, semihundidos y abandonados del Puerto de Mar del Plata, como así también las gestiones realizadas sobre el particular por esa institución. Por ello, el Presidente del Honorable Concejo Deliberante **DECRETA:** Artículo 1°: Cítase al Honorable Concejo Deliberante a Sesión Pública Especial para el día 16 de mayo de 1996 a las 11:00 horas de conformidad a lo encomendado mediante Resolución R-1006/96. Artículo 2°: Comuníquese, etc. Firmado: Roberto Oscar Pagni, Presidente del HCD, Carlos José Pezzi, Secretario del HCD". Se encuentran con nosotros el jefe de Prefectura Mar del Plata, Prefecto Mayor Héctor Raúl Vianna, el jefe de Operaciones de Prefectura Mar del Plata, Prefecto Principal José Antonio Garcías, el capitán del Guardacostas "Thompson", Prefecto Principal Domingo Spólita, el presidente de la Comisión Mixta del Puerto y Playas, señor Martín Inda, el Delegado Municipal del Puerto, señor Luis Fabrizio y el Secretario de Producción de la MGP, ingeniero Marcelo López.

- 3 -

SITUACIÓN ACTUAL DE LOS BUQUES HUNDIDOS,
SEMIHUNDIDOS Y ABANDONADOS EN EL
PUERTO DE MAR DEL PLATA

Sr. Presidente: Señores concejales, autoridades presentes, agradeciendo la presencia de ustedes en el recinto del Cuerpo y a los efectos de dar comienzo a esta Sesión Especial invitamos a las autoridades de la Prefectura Naval Argentina a realizar la exposición correspondiente.

Sr. Vianna: Antes de comenzar, señor Presidente, quisiera agradecer por su intermedio al Concejo la invitación cursada a la Jefatura de la Prefectura de Mar del Plata para exponer sobre esta problemática importante que aqueja al Puerto de Mar del Plata. Antes de entrar de lleno en el tema de la problemática del Puerto, me gustaría hacer una referencia con respecto a cuáles son las funciones y qué hace la Prefectura Naval Argentina en general y la Prefectura de Mar del Plata en particular. En lo que respecta a la Prefectura Naval Argentina podemos decir sin temor a equivocarnos que es por antonomasia la autoridad marítima argentina, acorde lo prevé la Ley 18.398 como así también la Ley 20.094. Todo esto hace al marco jurídico que le da la autoridad marítima argentina. El ámbito de actuación de la Prefectura Naval Argentina son todos los mares, ríos, lagos, canales navegables que hacen al tránsito interjurisdiccional ya sea para la navegación de buques como para el comercio que por él se realiza y ejerce esa autoridad marítima de manera exclusiva y excluyente. Como naturaleza y misión de la Prefectura podemos decir que es una fuerza de seguridad que ejerce la función de policía de seguridad de la navegación, de seguridad pública relacionada fundamentalmente con la prevención del medio ambiente y la jurisdicción administrativa de la navegación. La Prefectura Naval de Mar del Plata cuenta con una jurisdicción que va desde Faro Punta Médanos hasta arroyo La Tigra con una distancia de 216 kilómetros; eso es la jurisdicción terrestre. Después, como estación costera tiene el control del mar territorial que va desde el paralelo 42 hasta el frente común que tenemos con el Río de la Plata, para que se den una idea está un poquito más arriba de Península Valdés hasta la desembocadura del Río de la Plata en lo que hace al frente común que tenemos en base al Tratado del Río de la Plata con la República Oriental del Uruguay. Dentro de ese amplio territorio marítimo -que está en el orden de los 107.225 millas náuticas cuadradas- los buques que navegan por esa zona deben comunicarse cada 8 horas con la estación costera que se encuentra en la Prefectura de Mar del Plata. Para que tengan una idea, en este momento -y como consecuencia de que el calamar ha subido por encima del paralelo 42- tenemos operando 425 buques pesqueros, entre barcos poteros, barcos palangreros más los barcos fresqueros y

arrastreros que operan en el Puerto de Mar del Plata. Por supuesto que los poteros, que en este momento están operando en esta zona, no tienen su puesto de asiento ni están operando en el Puerto de Mar del Plata sino que son barcos asentados en el sur del país pero que como consecuencia del traslado de la biomasa que corresponde al calamar, siguiendo el cardumen están operando en esta zona. Al comunicarse con Prefectura de Mar del Plata indican su posición, la tarea que están realizando y desde ya toda la problemática que tenga su tripulación arriba de los barcos es canalizada a través de la Prefectura. Para hacer este control, independientemente de la parte radioeléctrica, la Prefectura cuenta con dos guardacostas -"Mar del Plata" y "Cabo Corrientes"- más el asentamiento en el Puerto de Mar del Plata del Guardacostas "Thompson" cuyo capitán está aquí presente. Independientemente del control que se realiza por agua, este control también se hace a través de las aeronaves que tiene Prefectura, es decir, los patrulleros marítimos con asiento en Buenos Aires y con helicópteros en base a las necesidades o requerimientos que se realicen a través de esta Prefectura. Si ustedes observan el Puerto de Mar del Plata verán que está circunscripto por dos escolleras -Norte y Sur- pero también se considera parte del Puerto la rada exterior que tiene un alcance de tres millas y también es controlado por Prefectura Naval Argentina. Hasta el año pasado, el control tanto de egreso como de ingreso de buques en el Puerto de Mar del Plata se realizaba a través de una oficina dentro de la estación costera de Mar del Plata sin tener una visión real del Puerto ni de su rada. Como consecuencia de una serie de inconvenientes que se fueron suscitando el año pasado, es decir, movimientos que no se informaban y una serie de problemas derivados de estos movimientos, ya sea para el ingreso como para el egreso, y la aparición de buques en la rada del Puerto sin informar a Prefectura, es que nos vimos en la necesidad de crear una estación de control del tránsito portuario. Esto se logra a partir de setiembre del año pasado y se encuentra instalada en una de las dependencias de la Junta Nacional de Granos; es una oficina elevada que tiene una visión total del Puerto de Mar del Plata e inclusive de la rada exterior. Ésta está complementada con una estación radioeléctrica y un sistema de radar con un alcance de 30 millas del Puerto de Mar del Plata. Puedo decir sin temor a equivocarme que en este momento el Puerto de Mar del Plata es uno de los pocos puertos del país que tiene un sistema de control de tránsito portuario con la vista del hombre en el sistema y con la ayuda tecnológica del radar. ¿Por qué? Porque el Puerto de Mar del Plata presenta características en algunas oportunidades en que se producen bancos de niebla que hace que tanto el ingreso como el egreso sea bastante dificultoso. Esta ayuda a la navegación hace que podamos controlar con bastante seguridad todos los barcos que entran y salen con la ayuda de este medio electrónico. Tanto es así que en dos oportunidades dos barcos que venían ingresando al Puerto y que no conocían la situación de los bancos de arena que se forman en la escollera Sur y que hace que deban ingresar con un arrumbamiento muy pegado hacia la escollera Norte, se tiran más hacia la escollera Sur con el riesgo de quedar varado y esta estación costera informó al capitán del barco que estaba ingresando con un rumbo equivocado y que se estaba yendo a la zona de bancos de arena y con eso permitimos que el capitán lograra parar máquinas, alcanzó a tocar el banco pero dio marcha atrás y no hubo riesgo de quedar varado dentro del Puerto, lo que provocaría un problema de inoperabilidad del Puerto hasta que ese buque pueda ser sacado. Como ustedes saben, el Puerto presenta un problema grave respecto a los buques inactivos. En este momento, tenemos 32 buques inactivos ocupando espacios que quitan operatividad al Puerto ya que impiden la operatoria normal de aquellos buques que sí están en condiciones de operar. A su vez, a este problema tenemos que agregarle los 28 buques hundidos que también se encuentran ocupando una parte importante en el Puerto restando operatividad y trayendo una serie de problemas que posteriormente voy a ir enumerando. Se observa que los buques inactivos más los hundidos crea un problema bastante caótico en el Puerto restando operatividad a los buques y a las empresas que trabajan dentro del Puerto. Esta situación trae una serie de problemas. Uno de ellos es el perjuicio económico que significa tener abarrotado el Puerto de buques hundidos e inactivos; al quedar limitada la capacidad de los frentes de atraque los barcos que llegan primero amarran a muelle y los que siguen amarran en andana (se ponen uno al lado del otro) e inclusive se dan situaciones -como en el muelle 10- donde hay barcos amarrados en tercera, cuarta y quinta andana. La gran mayoría de los barcos que operan en esa zona son barcos fresqueros que vienen con el límite justo de su carga y la demora en la descarga de estos barcos hace que el producto que traen se vaya deteriorando y vaya perdiendo precio y calidad. Lógicamente ésto trae un problema económico a la empresa o propietarios de estos buques pero hay que sumarle el problema de seguridad que significa ir trasladando los tripulantes de un barco a otro con un riesgo cierto a su integridad física y más de una vez ha habido problemas que van en desmedro no sólo en la capacidad física del hombre sino también de las empresas que se tienen que hacer cargo de estos accidentes. Las personas que trabajan en la carga y descarga lo tienen que hacer a través de las distintas andanas y eso también pone en riesgo a las personas que trabajan en ese sector y con el riesgo adicional de que esa carga puede caerse al mar. Independientemente de éso tenemos que contar el riesgo a que es sometido el capitán de un barco porque para realizar las tareas y hacer el movimiento de sacar un barco de andana y ponerlo a muelle hace que deba hacer una serie de maniobras con mucha pericia y muchas veces poniendo en riesgo no sólo su propia embarcación sino también el resto de los barcos. Este perjuicio económico no ha sido cuantificado pero en base a las exposiciones que permanentemente se labran en la Prefectura de Mar del Plata podemos indicar que el perjuicio es bastante importante. Esto también trae aparejado la rotura de muelles que va en desmedro de la tarea operativa y, a su vez, de la Dirección Provincial de Actividades Portuarias que tiene que hacer las reparaciones correspondientes. Con respecto a los buques hundidos, ocasionan perjuicios de contaminación. Como sabemos, el buque tiene muchas veces material contaminante en su bodega (combustibles o materias grasas) y a medida que va pasando el tiempo el barco hundido va eliminando esas sustancias contaminantes y como consecuencia de la situación en que se encuentra el Puerto, donde la renovación de sus aguas es muy lenta, hace que las aguas interiores del Puerto estén totalmente contaminadas y trayendo un perjuicio importante también a los cascos de los buques porque los corroe mucho más rápido y hace que los dueños de estos buques deban sacarlo con mayor prontitud a seco para poder reparar sus cascos independientemente de la polución que ocasionan dentro de las aguas. Esta situación también trae aparejado una serie de inconvenientes con respecto a la real posibilidad de efectuar el dragado a pie de muelle porque estos barcos impiden que se opere a pie de muelle donde se encuentran ocupando estos espacios y a su vez hacen que haya acumulación de sedimento,

elevando cada vez más el fondo y disminuyendo el día de mañana la posibilidad de calado y operación de buques en esos sectores. Creo que aparte de las palabras y la posibilidad de informar o tratar de explicitar lo mejor posible la situación caótica que vive el puerto de Mar del Plata, me gustaría si es posible pasar unas imágenes, proyectar unas diapositivas que hablan por sí solas del estado caótico en que se encuentra nuestro Puerto. En principio vamos a ir viendo imágenes de buques inactivos, que en este caso se encuentran dentro de la Dársena C. Pasando a la otra imagen -esto es dentro de la Dársena B- ustedes pueden apreciar como el buque que está a muelle tuvo que entrar entre medio de dos buques inactivos. Esta operación es un riesgo muy importante que es responsabilidad en definitiva del capitán del buque que va a operar ahí, porque si llega a ocurrir algún inconveniente en este tipo de maniobras la Prefectura inicia los sumarios correspondientes para deslindar la responsabilidad que le cabe al que tiene el mando ese buque. En la próxima diapositiva, ustedes ven las condiciones en que se encuentra el mismo buque que está metido a muelle, pero para eso tuvo que hacer una maniobra de correr esos dos buques inactivos y si ustedes pueden apreciar los medios de amarre con que cuentan estos buques inactivos, realmente son buques que están totalmente descuidados; las amarras no son las amarras correspondientes, están en muy mal estado de conservación. Esto trae aparejado que cada vez que existe una tormenta o existen fuertes vientos en el Puerto de Mar del Plata, estos barcos corren el riesgo de soltar amarras y acá tenemos varios ejemplos de eso, entre ellos el "Marcelina de Ciriza" que gracias a Dios no pasó a mayores porque si el "Marcelina de Ciriza" se hubiese hundido o varado en el medio del Puerto de Mar del Plata, hubiese causado un perjuicio económico sumamente importante. Pero esta operación de meter un barco a muelle y correr los barcos inactivos, significa un riesgo no sólo para los barcos inactivos que están al costado sino también para el propio buque, porque -dado el estado calamitoso del mantenimiento que tienen este tipo de buques- hacen que pongan en riesgo al buque que está operando en muelle. Lo que observan ahora también pertenece a imágenes de buques inactivos; fíjense -independientemente de ver las malas condiciones en que se encuentran los elementos de amarre- la rotura que producen estos barcos al muelle deteriorándolo cada vez más, que las personas que tienen la responsabilidad de cuidar este tipo de buque no toman las medidas necesarias de seguridad, por ejemplo poner defensas entre el buque y el muelle para evitar este tipo de deterioro y el consiguiente perjuicio económico al Estado, en este caso el Estado Provincial. Les puedo asegurar que cuando ocurren este tipo de situaciones la Prefectura de Mar del Plata cuenta con una estación de prevención, incendio y contaminación y son los nuestros hombres que cuando ocurren este tipo de problemas empiezan a soltar amarras y son los que en medio del temporal saltan y tratan de amarrar y asegurarlos para evitar que estos barcos salgan a navegar y produzcan otro tipo de perjuicios con el consiguiente riesgo de la vida de estas personas que están haciendo este tipo de tareas, para lo cual no están exclusivamente ya que no toman las medidas de seguridad aquellos que realmente lo deben hacer. Las siguientes imágenes corresponden a buques hundidos que están en la Dársena B del puerto de Mar del Plata, es decir, ésta es la Dársena que desemboca prácticamente frente a la Prefectura de Mar del Plata. Esta es la zona que la Dirección Provincial de Actividades Portuarias ha delimitado como zona de amarre de buques inactivos. Se encuentra sobre la escollera Sur entre los muelles 7 y 10. La Dirección Provincial de Actividades Portuarias ha implementado un fondeadero con muertos bastantes importantes y con bitas sobre la escollera Sur para proceder al amarre en forma segura de todos aquellos barcos que están siendo trasladados a ese sector, para ir liberando los muelles operativos del Puerto de Mar del Plata. Ahora vamos a ver los buques hundidos. Esta es la cabecera del muelle de ultramar donde se encuentran hundidos dos buques pesqueros más los buques inactivos, lo que hace prácticamente inoperable todo ese sector; la que sigue es otra vista de la situación del Puerto de Mar del Plata. Esto es lo que yo normalmente denomino un poco en tono de broma -pero realmente es así- es el Pearl Harbor de Mar del Plata. Ustedes fíjense estas imágenes que creo que hablan por sí solas del problema que traen aparejado estos buques en el Puerto. En la siguiente imagen vemos un cementerio -evidentemente- de buques. El Puerto de Mar del Plata tiene un total de 1970 metros lineales de frente de atraque, es decir operativo, para que los buques puedan operar sin ningún tipo de inconvenientes, de los cuales en este momento se encuentran libres 1280 metros que hace un 64,49% libre y 690 metros ocupados por buques hundidos e inactivos lo que hace al día de hoy el 35,51 % ocupado por buques hundidos e inactivos y que lamentablemente no pueden ser ocupados para realizar tareas productivas del puerto. ¿Qué se está haciendo para tratar de solucionar este tipo de inconvenientes? Cuando me hice cargo de la Prefectura de Mar del Plata el año pasado venía con una idea anterior, porque yo estuve prestando servicio en el año '88 y '89 en la Prefectura de Mar del Plata y si bien había situaciones de buques inactivos y algunos hundidos y se habían empezado a reflotar, no presentaban las características ni la problemática que presentan en este momento. Ante esta situación evidentemente y al tomar contacto con la Comisión de Reactivación del Puerto y con las autoridades que tienen que ver con el quehacer portuario, empezamos a ver de qué forma se podía ir solucionando este problema. Y aunque parezca mentira prácticamente sin fondos pero sí con mucha voluntad y una muy buena relación de todas las autoridades que tienen que ver con el quehacer portuario, se fue paliando en parte esta situación. En el transcurso del año pasado, a mediados del año pasado, se empezó a ver en principio, cuál era el problema para trasladar los buques inactivos. Nos encontrábamos con que teníamos una serie de inconvenientes en principio como que la gran mayoría de estos buques inactivos, estaban con problemas legales y judiciales y no nos permitían trasladar esos buques a la zona de línea de inactivos pero en base a charlas permanentes y explicando realmente la situación en que se encontraban estos barcos, porque de los 28 buques hundidos todos eran buques inactivos y posteriormente se fueron hundiendo y era como consecuencia de una falta de mantenimiento de los buques inactivos por parte de aquellos que tenían la posibilidad de hacerlo. Se fue hablando, se fue interiorizando y creando una conciencia con respecto a este tipo de temas porque el traslado de un buque inactivo hacia la zona de amarre no es una tarea sencilla realmente. Es una responsabilidad bastante importante y grande que asume en principio la Prefectura, porque una vez que se consigue la autorización para el traslado de estos barcos a la zona de buques inactivos, hay que hacer una serie de inspecciones técnicas tanto de casco como de máquina, ver que el buque se encuentre en condiciones, que no tenga vías de agua, eliminar el agua que tenga adentro de sus bodegas, conseguir las amarras seguras y que se encuentren en buenas condiciones para que esto pueda ser llevado al lugar con seguridad y, por el otro, lado conseguir a la empresa que lo

traslade. En base a distintas conversaciones y a la muy buena predisposición encontrada con todas las autoridades portuarias -llámese la Dirección Provincial de Actividades Portuarias del Puerto de Mar de Plata, los prácticos y las empresas de remolques- se empezó a trabajar sobre este tema. Como consecuencia de ello, durante el transcurso del año pasado y lo que va de éste se han logrado retirar 7 buques inactivos que se encontraban ocupando espacio que era netamente operable. Antes de esto, decíamos que había un 51% de la capacidad del puerto de Mar del Plata ocupada por buques hundidos e inactivos. Esto, como consecuencia del corrimiento de estos barcos, se ha bajado al 35% y se han despejado 220 metros lineales de muelles que en estos momentos están siendo ocupados por buques que operan en el Puerto de Mar del Plata. Si Dios quiere en el transcurso de la semana que viene yo creo que estamos en tratativas bastante adelantadas con los nuevos propietarios de los cuatro últimos buques inactivos que se encuentran en la Dársena C, es decir en la zona de ultramar y si Dios quiere los trasladaremos en breve a la zona de inactivos y prácticamente quedaría despejado toda la dársena de ultramar con la salvedad que quedarían solamente dos buques hundidos, que están en la cabecera y eso sería para otra etapa. Vale aclarar que todo este movimiento se ha hecho con la buena voluntad, el esfuerzo y sin costo alguno para el erario público.

- Siendo las 12:25 se retira el concejal Pérez. Continúa el

Sr. Vianna: Creo que hablando este tema, teniendo coincidencias y pensando realmente en positivo para tratar de solucionar este problema, se puede lograr. Hay un respeto mutuo entre todas las autoridades que tenemos que ver con el quehacer portuario. Cada uno sabe la tarea que debe hacer, pero también sabemos que si no nos juntamos ésto no se puede llevar adelante. Ahora voy a hablar con respecto a los buques hundidos. El tema de los buques hundidos es un tema mucho más complejo en principio, porque cada vez que un buque se hunde se inicia un sumario judicial con intervención del Juzgado Federal para deslindar responsabilidades y ver si hay o no hay dolo con respecto a este buque, pero independientemente de eso y como consecuencia de que existe una legislación clara con respecto a los buques hundidos, es decir la Ley 20094 de Navegación, que establece las pautas y los pasos a seguir con respecto a los buques hundidos, es que una vez que se logra la autorización del Juzgado pertinente, para la intimación al propietario a la extracción de ese barco previa resolución fundada del Prefecto Nacional, se lo intima al propietario a la extracción. Le da un plazo determinado, que es de dos meses para el inicio de la tarea y posteriormente tres meses más para que lo saque. En caso de que así no lo hiciese y no justifica el motivo por el cual no ha sacado al barco, el barco pasa a favor del Estado. Pero el propietario del barco tiene otra opción en base a la Ley de la Navegación en su artículo 17º, donde puede hacer el abandono a favor del Estado. Una vez que el propietario -previo a demostrar la propiedad de ese buque- puede llegar a hacer abandono a favor del Estado y este barco pasa a propiedad del Estado Nacional -Prefectura Naval Argentina- por lo tanto cumplidos estos pasos procesales estos buques pasan a ser propiedad de la Prefectura. ¿Por qué no se sacaban? Por algo muy simple, porque no había plata. Es decir, lamentablemente el Estado no tiene el dinero suficiente para hacer ese tipo de operaciones porque realmente es una operación con un costo bastante elevado. El año pasado -preocupado realmente por toda esta problemática y en base a distintas charlas con distintos sectores- nos hemos enterado de que la Comunidad Económica Europea contaba con un subsidio para puertos pesqueros, es decir, para mejoras de puertos pesqueros. Enterado de ésto, es que la Prefectura presenta una carpeta con un proyecto para la extracción de la totalidad de los buques hundidos en el Puerto de Mar del Plata y pasa un presupuesto. Ese presupuesto fue de \$1.800.000 para sacar la totalidad de los barcos que se encuentran hundidos en el Puerto de Mar del Plata y en el plazo de un año. Este proyecto fue elevado a la CEE; ésta lo aprueba y tengo entendido que en el mes de diciembre este proyecto fue aprobado y fue otorgado ese dinero. En principio el presupuesto que presenta la Prefectura fue un presupuesto en forma global, una vez que se consigue este dinero, se le pide a la Prefectura si se podía parcializar cada uno de los trabajos a realizar. Tengo entendido que los señores concejales tienen un carpeta similar a ésta que le han hecho llegar y ustedes van a ver en las dos últimas páginas, páginas 11 y 12 -si es que la tienen foliada- se puede observar este presupuesto ya parcializado, buque por buque, donde están todas las características del barco, el resumen de la metodología de las extracciones -es decir, de qué forma se va a sacar y con qué medios se lo va a sacar- además del tiempo que va a demandar la extracción de este barco y el costo de la operación. Posteriormente hay otro rubro que es el recupero aproximado de la chatarra. Como ustedes pueden ver el recupero de esta chatarra prácticamente no cubre absolutamente nada el gasto que significa la extracción de este buque. Pero acá no significa ganar plata. Acá hay un subsidio para la extracción que fue otorgado. Está el plan de trabajo presentado por el responsable como en este caso la Prefectura, aquí está la carpeta general con cada uno de los buques que se encuentran hundidos en el Puerto de Mar del Plata, donde está la forma en que se va a sacar, el tiempo que va a demandar sacar ésto y el costo de la extracción. Esto fue elevado en su momento con una nota, detallando claramente cómo se va hacer la tarea, qué medios se van a emplear. No tienen ahí ese oficio; se mandó en el mes de febrero, estamos a mayo y todavía estamos esperando que se liberen estos fondos. Creo que las perspectivas para la limpieza del Puerto de Mar del Plata son muy halagüeñas si nos ponemos a pensar que se han empezado a trasladar los buques inactivos que estaban ocupando gran parte de los muelles del puerto, que lo hacían prácticamente inoperable y sin ningún tipo de costo como dije anteriormente. Por el otro lado existe ya el dinero para la extracción. Existe la metodología y la institución que va hacer este trabajo. Creo que en este momento está faltando el libramiento de este dinero para iniciar la tarea. Creo que hemos perdido prácticamente cinco meses, pensando en que este trabajo va a demandar un año, y cuanto más rápido lo podamos hacer, más rápido vamos a tener el Puerto que todos deseamos. Porque creo que hay veces que no nos damos cuenta que tenemos el puerto más importante en lo que a materia pesquera se refiere. Señor Presidente, con ésto termino la exposición, espero haber sido claro y estoy a disposición de cualquier pregunta que se me quiera hacer. Gracias.

-Siendo las 12:30 asume la Presidencia el concejal Irigoien en su calidad de presidente de la Comisión de Legislación, Interpretación y Reglamento.

Sr. Presidente (Irigoin): Concejal Fernández Garello, tiene la palabra.

Sr. Fernández Garello: Señor Presidente, en primer lugar quiero formular un agradecimiento a las autoridades de la Prefectura Naval Argentina aquí presentes, porque cuando uno como concejal trata de buscar soluciones a los problemas que padece el Partido, problemas que habitualmente tienen un listado permanente en este Concejo (la falta de trabajo, cómo mejorar la producción del Partido, la desocupación), en mi caso particular me encontré con el Prefecto Mayor Vianna y sus colaboradores que tuvieron la gentileza de ilustrarme sobre algo que seguramente muchos conocen pero también -con toda seguridad- muchos desconocen. En esa oportunidad visitamos el Puerto, lo que aquí ha sido un documento fotográfico y gráfico yo lo vi personalmente y realmente me quedé con esa misma impresión que nos refleja el Prefecto Mayor Vianna: él la expresó textualmente como "situación caótica en el Puerto". Me quedé con esa misma impresión de encontrarme frente a algo parecido a lo que fueron los restos de la flota americana en Pearl Harbor, obviamente ustedes vieron las fotos. Y me quedé también con la impresión -en la reflexión también posterior- de que vivimos en una ciudad en la cual habitualmente pareciera que no existe en todos sus habitantes una conciencia marítima. Pareciera que nos hemos dedicado todos a ser abogados o a poner inmobiliarias o a trabajar la ciudad desde el punto de vista turístico, pero realmente muchos de los habitantes de Mar de Plata -y en esto invito inclusive a los propios concejales, así como yo tengo que reconocer que no conocía exactamente cual era el estado de lo que estaba sucediendo con los buques hundidos, la privación de esta capacidad de muelles- y muchos de nuestros vecinos entre los cuales me incluyo, no estamos demasiado interiorizados acerca de cuál es la problemática del Puerto.

-Siendo las 12:35 reasume la Presidencia el concejal Pagni. Continúa el

Sr. Fernández Garello: Esto nos lleva a varias conclusiones. En un esquema en el cual nosotros permanentemente decimos que estamos en una situación de privilegio desde el punto de vista geográfico, desde el punto de vista de los recursos naturales que tiene este Partido de General Pueyrredon, en el cual además decimos que hay falta de trabajo en el Partido, me parece que si no prestamos atención a la situación de este Puerto, es como que no le estamos prestando atención a una puerta de salida que realmente -para la producción del Partido- debe ser la más importante que tiene y que potencialmente seguramente debe ser la más importante. Aquí es verdad que existe un patrimonio provincial ahora, los puertos han sido cedidos por la Nación a la Provincia, pero también es muy cierto que no podemos quedarnos tan sólo en esta figura jurídica y decir nosotros que ésto es un problema enteramente de la Provincia. Creo que la producción que sale por ese Puerto -y con ésto no estoy descubriendo ninguna fórmula nueva- es una producción que se genera en el Partido de General Pueyrredon. Partido que está ubicado en esta espléndida pampa húmeda que tiene la República Argentina, y Partido que tiene ventajas comparativas realmente importantes, entonces no podemos nosotros como concejales quedar ajenos a esta situación. Fue así que se nos ocurrió en aquel entonces presentar un proyecto, mediante el cual se convocara a las autoridades de la Prefectura a este recinto y hemos llegado así a esta reunión, a esta Sesión Especial en que nos encontramos. Más allá de los esfuerzos que seguramente vienen haciendo muchos sectores de nuestra querida comunidad -por ejemplo el caso de la Comisión que expresamente ha sido creada para analizar, para estudiar estos temas- me parece que por una cuestión de gesto político de la ciudad, gesto político en el sentido de la política entendida en un concepto amplio, teníamos que ser los concejales de esta ciudad que representamos en este recinto todas las expresiones populares de Mar del Plata, quienes formalizáramos de alguna manera el conocimiento de este estado de situación en el que se encuentra el Puerto. Pero la cosa creo que no puede terminar ahí porque si bien es cierto que conocer un problema es ya comenzar a resolver parte del problema, también es cierto que existen -y lo acaba de decir el señor Jefe de la Prefectura- algunas posibles soluciones para ésto. Es así entonces que me voy a permitir la posibilidad de poner en conocimiento de ustedes un proyecto de Resolución mediante el cual se sugiere la necesidad de designar una Comisión integrada por miembros de este Concejo Deliberante con la finalidad de interiorizarnos de los trámites -que nos referenciaba el prefecto Vianna- que habría que realizar en la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación para ver si podemos avanzar en esta necesidad de liberar la capacidad de muelle del Puerto de Mar del Plata que hoy se encuentra obstruida en gran porcentaje debido a la existencia de buques hundidos. Pero también me permití agregar a este proyecto que esta misma Comisión efectúe gestiones en el Senado de la Nación para tratar de agilizar el tratamiento de un proyecto de Ley de Disponibilidad de Puertos y que está muy vinculado a estas cuestiones y que propone agilizar todo lo vinculado a ésto que hoy ha sido tema de nuestra Sesión. En función de ésto, señor Presidente, con las expectativas que como concejal tengo después de haber asistido a todo este proceso mediante el cual el pueblo -organizado políticamente en el Concejo Deliberante- peticionó ante las autoridades nacionales la realización del Festival de Cine en nuestra ciudad y las autoridades escucharon nuestras razones, con esta misma esperanza quisiera que se encaren -mediante la formación de una comisión ad hoc invitando incluso al Intendente Municipal- estas gestiones, que sólo pretenden ser un aporte más al que realizan otros sectores de la comunidad, entre ellos la Prefectura que -como bien decían los integrantes de la fuerza- con mucho sacrificio y esfuerzo forman parte de la realidad cotidiana de este Puerto. Nada más, señor Presidente, y quería reiterar mi agradecimiento a quienes hoy nos acompañan.

Sr. Presidente (Pagni): Concejal Pulti, tiene la palabra.

Sr. Pulti: Señor Presidente, también queremos sumarnos al agradecimiento a la Prefectura que en tantas oportunidades se ha prestado a lo largo de estos dos años para contribuir desde su rol específico con el sector político de la ciudad, con las entidades intermedias que forman la Comisión Mixta, con las recientes iniciativas del concejal Fernández Garello, para

intentar recuperar con nuestro Puerto el sentido de "arma" para la producción. Hace ya algún tiempo se hizo con los medios que podían reproducir gráficamente la situación del Puerto y las costas una cantidad de tomas que en serie fueron difundidas sobre la situación del Puerto y de las costas y hoy, gracias a la iniciativa del concejal Fernández Garelo, una vez más podemos ver que a pesar de aquel esfuerzo no ha sido suficiente y que hay que seguir sumando esfuerzos e iniciativas. De modo que contar con la Prefectura del mismo modo que seguimos contando con los esfuerzos de otras instituciones que se interiorizan por la situación del Puerto nada más que por una preocupación por el interés general de la ciudad, creemos que es motivo de congratulación y de satisfacción. Quiero apuntar algo que es fundamental en vista al futuro. La Ley Castillo que motivó -por la situación del Puerto en su espejo interior y por el estado de los buques- una reunión con toda la Comisión de Intereses Marítimos en donde hoy funciona el INIDEP, tuvo el apoyo de la Comisión Mixta y ese apoyo tuvo muy buen funcionamiento y creo que salió por unanimidad en la Cámara Baja. Luego, para contribuir con el tratamiento legislativo de esa Ley, se enviaron personas de la Comisión Mixta a entrevistarse con el senador San Millán, el senador Pedro Vaca, con el senador Pedro Marángelo, con el senador Cafiero, los cuales recibieron un video de la situación interior del Puerto y de los buques en el interior del mismo para que el Senado tuviera una visión precisa de lo que hoy hemos visto en esta Sesión. Pareciera que todo esto no ha sido suficiente, entre ellos viajes que a su costo hicieron varias personas, entre ellas el señor Moscuza; no ha podido el Senado sancionar esta Ley que no nos va a resolver el problema que tenemos pero posiblemente nos va a evitar problemas en el futuro porque le da a la autoridad marítima la facultad de trasladar o desguazar buques que se encuentren abandonados si permanecen más de un mes y menos de dos en situación de abandono. La Ley plantea una serie de mecanismos mucho más ágiles que tienden a prever futuras situaciones de abandono de buques y que tienden no sólo a favorecer a este Puerto sino a todos los Puertos del país. Creo que el Concejo Deliberante debiera aprovechar la presencia de la Prefectura para reiterarle al Senado nuestro reclamo por la sanción de esta Ley que ya tuvo sanción en Diputados y que los senadores que mencioné tienen constancia gráfica y documental de cuál es la situación interior de nuestro Puerto. Por nuestra parte, también reiteramos el agradecimiento y oportunamente daremos nuestra opinión sobre las nuevas e importantes iniciativas que se producen en relación al mejoramiento de nuestra estación marítima. Nada más, señor Presidente.

Sr. Presidente: Concejal Vega, tiene la palabra.

- Siendo las 12:45 reingresa al recinto el concejal Pérez.

Sr. Vega: Señor Presidente, nuestro bloque se suma a los agradecimientos ya enunciados por los concejales que me han precedido en el uso de la palabra, especialmente a la magnífica exposición que ha hecho la gente de Prefectura y a la inteligente y oportuna idea del concejal Fernández Garelo que se suma a trabajos anteriores pero que puntualiza un aspecto que hace al desarrollo y a la posibilidad operativa del Puerto de la ciudad de Mar del Plata. Tuvimos hace poco tiempo la posibilidad de sobrevolar la costa con uno de los helicópteros de Prefectura y pudimos verificar desde el aire cuál es la situación no sólo de la costa en general sino del Puerto en particular. Es muy difícil desde la tierra o con diapositivas lograr la visualización que se logra con un helicóptero al dar una visión integral y concreta de las dificultades que tiene el Puerto de nuestra ciudad. Veremos si somos capaces de que no sigan pasando meses para que todo esto que se enuncia, que se resuelve, lo podamos llevar a la práctica porque si no evidentemente tendremos resultados positivos en la reformulación de la ciudad (calidad de vida, turismo, productividad) pero tendremos un enorme tapón en el Puerto de la ciudad que no nos permitirá desarrollar todo lo que se dé. Se ha dicho que hay poca conciencia marítima; hay una frase que dice que "vivimos de espaldas al mar" y evidentemente el vivir de espaldas al mar no tiene que ver solamente con la preocupación que debemos tener con la operatividad del Puerto sino también con un sinnúmero de factores que sería muy largo enumerar y que podríamos sintetizarlo simplemente con la poca importancia que le damos a la dieta de pescado, que es una de las importantes posibilidades que tenemos como complemento de nuestra alimentación. Así que nuestro bloque reitera el agradecimiento a la gente de Prefectura por la exposición efectuada. Nada más, señor Presidente.

Sr. Presidente: Concejal Baldino, tiene la palabra.

Sr. Baldino: Gracias, señor Presidente. Se ha dicho -y es evidente- que desde arriba del campanario se ven las cosas mejor que desde la plaza. Nosotros no hemos tenido la suerte de ver estas cosas desde el aire pero igualmente la exposición que hemos tenido acá nos ha compenetrado en un problema al que -como decía bien Marín Vega- no observamos desde este lugar de la ciudad con la importancia que merece o que le damos la espalda. En función de lo que hemos visto, aparte de ratificar el agradecimiento de este bloque a la Prefectura, creo que vamos a tener que acompañar el proyecto de Resolución pero dándole un carácter urgente en razón de que todo lo que tuvimos charlando sobre otras cuestiones están relacionada con estas cosas. No podemos desvincular este problema del Puerto con los problemas sociales que estamos viviendo; el Puerto activo para la producción y el trabajo es una cosa, el Puerto como está hoy no contribuye a la producción y al trabajo. Tampoco podemos desvincular producción y trabajo y también quiero congratularme con la presencia de compañeros representantes de distintas organizaciones sindicales que tienen que ver con el trabajo en el Puerto de Mar del Plata y su presencia está destacando la necesidad de articular producción y trabajo y en esa vinculación el Puerto liberado va a ser un elemento dinamizador que puede ayudarnos en el mediano plazo a que tantas emergencias dejen de serlo. Gracias.

Sr. Presidente: Si ningún otro concejal o invitado va a hacer uso de la palabra, les agradecemos su visita y su clara exposición. Esta sesión será desgrabada y seguramente formará antecedente para la Comisión que se propone en el proyecto de Resolución mencionado. Concejal Salas.

- Siendo las 12:50 ingresa al recinto el concejal Elorza.

Sr. Salas: Señor Presidente, quisiera aprovechar la oportunidad para hacer una pregunta que me preocupa. Me gustaría saber qué ocurre con los buques que no están con causa judicial resuelta. Si vinieran los fondos que da la CEE resolveríamos el problema transitoriamente y quisiera saber si también resolveríamos el problema de los buques que no tienen causa judicial resuelta y si es posible extraerlos del Puerto de Mar del Plata.

Sr. Vianna: Para la extracción de los buques hundidos no necesariamente tiene que estar resuelta la causa. Como dije anteriormente, independientemente del sumario judicial que se realiza, la Prefectura -acorde lo establece la Ley de Navegación- en forma paralela inicia un expediente donde el Prefecto Nacional dicta disposición diciendo si ese buque constituye obstáculo o peligro para la navegación. Una vez que está la disposición y obtenida la autorización del juez para intimar al propietario a la extracción del buque acorde lo previsto en el artículo 17º y una vez localizado el propietario (ése es otro de los temas dado que a veces estos barcos vienen de quiebra o de venta posteriores) con el documento público que así lo acredita, se lo intima a la extracción. Insisto en que ésto es independiente de la causa judicial. Aquí caben dos posibilidades: que ese propietario por su cuenta quiera sacarla o, en el supuesto caso que no le convenga porque debe contratar el servicio, él puede hacer abandono a favor del Estado. En el primer caso, el propietario contratará el servicio de la empresa que lo vaya a sacar, la Prefectura controla la tarea de extracción a través del servicio de salvamentos e incendios con que cuenta la Prefectura, es decir, los técnicos que posee Prefectura a efectos de que el trabajo sea el correcto y no ocurra inconvenientes o desgracia en el momento de la extracción. En el segundo caso, una vez hecho abandono a favor del Estado a través de una disposición del Prefecto Nacional, se acepta ese abandono a favor del Estado y a partir de ahí es responsable la Prefectura para la extracción de ese buque.

- Siendo las 12:55 asume la Presidencia el concejal Elorza.

Sr. Presidente (Elorza): Bien, señores concejales, agradeciendo una vez más la presencia y la brillante exposición de los miembros de la Prefectura Mar del Plata y no habiendo más temas que tratar, se levanta la Sesión.

- Es la hora 12:55

Carlos José Pezzi
Secretario

Roberto Oscar Pagni
Presidente