

LA PLATA, **E7 DIC 2011**

VISTO el Expediente N° 22400-12982/10, la Ley Nacional N° 26168, la Ley N° 13642 y los Decretos N° 2667/09 y N° 958/10, y

CONSIDERANDO

Que mediante la Ley Nacional N° 26168 se creó la Autoridad de la Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR), como ente de derecho público interjurisdiccional en el ámbito de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de Jefatura de Gabinete de Ministros de la Nación;

Que conforme lo allí establecido, la citada Autoridad ejerce su competencia en el área de la Cuenca Matanza Riachuelo en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los partidos de Lanús, Avellaneda, Lomas de Zamora, Esteban Echeverría, La Matanza, Ezeiza, Cañuelas, Almirante Brown, Morón, Merlo, Marcos Paz, Presidente Perón, San Vicente y General Las Heras, de la Provincia de Buenos Aires;

Que por el artículo 13 de la citada Ley se ratificó el Acuerdo Compromiso "Cuenca Hídrica Matanza Riachuelo", suscripto el 28 de agosto de 2006 entre el Presidente de la Nación, el Jefe de Gabinete de Ministros de la Nación, el Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, el Jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los señores Intendentes de los partidos referenciados;

Que en el ámbito local la Provincia de Buenos Aires adhirió por Ley N° 13642 a la Ley Nacional N° 26168, de acuerdo a la invitación establecida en su artículo 14;

Que asimismo y mediante el dictado del Decreto N° 2667/09 el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires creó en el ámbito del Ministerio de Jefatura de Gabinete de Ministros, la Comisión Interministerial para la Cuenca del Río Matanza Riachuelo, que tiene por objetivo coordinar, articular e impulsar acciones y participación de los citados organismos provinciales, en el marco de la Ley N° 13642;

MV

Poder Ejecutivo
Provincia de Buenos Aires

Que el Juzgado Federal de Quilmes, a quien la Corte Suprema ha encomendado la ejecución de la causa judicial que tramita en su sede caratulada "Mendoza, Beatriz Silvia y otros c/Estado Nacional y otros s/Daños y Perjuicios; daños derivados de la contaminación ambiental del Río Matanza-Riachuelo", con fecha 7 de Septiembre de 2010, dispuso que *"...se adopten en forma inmediata, articulada y concreta todas las acciones necesarias para dar estricto cumplimiento a las medidas conducentes para la realización del plan integral de adecuación ambiental del Polo Petroquímico Dock Sud; como así también arbitrar los medios tendientes a lograr una política de Estado regional para ese polo petroquímico, en forma conjunta y mancomunada, a través de herramientas y normativas legales federales o locales que faciliten el accionar de las jurisdicciones involucradas; como así también asegurar los fondos económicos necesarios para su cumplimiento"*;

Que abundando en esta dirección, el magistrado a cargo señaló que *"...deberá exigirse que dicho plan integral prevea la reubicación y reconversión de industrias; relocalización de viviendas o en caso contrario la adecuada urbanización de las mismas incluyendo la provisión de servicios a sus habitantes (agua potable, cloacas, tendido eléctrico, gas natural, transporte público, etc.); saneamiento y remediación de tierras; trazado y mejoramiento de las vías de acceso; iluminación; acondicionamiento de la zona portuaria; reforestación de espacios verdes; proyección de la Planta Sudeste de tratamiento de efluentes cloacales; ello sin perjuicio del cese de la radicación de nuevas familias o industrias contaminantes en el lugar, y del ingreso de materiales de construcción y/o peligrosos, salvo aquellos que sean específicos para las que vayan a permanecer en el polo petroquímico"*;

Que el reordenamiento del fragmento territorial del Puerto de Dock Sud conlleva una serie de actuaciones destinadas a repensar las acciones propias del área en cuestión en cuanto a la zonificación de las actividades del Puerto, sin desatender las relacionadas con el saneamiento, la provisión de servicios de agua y tratamiento de efluentes cloacales, la urbanización de los asentamientos alojados en zonas operativas y la trama vial de tránsito pesado de acceso al puerto, expresadas todas ellas en obras específicas en cuanto a planes, programas, acciones y metas presupuestarias concretas;

Que en virtud de ello con fecha 9 de diciembre de 2010 se suscribió el "Convenio Marco para el cumplimiento del Plan de Acción Conjunta del Reordenamiento

My

Poder Ejecutivo

Provincia de Buenos Aires

Territorial del Polo Petroquímico de Dock Sud, Provincia de Buenos Aires", entre la Autoridad de la Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR), los Ministerios de Jefatura de Gabinete de Ministros, de la Producción y de Infraestructura, todos de la Provincia de Buenos Aires; la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, la Empresa Aguas y Saneamientos Argentinos S.A. (AYSA) y el Intendente Municipal de Avellaneda, cuya aprobación se propicia;

Que el Consejo Directivo de la referida Autoridad interjurisdiccional, reunido en sesión ordinaria del 13 de diciembre de 2010, aprobó por unanimidad el proyecto del "Plan Director Puerto de Dock Sud" y la documentación gráfica respectiva para ser elevados al Juzgado Federal de Quilmes, los cuales pasaron a integrar el referido Convenio Marco según da cuenta la presentación realizada con fecha 16 de Diciembre de 2010;

Que a fin de lograr los objetivos trazados y de esa manera dar cabal cumplimiento a lo establecido en el citado "Plan Director Puerto de Dock Sud" resulta imprescindible la aplicación de procedimientos ágiles en el marco de las normas de excepción que brinda el derecho positivo vigente, entendiendo que la ejecución del referido Plan conlleva una serie de implicancias técnicas de especificidades portuarias, regladas por normas nacionales y provinciales en materia de navegabilidad, seguridad ambiental y operatividad de la terminal, que se enmarcan, en cuanto a actividad y competencia, en el ámbito del Ministerio de la Producción;

Que a tal efecto y en el marco de lo preceptuado por el artículo 3º inciso c) del Decreto N° 5488/59, Reglamentario de la Ley de Obras Públicas N° 6021, corresponde facultar al Ministerio de la Producción a ejecutar la realización de las obras contempladas en el Plan Director Puerto de Dock Sud señalado precedentemente;

Que dicha medida encuentra fundamento además en la manda emanada del Juzgado Federal de Quilmes ya con fecha 1º de Octubre de 2009, conforme a la cual "... sin desatender los procesos y tiempos lógicos de la administración pública, debe exigirse una actuación con la celeridad que este caso requiere, tal lo ordena el Tribunal cívico, en cuanto al dictado de decisiones "urgentes, definitivas y eficaces". Por ello, es que a esta altura del proceso, resulta necesario incrementar las acciones ejecutivas que deban realizarse, y más aún poseer las herramientas y normativas legales

M

Poder Ejecutivo
Provincia de Buenos Aires

que posibiliten "agilizar" o "sortear" los plazos administrativos que prevé cada organismo estatal para la proyección, contratación y puesta en ejecución de las obras necesarias para el saneamiento; en virtud de la demora que esos plazos acarrearán -y así poder cumplimentarse con los plazos exigidos por las mandas del Máximo Tribunal y de este Juzgado-; (...) arbitrando las acciones necesarias para lograr una política de estado regional para el "Riachuelo"; sea en forma conjunta o a través de herramientas y normativas legales federales o locales que faciliten el accionar individual de esas jurisdicciones";

Que han tomado la intervención de su competencia Asesoría General de Gobierno, Contaduría General de la Provincia y Fiscalía de Estado;

Que la presente medida se dicta en uso de las facultades conferidas por el Decreto N° 5488/59, Reglamentario de la Ley N° 6021 y artículo 144 -proemio- de la Constitución de la Provincia de Buenos Aires;

Por ello,

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES
DECRETA

ARTÍCULO 1°. Aprobar el "Convenio Marco para el Cumplimiento del Plan de Acción Conjunta del Reordenamiento Territorial del Polo Petroquímico del Puerto de Dock Sud, Provincia de Buenos Aires", el cual junto al "Plan Director Puerto Dock Sud" y la documentación gráfica que integran el mismo, pasan a formar parte integrante del presente como Anexo Único.

ARTÍCULO 2°. Facultar al Ministerio de la Producción, de conformidad con lo normado en el artículo 3° inciso c) del Decreto N° 5488/59 reglamentario de la Ley N° 6021, a ejecutar la realización de las obras necesarias para cumplir con los objetivos establecidos en el "Plan Director Puerto Dock Sud", la que regirá hasta concretar las obras y tareas allí previstas.

M

Poder Ejecutivo

Provincia de Buenos Aires

ARTICULO 3°. Los Acuerdos Generales y/o Específicos que se celebren de conformidad con lo convenido en la Cláusula Décima Cuarta del Convenio Marco que se aprueba en el Artículo 1° del presente, deberán ser sometidos a conocimiento previo de los Organismos de Asesoramiento y Control.

ARTÍCULO 4°. El presente Decreto será refrendado por los Ministros Secretarios en los Departamentos de Jefatura de Gabinete de Ministros, de la Producción y de Infraestructura.

ARTÍCULO 5°. Registrar, notificar al Fiscal de Estado, publicar, dar al Boletín Oficial, al SINBA y pasar al Ministerio de la Producción. Cumplido, archivar.

DECRETO N° 3431



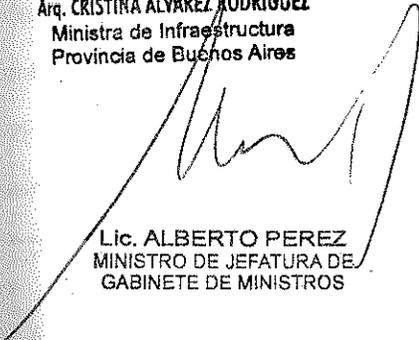
MARTIN M.N. FERRE
Ministro de la Producción
Provincia de Buenos Aires



DANIEL OSVALDO SCIOLI
Gobernador de la
Provincia de Buenos Aires



Arq. CRISTINA ALVAREZ RODRIGUEZ
Ministra de Infraestructura
Provincia de Buenos Aires



Lic. ALBERTO PEREZ
MINISTRO DE JEFATURA DE
GABINETE DE MINISTROS

**CONVENIO MARCO PARA EL CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE ACCIÓN CONJUNTA
DEL REORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL POLO PETROQUÍMICO DE DOCK SUD.
PROVINCIA DE BUENOS AIRES.**

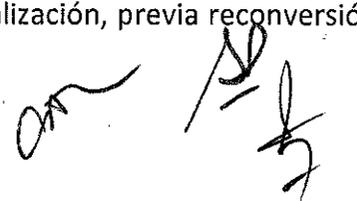
En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 9 días del mes de Diciembre de 2010, entre el Sr. Presidente de la Autoridad de Cuenca contemplada en la Ley N° 26.168, **Dr. Homero Máximo Bibiloni**, el Sr. Ministro de la Producción de la Provincia de Buenos Aires, **Lic. Martín Ferré**, la Sra. Ministro de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires, **Arq. Cristina Álvarez Rodríguez**, el Sr. Subsecretario de Desarrollo Urbano y Vivienda del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios - Programa de Urbanización de Villas y Asentamientos Precarios-, **Arq. Luis Alberto Bontempo**, el Sr. Presidente de Aguas y Saneamientos Argentinos S.A., **Dr. Carlos Ben**, y el Sr. Intendente Municipal de Avellaneda, **Ing. Jorge Ferraresi**, manifiestan:

Que con fecha 26 de Septiembre de 2006 fue suscripto un Acta Acuerdo entre el Estado Nacional, la Provincia de Buenos Aires y la Municipalidad de Avellaneda, destinada a desarrollar y ejecutar un Plan de Acción Conjunta (PAC) con el objeto de disminuir los niveles de complejidad industrial, riesgo ambiental y vulnerabilidad social, estableciendo prioridades, metas, etapas y plazos.-

Que las partes, con el objeto de prevenir daños sobre las personas y/o el ambiente, se comprometieron a adoptar en forma inmediata medidas urgentes tendientes a la relocalización de las plantas ubicadas en el Polo Petroquímico Dock Sud correspondientes a las firmas incluidas oportunamente en el Anexo I de la misma.-

Que, en consecuencia, estas acciones inmediatas se establecieron bajo la figura, en el caso de corresponder, de la no renovación al vencimiento y el no otorgamiento de nuevos permisos de uso para la realización, en el ámbito del Polo Petroquímico Dock Sud, de actividades que resulten incompatibles con la seguridad de las personas y/o el ambiente o que impliquen un aumento de la complejidad ambiental.-

Que en atención a la Cláusula Segunda del Acta Acuerdo señalada ut supra se procedió a comunicar en tiempo y forma a las empresas incluidas en el Anexo I, sobre la necesaria relocalización, previa reconversión tecnológica, dentro del territorio de la Provincia



de Buenos Aires y la instalación de una red de monitoreo ambiental del Polo Petroquímico de Dock Sud.-

Que conforme fue ordenado en el fallo dictado por la Corte Suprema de Justicia de la Nación con fecha 08 de Julio de 2008, en los autos caratulados "*MENDOZA, Beatriz S. y otros c/Estado Nacional y otros s/Daños y Perjuicios, daños derivados de la contaminación ambiental del Río Matanza Riachuelo*", Expediente M 1569 XL, referido al saneamiento integral de la Cuenca Hídrica Matanza Riachuelo es responsabilidad de la Autoridad de Cuenca que contempla la Ley Nº 26.168 y en modo concurrente del Gobierno Nacional, la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, como así también sus organismos dependientes, mancomunar los esfuerzos necesarios a fin de elaborar un programa de implementación que defina objetivos concretos y compromisos diligentes al efecto.-

Que en línea con lo expresado y con fecha 7 de Septiembre del corriente año, el Señor Juez Federal de Quilmes estableció "*que se adopten en forma inmediata, articulada y concreta todas las acciones necesarias para dar estricto cumplimiento a las medidas conducentes para la realización del plan integral de adecuación ambiental del Polo Petroquímico Dock Sud; como así también arbitrar los medios tendientes a lograr una política de Estado regional para ese polo petroquímico, en forma conjunta y mancomunada, a través de herramientas y normativas legales federales o locales que faciliten el accionar de las jurisdicciones involucradas; como así también asegurar los fondos económicos necesarios para su cumplimiento*".-

Que asimismo, y abundando en esta dirección, señaló que "*deberá exigirse que dicho plan integral prevea la reubicación y reconversión de industrias; relocalización de viviendas o en caso contrario la adecuada urbanización de las mismas incluyendo la provisión de servicios a sus habitantes (agua potable, cloacas, tendido eléctrico, gas natural, transporte público, etc.); saneamiento y remediación de tierras; trazado y mejoramiento de las vías de acceso; iluminación; acondicionamiento de la zona portuaria; reforestación de espacios verdes; proyección de la Planta Sudeste de tratamiento de efluentes cloacales; ello sin perjuicio del cese de la radicación de nuevas familias o industrias contaminantes en el lugar, y del ingreso de materiales de construcción y/o peligrosos, salvo aquellos que sean específicos para las que vayan a permanecer en el polo petroquímico*".-

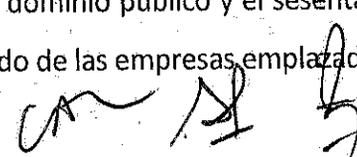
Que el acto resolutivo de fecha 7 de Septiembre de 2010 requiere al Sr. Presidente de la Autoridad de Cuenca contemplada en la Ley N° 26.168, a los Sres. representantes del Poder Ejecutivo Nacional, de la Provincia de Buenos Aires y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ante esa autoridad (miembros del Consejo Directivo), como así también al Sr. Ministro de la Producción, la Sra. Ministro de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires, al Sr. Subsecretario de Desarrollo Urbano y Vivienda del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios Públicos de la Nación - Plan de Urbanización de Villas y Asentamientos Precarios, al Sr. Presidente de Aguas y Saneamientos Argentinos S.A. -AYSA- y al Sr. Intendente Municipal de Avellaneda, la presentación de un plan integral, definitivo, concreto y viable, para la adecuación ambiental del Polo Petroquímico de Dock Sud, cuya presentación no podrá excederse más allá del día quince (15) de Diciembre de 2010, de manera inexcusable.-

Que el reordenamiento del fragmento territorial del Puerto de Dock Sud conlleva una serie de actuaciones destinadas a repensar las acciones propias del área en cuestión en cuanto a la zonificación de las actividades del Puerto, sin desatender las relacionadas con el saneamiento, la provisión de servicios de agua y tratamiento de efluentes cloacales, la urbanización de los asentamientos alojados en zonas operativas y la trama vial de tránsito pesado de acceso a Puerto, expresadas todas ellas en obras específicas en cuanto a planes, programas, acciones y metas presupuestarias concretas.-

Que las acciones destinadas al reordenamiento territorial hace necesario establecer un primer escenario de actuación referido a modificar por ley la actual delimitación de la jurisdicción portuaria, definida oportunamente por Convenio entre el Estado Nacional y el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, ratificado posteriormente a través de la Ley N° 11.535 de 1994.-

Que el predio transferido por el Estado Nacional a la Provincia de Buenos Aires abarca una superficie de quinientas cuatro (504) hectáreas sin tener en cuenta la franja marginal del Riachuelo que se desarrolla desde la margen sud del antepuerto hasta su intersección con el Puente La Noria.-

Que, en este aspecto, es dable señalar que del total de la superficie transferida a jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires el treinta y siete (37%) por ciento de la misma corresponde al dominio público y el sesenta y tres (63%) por ciento restante pertenece al dominio privado de las empresas emplazadas dentro del Polo Petroquímico del Dock Sud.-



Que, consecuentemente, se hace necesario redefinir la jurisdicción portuaria a través de la sanción de un nuevo ordenamiento jurídico que modifique la actual legislación vigente, esto es, la Ley N° 11.535.-

Que a tal efecto la Autoridad Portuaria de la Provincia de Buenos Aires se encuentra abocada al estudio de dominio y de sus antecedentes conjuntamente con la Agencia de Recaudación de Buenos Aires (ARBA) a través de la Gerencia General de Información y Desarrollo Territorial, la Dirección Provincial del Registro de la Propiedad perteneciente al Ministerio de Economía, la Escribanía General de Gobierno dependiente del Ministerio de Justicia y Seguridad y la Dirección Provincial de Geodesia dependiente del Ministerio de Infraestructura.-

Que uno de los programas de actuación particularizados referidos a políticas de saneamiento están relacionados con la proyección e implantación de la Planta de Tratamiento de efluentes cloacales Riachuelo a localizarse sobre el frente del Puerto de Dock Sud en la margen del Río de la Plata.-

Que dicha obra fue oportunamente pactada entre la Subsecretaría de Recursos Hídricos del Gobierno Nacional, el Ministerio de la Producción de la Provincia de Buenos Aires, la Empresa Aguas y Saneamientos Argentinos S.A. -AYSA- y el Municipio de Avellaneda en sendos Convenio suscriptos con fecha 7 de Febrero y 18 de Septiembre de 2008, estableciendo una serie de contraprestaciones por parte de la Empresa Aguas y Saneamientos Argentinos S.A. -AYSA- referidas a la planificación, ejecución y financiamiento de una serie de obras de provisión de agua potable, saneamiento y viales de acceso a la zona portuaria en general y a la Planta de Tratamiento de efluentes cloacales Riachuelo en particular.-

Que en la visión estratégica del ordenamiento territorial del Puerto y sus acceso se establecieron un orden de prioridades referidos a la red de tránsito pesado que respetarán la calidad de vida ciudadana, toda vez que el movimiento de carga por vía terrestre conlleva, en el área urbana, un alto riesgo sobre los bienes y las vidas de las personas.-

Que, consecuentemente, se desarrolló y concilió un programa de accesos de tránsito pesado hacia el Puerto de Dock Sud con la participación y la anuencia del Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI), la Dirección Nacional de Vialidad, la Autoridad Portuaria de la Provincia de Buenos Aires, la Dirección Provincial de Vialidad de la

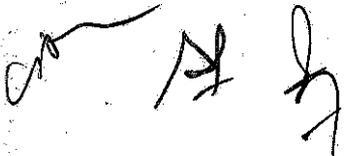
Provincia de Buenos Aires, la Empresa Aguas y Saneamientos Argentinos S.A. -AYSA- y la Municipalidad de Avellaneda.-

Que las obras propias e internas del Puerto de Dock Sud fueron planificadas conjuntamente entre la Subsecretaría de Actividades Portuarias y la Administración de la Delegación Puerto de Dock Sud, ambas dependientes del Ministerio de la Producción de la Provincia de Buenos Aires, todas ellas imbuidas del equilibrio necesario entre la actividad portuaria y la mitigación y control del ambiente y el medio físico circundante.-

Que dichas intervenciones establecen un plan de acción concreta y específica sobre el cerramiento del Puerto ajustando su límite jurisdiccional a la zona aduanera, la provisión de obras de reparación y/o ejecución de muelles, sitios de amarre y protección de los mismos, la iluminación del espacio público de la red de tránsito de circulación interna, la reparación y/o ejecución de la red del sistema contra incendio y la relocalización de las industrias químicas fuera del ejido portuario, recuperando los espacios vacantes para ser reutilizados por un sistema de almacenamiento de combustible que permitirá abastecer al sistema eléctrico nacional.-

Que el origen de la demanda de la Corte Suprema de Justicia de la Nación con fecha 08 de Julio de 2008, en los autos caratulados "*MENDOZA, Beatriz S. y otros c/Estado Nacional y otros s/Daños y Perjuicios, daños derivados de la contaminación ambiental del Río Matanza Riachuelo*", está relacionado con la relocalización de las familias asentadas en la llamada Villa Inflamable, para lo cual, el Estado Nacional, a través de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación; la Provincia de Buenos Aires, a través de los Ministerios de Infraestructura y Desarrollo Social, la Municipalidad de Avellaneda y la ACUMAR firmaron el 23 de septiembre de 2010 el CONVENIO MARCO PARA EL CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE URBANIZACIÓN DE VILLAS Y ASENTAMIENTO PRECARIOS EN RIESGO AMBIENTAL DE LA CUENCA MATANZA RIACHUELO. SEGUNDA Y ULTIMA ETAPA.-

Que el Convenio Marco mencionado así como los convenios que a partir de este se generen, determinan los extremos para desarrollar todas las acciones vinculadas a la urbanización de villas y asentamiento precarios en riesgo ambiental de la Cuenca Matanza Riachuelo.-



Que la relocalización de la llamada Villa Inflamable posibilitará sanear, remediar y recuperar una serie de inmuebles necesarios para el mejor desenvolvimiento del Puerto de Dock Sud, los cuales serán anexados a su jurisdicción mediante la sanción de la legislación específica, calificándolo como área de servicio logístico de apoyo a la actividad portuaria.-

Que dicha actividad conlleva una serie de requerimientos de apoyo a las industrias no contaminantes alojadas en el fragmento territorial en estudio, posibilitando la implantación de una serie de actividades aplicables al mejoramiento de la actividad.-

Que en esa dirección, la Municipalidad de Avellaneda, la Subsecretaría de Industria del Ministerio de la Producción, el Organismo Provincial de Desarrollo Sostenible (OPDS), el Ministerio de Gobierno (Subsecretaría de Asuntos Municipales) y el Ministerio de Infraestructura (Subsecretaría de Urbanismos y Vivienda - Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano Territorial) establecerán a su tiempo el estudio y la puesta en funcionamiento del sector industrial reseñado en el párrafo precedente, todo ello bajo la aplicación de las normas municipales y provinciales vigentes en cuanto a categorización y uso de suelos, radicación de industrias y nuevos agrupamientos industriales.-

Que el escenario que se pretende remediar tiene su origen en la vulnerabilidad de los aspectos ambientales del fragmento en estudio, toda vez que conviven situaciones de las más diversas actividades que requieren ineludiblemente, una férrea política de vigilancia ambiental mediante sistemas de auditoría y control temprano de la actividad industrial del Polo Petroquímico del Dock Sud, posibilitando atender certeramente cualquier incidente eventual sobre los efluentes líquidos, las emanaciones al aire y los posibles derrames de sustancias sobre los suelos.-

Por tanto, en atención a los propósitos y objetivos desarrollados precedentemente, los abajo firmantes convienen:

CLÁUSULA PRIMERA:

Las jurisdicciones involucradas en el presente CONVENIO MARCO estarán representadas por las distintas áreas y/o dependencias que articularán el proceso de todas las acciones necesarias que surjan de los Acuerdos Generales y Específicos que se suscribirán oportunamente para cada proyecto, y serán responsables de cada una de las etapas del proceso.

A. El ESTADO NACIONAL intervendrá a través del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS mediante las respectivas áreas:

1. Subsecretaría de Recursos Hídricos;
2. Aguas y Saneamientos Argentinos S.A. (AYSA);
3. Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda;
4. Dirección Nacional de Vialidad;
5. Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI);

B. La PROVINCIA DE BUENOS AIRES intervendrá a través de las siguientes áreas:

1. Jefatura de Gabinete de Ministros;
2. Ministerio de Gobierno;
3. Ministerio de Economía;
4. Ministerio de la Producción;
5. Ministerio de Infraestructura;
6. Ministerio de Justicia y Seguridad;
7. Ministerio de Desarrollo Social.

C. El MUNICIPIO DE LA CIUDAD DE AVELLANEDA.

D. La Autoridad de la Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR).

CLÁUSULA SEGUNDA:

Con el objeto de redefinir la nueva jurisdicción portuaria, la PROVINCIA DE BUENOS AIRES, a través del MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN elaborará y pondrá a consideración del PODER EJECUTIVO PROVINCIAL un anteproyecto de ley que modifique los alcances de la Ley N° 11.535 sancionada en el año 1994, excluyendo de sus límites todos y cada uno de los inmuebles que se encuentran actualmente ocupados por viviendas sociales y fragmentos territoriales con actividades innecesarias a las operaciones propias del Puerto de Dock Sud.-

CLÁUSULA TERCERA:

A efectos de promover las acciones de saneamiento ambiental y redefinición de las áreas involucradas, la PROVINCIA DE BUENOS AIRES, a través de la JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS y el MINISTERIO DE GOBIERNO, con la elaboración de los estudios previos respecto de los antecedentes dominiales del sector, promoverá la expropiación o prescripción adquisitiva de dominio, según corresponda, de los inmuebles identificados dentro del perímetro delimitado por las calles Sargento Ponce, Ingeniero Huergo,

M
on
AL
S

Campana, Morse, colectora de la Autopista La Plata – Buenos Aires y calle lindera al Arroyo Sarandí.-

CLÁUSULA CUARTA:

Se establece que parte de los inmuebles señalados en la Cláusula precedente serán afectados, mediante las normas generales o particulares según corresponda, a la ampliación de la Jurisdicción Portuaria y a la implantación de un Parque Industrial.-

CLÁUSULA QUINTA:

Parte de los inmuebles señalados en la Cláusula Tercera serán afectados a la implementación de todas aquellas acciones necesarias para brindar soluciones habitacionales, de acuerdo a los extremos establecidos en el CONVENIO MARCO PARA EL CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE URBANIZACIÓN DE VILLAS Y ASENTAMIENTO PRECARIOS EN RIESGO AMBIENTAL DE LA CUENCA MATANZA RIACHUELO. SEGUNDA Y ULTIMA ETAPA firmado por el Estado Nacional, a través de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios; la Provincia de Buenos Aires, a través de los Ministerios de Infraestructura y Desarrollo Social, la Municipalidad de Avellaneda y la ACUMAR.-

CLÁUSULA SEXTA:

En atención a lo descripto en la Cláusula Tercera y las nuevas actividades a desarrollarse en el fragmento territorial en estudio, la PROVINCIA, a través del MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN -Autoridad Portuaria y Subsecretaría de Industria, Comercio y Minería-, el ORGANISMO PROVINCIAL PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE (OPDS), el MINISTERIO DE GOBIERNO, el MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA – Subsecretaría de Urbanismos y Vivienda, Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano Territorial (DPOUT) y la MUNICIPALIDAD DE AVELLANEDA, establecerán las bases normativas alcanzadas por el Decreto Ley N° 8912/77 de uso de suelos, la Ley N° 11.459 de Radicación Industrial y la Ley N° 13.744 de creación y funcionamiento de Agrupamientos Industriales, con la correspondiente convalidación por parte del PODER EJECUTIVO PROVINCIAL.-

CLÁUSULA SÉPTIMA:

Sobre el predio ubicado frente al Puerto de Dock Sud y que fuera cedido para su uso a título gratuito, pactado oportunamente entre organismos del ESTADO NACIONAL, el MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN, la EMPRESA AGUAS Y SANEAMIENTOS ARGENTINOS S.A. -AYSA- y la MUNICIPALIDAD DE AVELLANEDA en sendos Convenio suscriptos con

fecha 7 de Febrero de 2008 y 18 de Septiembre del mismo, la EMPRESA AGUAS Y SANEAMIENTOS ARGENTINOS S.A. -AYSA- emplazará la "Planta Riachuelo" de Tratamiento de efluentes cloacales cuya descripción y características forman parte del presente CONVENIO MARCO.-

CLÁUSULA OCTAVA:

Como contraprestación de la cesión del inmueble para la ejecución de la obra de saneamiento descrita en la Cláusula precedente, la EMPRESA AGUAS Y SANEAMIENTOS ARGENTINOS S.A. -AYSA-, procederá a planificar y financiar un Programa de Accesos de tránsito pesado hacia el Puerto de Dock Sud y una serie de vialidades internas de dicho Puerto, que fueran conciliadas entre el ÓRGANO DE CONTROL DE CONCESIONES VIALES (OCCOVI), la AUTORIDAD PORTUARIA, la DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD y la MUNICIPALIDAD DE AVELLANEDA.-

CLÁUSULA NOVENA:

Asimismo y en el mismo sentido, la EMPRESA AGUAS Y SANEAMIENTOS ARGENTINOS S.A. -AYSA- proveerá del Servicio de Abastecimiento de Agua Potable y de Cloacas al Polo Petroquímico Dock Sud, la construcción de una Red de Incendio en la Ribera Oeste del Canal Dock Sud y la ejecución de una Planta de Tratamiento de líquidos provenientes de los buques que utilizan la zona portuaria, esto último en consonancia a lo dispuesto por la Ordenanza Marítima de la Prefectura Naval Argentina (PNA) establecida en el Código MARPOL.-

CLÁUSULA DÉCIMA:

La PROVINCIA, a través del MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN, se compromete a proyectar, ejecutar y financiar, a través del Fondo Portuario Provincial (FPP), una serie de obras viales, electromecánicas, de seguridad y saneamiento, necesarias para alcanzar las metas propuestas en el Plan Director Portuario, según se indica en la descripción de tareas se adjunta al presente CONVENIO MARCO.-

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMERA:

La PROVINCIA, a través del MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN, se compromete a proyectar, ejecutar y financiar un programa de reordenamiento del sector de Cargas Generales en los inmuebles identificados dentro del perímetro delimitado por las calles De Benedetti, Ing. Huergo, Avenida Juan Díaz de Solís y Campana, eliminando interferencias de actividades impropias del Puerto de Dock Sud con las de carga y descarga de

buques que amarren en los Sitios 9 a 13 del muelle, según se indica en la descripción de tareas se adjunta al presente CONVENIO MARCO.-

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA:

La PROVINCIA, a través del Fondo Portuario Provincial (FPP) o en su defecto con los recursos de Rentas Generales, se compromete a proyectar, ejecutar y financiar, una campaña de Dragados que posibilite la correcta navegabilidad hacia el Puerto de Dock Sud a través del Canal Exterior, Canal Interior y Canal Dock Sud propiamente dicho, con sus correspondientes etapas de mantenimiento necesarias para alcanzar las metas propuestas en el Plan Director Portuario, según se indica en la descripción de tareas se adjunta al presente CONVENIO MARCO.-

CLÁUSULA DÉCIMA TERCERA:

La PROVINCIA, a través del MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN, se compromete a proyectar un Sistema de Control Temprano sobre los efluentes líquidos, las emanaciones al aire y los posibles derrames de sustancias sobre los suelos, bajo la supervisión de la ACUMAR y el ORGANISMO PROVINCIAL PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE (OPDS), a ser instalado en todas y cada una de las industrias alojadas en jurisdicción del Puerto de Dock Sud, permitiendo establecer auditorías ambientales permanentes que reviertan, de manera inmediata, posibles incidentes sobre el ambiente y el medio físico circundante, según se indica en la descripción de tareas se adjunta al presente CONVENIO MARCO.-

CLÁUSULA DÉCIMA CUARTA:

Con el fin de operativizar el presente CONVENIO MARCO, se suscribirán, según correspondan a la finalidad específica de cada uno de ellos, los Acuerdos Generales y/o Específicos entre los organismos o dependencias del ESTADO NACIONAL, la PROVINCIA DE BUENOS AIRES, la MUNICIPALIDAD DE AVELLANEDA y la ACUMAR, referidos a cada una de las acciones descriptas desde la CLÁUSULA SEGUNDA a la CLÁUSULA DÉCIMO TERCERA, estableciendo las respectivas programaciones y las responsabilidades de cada organismo interviniente. Dichos Acuerdos Generales y/o Específicos deberán ser perfeccionados por las partes correspondientes en un período no superior a los sesenta (60) días de suscripto el presente CONVENIO MARCO.-

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA:

A los fines de dar cumplimiento con el mandato impuesto por la Corte Suprema de Justicia de la Nación en los autos caratulados "*Mendoza Beatriz Silvia y otros c/Estado*

Nacional y otros s/daños y perjuicios derivados de la contaminación ambiental del Matanza Riachuelo" y las resoluciones dictadas a tal efecto por el Sr. Juez Federal de Quilmes, la ACUMAR coordinará y articulará entre las distintas jurisdicciones y dependencias intervinientes las acciones previstas, otorgándole al PLAN DE ACCIÓN CONJUNTA para el REORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL POLO PETROQUÍMICO DE DOCK SUD, las prioridades y secuencias de intervención correspondientes.-

CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA:

El Intendente de la Municipalidad de Avellaneda se compromete a remitir el presente Convenio Marco para su aprobación por parte del Honorable Concejo Deliberante de la MUNICIPALIDAD DE AVELLANEDA.-

CLÁUSULA DÉCIMA SÉPTIMA:

El presente acuerdo será oportunamente aprobado por Decreto del Señor Gobernador de la PROVINCIA DE BUENOS AIRES, previa intervención de los Organismos de Asesoramiento y Control.-

CLÁUSULA DÉCIMA OCTAVA:

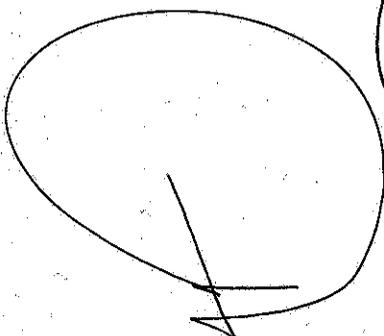
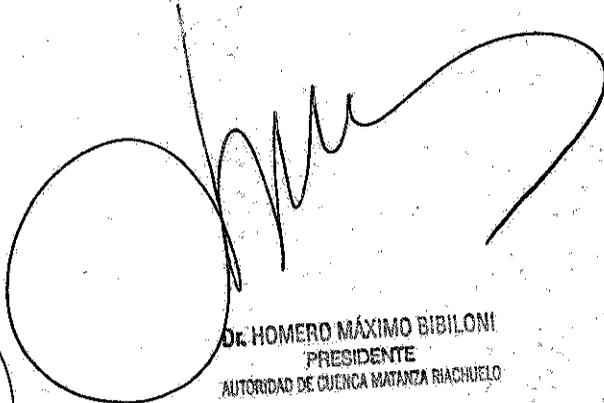
Firman al pie de la presente, tomando conocimiento de sus términos y prestando conformidad con cada una de las acciones que se le asignan en este acuerdo, los Sres. representantes del Poder Ejecutivo Nacional, de la Provincia de Buenos Aires y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ante esa Autoridad (*miembros del Consejo Directivo*); por el ESTADO NACIONAL el Señor Subsecretario de Recursos Hídricos de la Nación Ing. Fabián LOPEZ, el Señor Administrador General de la Dirección Nacional de Vialidad Ing. Nelson PERIOTTI, el Señor Director Ejecutivo del Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI) Ing. Gustavo GENTILI y por la PROVINCIA DE BUENOS AIRES, los Señores Ministros de Jefatura de Gabinete de Ministros Lic. Alberto PÉREZ, de Gobierno Dn. Eduardo CAMAÑO, de Economía Lic. Alejandro ARLÍA y de Justicia y Seguridad Dr. Ricardo CASAL.-

CLÁUSULA DÉCIMA NOVENA:

Para la resolución de los conflictos que pudieran producirse con motivo de la ejecución del presente CONVENIO MARCO, de sus Acuerdos Generales y/o Específicos aludidos en las Cláusulas precedentes, las partes acuerdan someterse a la competencia del JUZGADO FEDERAL DE PRIMERA INSTANCIA de la Ciudad de Quilmes.

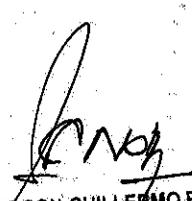
(Handwritten signatures)

Se suscriben cinco (5) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los nueve (9) del mes de Diciembre de 2010.-

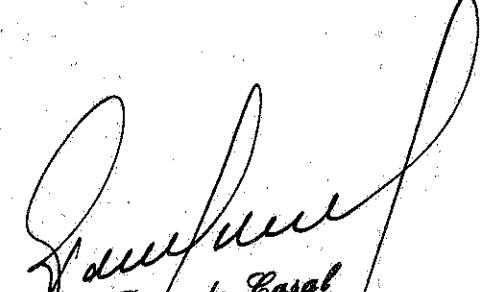


Dr. HOMERO MÁXIMO BIBILONI
PRESIDENTE
AUTORIDAD DE CUENCA MATANZA RIACHUELO

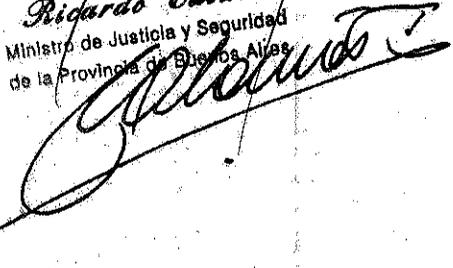
Ing. JORGE H. FERRARESI
INTENDENTE MUNICIPAL
MUNICIPALIDAD DE AVELLANEDA



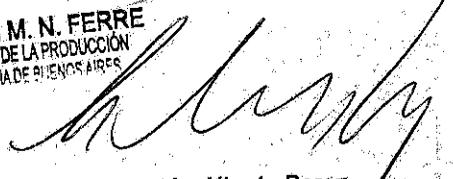
Ing. NELSON GUILLERMO PERJOTTI
ADMINISTRADOR GENERAL
Dirección Nacional de Vialidad



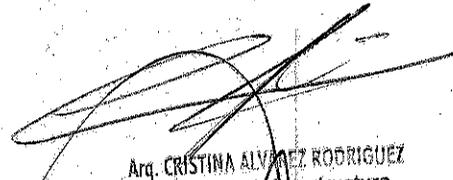
Ricardo Casal
Ministro de Justicia y Seguridad
de la Provincia de Buenos Aires



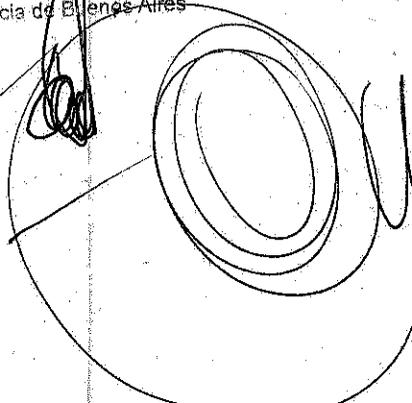
MARTIN M. N. FERRE
MINISTRO DE LA PRODUCCIÓN
PROVINCIA DE BUENOS AIRES



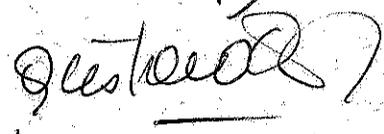
Lic. Alberto Perez
Ministro de Jefatura de
Gabinete de Ministros



Arq. CRISTINA ALVAREZ RODRIGUEZ
Ministra de Infraestructura
Provincia de Buenos Aires



ALEJANDRO G. ARLIA
Ministro de Economía



ACTUALIZACIÓN PLAN MAESTRO Y REORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL PUERTO DOCK SUD



PLAN DIRECTOR PUERTO DOCK SUD

**Contenido.**

1. INTRODUCCIÓN.	Página 03
2. JURISDICCIÓN.	Página 04
3. DOMINIO Y USOS.	Página 04
4. IDENTIFICACIÓN Y SITUACIÓN CATASTRAL DEL PREDIO PORTUARIO.	Página 05
5. LÍMITES PORTUARIOS.	Página 06
5.1. Antecedentes de límites actuales.	Página 06
5.2. Bases y objetivos.	Página 07
5.3. Zonas a desafectar e incorporar.	Página 08
5.3.1. Zonas a desafectar - Franja costera sobre el Riachuelo.	Página 08
5.3.2. Nuevas zonas a incorporar - Áreas de servicios logísticos (ZAL).	Página 09
5.4. Límite propuesto - Nueva Zonificación.	Página 10
6. OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PUERTO DE DOCK SUD.	Página 13
6.1. Breve reseña.	Página 13
6.2. Las Obras.	Página 13
6.3. Obras en el Ejido Portuario.	Página 14
6.3.1. Ribera este.	Página 14
6.3.2. Ribera oeste.	Página 15
6.3.3. Obras públicas terrestres del entorno exterior al PDS.	Página 17
6.4. Síntesis de Obras Fundamentales.	Página 17
7. ESCENARIOS Y DIAGNÓSTICOS.	Página 24
7.1. Costos y Tarificación.	Página 25
7.2. Demanda de servicios.	Página 27
8. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA.	Página 28
8.1. Institucional.	Página 28
8.2. FODA post reordenamiento territorial.	Página 28
8.3. Operaciones comerciales y gestión.	Página 30
8.4. Estrategias de Calidad y Medio Ambiente.	Página 31
8.4.1. Determinación de zonas autorizadas.	Página 33
8.4.2. Mitigación de impactos negativos.	Página 33
8.4.3. Vuelco al curso de agua de efluentes líquidos tóxicos sin tratar, provenientes de la actividad de buques y empresas.	Página 33
8.5. El desarrollo futuro del puerto.	Página 37
9. PLANILLAS DE OBRAS.	Página 39
10. PLANEAMIENTO DE OBRAS.	Página 44
11. LISTADO DE PLANOS.	Página 48
12. ANEXO. Relocalización de Industrias Químicas.	Página 49
13. BIBLIOGRAFÍA.	Página 55



PLAN DIRECTOR PUERTO DOCK SUD.

1. INTRODUCCIÓN.

El desarrollo del presente trabajo tiene como fin modificar aspectos del Plan Maestro y Estratégico del Puerto Dock Sud, realizado por la Escuela de Graduados en Ingeniería Portuaria (EGIP) de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires (FIUBA) en el año 2007, operando especialmente sobre las estrategias de corto y mediano plazo, desarrollar el reordenamiento logístico y operativo del territorio portuario y brindar las herramientas que permitan su sostenibilidad económica y ambiental.

Siendo estos documentos, herramientas dinámicas de revisión en el mediano plazo y conforme a los lineamientos que fijara la Corte Suprema de Justicia de la Nación como consecuencia de la causa "Mendoza, Beatriz Silvia y otros c/ Estado Nacional y otros s/ daños y perjuicios (daños derivados de la contaminación ambiental del Río Matanza - Riachuelo)", se hizo necesario reformular directrices preestablecidas sobre la planificación portuaria del Dock Sud.

El siguiente esquema representa las tareas y estrategias que construyen a partir del momento actual una pirámide cuya meta se corona conformando un puerto que desarrolle la mejora continua de sus operaciones y políticas de sostenibilidad económica, financiera y medioambiental.





3431

"2010 – Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

2. JURISDICCIÓN.

El Puerto de Dock Sud perteneció a la jurisdicción nacional hasta el 2 de octubre de 1993. Hasta ese momento formaba parte del complejo portuario de la Ciudad de Buenos Aires.

A partir de un Convenio suscripto entre el Estado Nacional y el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, ratificado por la Legislatura Provincial a través de la Ley N°11.535/94, su administración y dominio fue transferido a la Provincia de Buenos Aires.

Por Decreto N° 2.693/93 del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires creó la Delegación Dock Sud, dependiente de la Dirección Provincial de Actividades Portuarias.

La creación de Puerto Dock Sud tiene como antecedentes la Ley N° 23.696/89 de Reforma del Estado y su Decreto N° 1.105/89 con el reglamento administrativo regulatorio aprobado por Decreto N° 906/91, la Ley Nacional N° 24.093 de Actividades Portuarias reglamentada y su Decreto N° 767/93 y la Ley de la Provincia de Buenos Aires N° 11.206 y su Decreto N° 1.579/92 que ratifica el Convenio de Transferencia de Puertos Nación/Provincia.

3. DOMINIO Y USOS.

El predio de Puerto Dock Sud abarca una superficie terrestre total de 504 Ha, sin tener en cuenta la franja marginal del Riachuelo. El dominio de los terrenos portuarios se divide en áreas públicas y áreas privadas, según puede apreciarse en el cuadro siguiente (ver Plano PDS-PM01).

DOMINIO	SUPERFICIE (Ha)	PARTICIPACIÓN (%)
PÚBLICO	189	37,5
PRIVADO	315	62,5
TOTAL	504	100,0

En lo que se refiere a los usos del espacio portuario, en el cuadro siguiente se encuentra la distribución actual por actividades.

USO	SUPERFICIE (Ha)	PARTICIPACIÓN (%)
Operadores de contenedores y carga general	52	10,2
Operadores de logística petrolera y química	79	15,7
Industria del petróleo	199	39,5
Industria química	4	0,8
Areneras	5	1,0
Organismo oficiales	1	0,2
Viviendas	11	2,2
Energía	1	0,2
Usos comunes y sin definición	152	30,2
TOTAL	504	100,0



Como puede apreciarse en la documentación gráfica los usos actuales del puerto no se encuentran definidos de modo taxativo, más bien han surgido en base a las necesidades circunstanciales de la actividad y a la demanda privada de terrenos para las distintas actividades y a cierta orientación desarrollada por la autoridad portuaria sobre los arrendamientos no heredados de la Administración General de Puertos.

El presente documento pretende modificar el status quo descripto y delimitar perfectamente las actividades, separando geográficamente las mismas de modo tal de optimizar la operatividad portuaria y logística del puerto, de donde surgen cuatro áreas perfectamente definidas (hidrocarburos, areneras, contenedores y carga general) las cuales se desarrollan y sustentan en el punto 4.4.

4. IDENTIFICACIÓN Y SITUACIÓN CATASTRAL DEL PREDIO PORTUARIO.

Se ha recabado información fundamental en las áreas de Geodesia y ARBA de la Provincia de Buenos Aires pudiendo recabarse y clarificarse el 98% de la situación catastral de la Jurisdicción Portuaria del Puerto Dock Sud.

Hay terrenos que pertenecen a las industrias o los operadores del puerto, en tanto que otros están asignados a empresas en regímenes variables, desde ocupaciones precarias a concesiones con diversos plazos. La configuración catastral constituye un dato esencial para la puesta en marcha de los planes propuestos.

En la actualidad se posee un plano de planta general de los parcelamientos dentro de la jurisdicción, números de inscripciones y dominios.

El Ministerio de la Producción y la Subsecretaría de Actividades Portuarias deberán contratar la mensura planialtimétrica de acuerdo a la información recabada y los nuevos límites de Jurisdicción formulados en el presente.

Sobre la definición de los nuevos límites jurisdiccionales el Ministerio de la Producción deberá arbitrar los medios necesarios para modificar la Ley N° 11.535, disponiendo el anexo y el traspaso de áreas al ejido del Municipio de Avellaneda.

También deberá iniciar las acciones expropiatorias sobre los terrenos con frente a la Avenida Juan Díaz de Solís entre la calle Ing. Huergo y el pasaje Dreyer, a los fines de posibilitar la ejecución del cierre del muro perimetral portuario en ese sector.

El Ministerio de la Producción, el Municipio de Avellaneda y la Subsecretaría de Actividades Portuarias, conjuntamente con el apoyo del Juzgado Federal de Quilmes efectuarán las acciones tendientes a comprometer en el tiempo establecido en el presente plan, de los terrenos ocupados por viviendas precarias tanto en el ejido Municipal como Portuario.



42

5. LÍMITES PORTUARIOS.

5.1. Antecedentes de límites actuales.

La jurisdicción portuaria se encuentra detallada en la Ley Provincial N° 11.535/94 de la siguiente manera:

"El límite Norte lo conforma el muelle sobre la margen Sud del Anté Puerto, constituyendo el mismo la entrada a la Primera Sección del Dock Sud, continuando este por el antiguo embarcadero del Ferry Boat, prosiguiendo por la calle Carlos Pellegrini hacia el Sudoeste, hasta encontrarse con la calle Sargento Ponce, continuando por esta misma sobre su lado Noreste y en correspondencia con la línea de edificación hasta el encuentro con la calle Juan Díaz de Solís colindante con la Segunda Sección del puerto.

El límite continúa desarrollándose por la indicada calle Juan Díaz de Solís, línea de edificación lado Oeste y en dirección Sud, paralela al muelle de la Segunda Sección, hasta la intersección con la calle Ing. Luis Huergo, recorriendo esta calle por la línea de edificación lado Sud hasta la intersección con la calle Agustín Debenedetti extendiéndose por esta y sobre la línea de edificación Este aproximadamente unos 600 metros, para de allí quebrarse 90° hacia el Este hasta su intersección con la calle Juan Díaz de Solís y por esta hacia el Sud en una distancia aproximada de 450 metros, donde se quiebra en dirección Oeste unos 150 metros aproximadamente, quebrándose en diagonal hasta su intersección con el Acceso Sudeste, continúa el deslinde por la prolongación de la calle Juan Díaz de Solís hacia el Sud unos 650 metros aproximados hasta encontrarse con una calle curva que la recorre por su lado Noroeste, lindante con las manzanas N° 40, 33 y 32, hasta llegar a la calle Nueva York con el cruce de la calle E. S. Zeballos, lo descrito corresponde al deslinde Oeste de la Jurisdicción.

Se incluye en la jurisdicción terrestre a la fracción que linda al Sud con el Club Arsenal entre las calles prolongación Juan Díaz de Solís, Nueva York y Canal Sarandí.

Parte del deslinde del área al Este se materializa por medio de la calle curva citada precedentemente y por su lado Noreste hasta su intersección con la prolongación de la calle Morse.

A partir de dicha calle Morse continúa en dirección al Norte unos 2.000 metros aproximadamente hasta encontrar el cruce de acceso a la zona de inflamables, donde se produce un quiebre de 90°, y después de una distancia de 140 metros aproximadamente otro quiebre de 90° para recorrer aproximadamente 370 metros por la también denominada calle Morse hasta encontrar una amplia curva en la que se hallan instaladas antiguas vías férreas de ingreso a las destilerías, prolongándose por dicha calle lado Oeste, la que resulta ser la continuación al Sudeste de la calle Sargento Ponce hasta encontrarse con el Canal Sarandí. De allí con un quiebre de 90° parte con una dirección Noreste paralelo al Canal Sarandí hasta la ribera del Río de la Plata, continuando con un ángulo de 90° en dirección paralela a dicha ribera, hasta el final del tablestacado y piedraplén en su encuentro con la línea orientada de Sud a Norte que limita las instalaciones de Repsol Y.P.F. y Shell C.A.P.S.A. en la Dársena de Inflamables.



B

La jurisdicción se continúa a lo largo de esta última hasta el acceso a la Dársena de Propaneros, a la que comprende en todo su conjunto y se prolonga hasta el Veril Sud del Canal Sud de Entrada, de allí con dirección Oeste paralelo al mencionado Canal hasta el morro de entrada al Dock Sud".

5.2. Bases y objetivos.

La redefinición de los límites del puerto constituye la primera acción concreta por parte del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires.

Los límites asignados al Puerto Dock Sud por la Ley Provincial N° 11.535/94 abarcan espacios muy variados. Se cumplen actividades portuarias de diferentes manifestaciones ocupadas por industrias conectadas funcionalmente con el puerto y otros alojados en áreas destinadas a usos no portuarios, primordialmente a usos urbanos. En su conjunto, los diversos usos se entremezclan en parte, dando lugar de ese modo a situaciones conflictivas e incompatibilidades entre sectores, que en casos extremos derivan en estados ambientales con efectos dañinos para la vida humana.

También se observa que en zonas de alto valor estratégico, los límites originales no permiten establecer un cercado adecuado y efectivo para separar al puerto de su entorno. Esta circunstancia atenta contra las exigencias de seguridad del puerto, que constituyen un factor de elevado peso en la calificación internacional de los puertos.

En la adopción de los límites, el régimen de dominio de los predios interiores del puerto constituye un factor de peso, ya que una parte de ellos son privados. En este contexto, se concede especial importancia a mantener dentro del espacio portuario las radicaciones de industrias vinculadas funcionalmente con la instalación portuaria.

El análisis de los espacios vecinos, tanto en lo que se refiere a sus configuraciones como a sus aprovechamientos actuales, permite establecer pautas para la integración al puerto de ciertas áreas para desarrollos futuros que requieran ampliaciones.

Como consecuencia de la situación señalada referida a los espacios y límites portuarios, se establecen los siguientes objetivos para la redefinición de los límites:

- a) obtener una geometría de tipo compacta que permita cumplir con las actividades portuarias en espacios controlados y protegidos con minimización de los bordes de difícil vigilancia expuestos a contactos con el entorno;
- b) proveer un desarrollo espacial que permita una distribución orgánica de las funciones a ser cumplidas en el puerto, atendiendo situaciones de compatibilidad o incompatibilidad y considerando la presencia de actividades asentadas en predios de dominio privado.
- c) asegurar que los espacios resulten adecuados para llevar a cabo las operaciones portuarias, en particular que se establezcan relaciones aptas entre los frentes de los sitios de atraque y el retroespacio portuario;
- d) eliminar sectores actualmente de poco o ningún uso portuario y sectores que presentan severos problemas de control y administración;



e) prever la incorporación de áreas para expansiones futuras.

5.3. Zonas a desafectar e incorporar.

En razón de las consideraciones previas, se formuló una propuesta para la desafectación de áreas administradas actualmente por la autoridad portuaria, y, en contraposición, una propuesta para la incorporación al puerto de terrenos hoy no incluidos dentro de sus límites (ver Plano PM-PDS02).

De acuerdo con las descripciones que se agregan más abajo, las áreas a desafectar e incorporar tendrían las siguientes superficies:

IDENTIFICACIÓN	SUPERFICIE (Ha)
A DESAFECTAR	48,0
Franja Riachuelo	20,0
Barrio Urquiza (viviendas)	7,5
Franja Sur	20,5
A INCORPORAR	85,5
Sector Sur	12,5
Sector Río de la Plata	73,0
BALANCE FINAL (a incorporar)	37,5

5.3.1. Zonas a desafectar - Franja costera sobre el Riachuelo.

La administración portuaria comprende los terrenos comprendidos dentro de los límites definidos en el Acta de Transferencia. Sin embargo, en la actualidad dicha administración también está a cargo de la franja del Riachuelo que corre desde la calle Sargento Ponce, borde oeste del puerto, hasta el Puente de la Noria. Esta franja tiene un ancho de 12 metros y una extensión de varios kilómetros. En su extremo aguas abajo es ocupada por unas pocas areneras, que ocupan predios por permisos otorgados por las autoridades portuarias. En otros sectores es hoy inaccesible y no puede ser controlada.

Dadas las características de esa franja, este Plan Maestro no la incluirá en los espacios a ser considerados. Resulta imposible en la actualidad imaginar actividades portuarias en un espacio de las características señaladas, más aún si a ello se agrega que por detrás de esa franja hay calles o radicaciones urbanas.

En consecuencia se propone crear los instrumentos necesarios para que esos terrenos se incorporen a sus respectivos municipios. Las pequeñas empresas que hoy desarrollan actividades allí, en la medida que deseen hacerlo, tengan carácter portuario y exista el espacio apropiado para la actividad, podrán ser ubicadas en el predio portuario, y las demás quedarán en relaciones de negociación con la administración municipal respectiva.

El proceso de entrega de estos predios a otros ámbitos de administración debería ser encarado en el corto plazo.

Las zonas a desafectar se detallan seguidamente.



"2010 – Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

- a) La franja que corre a lo largo de la margen derecha del Riachuelo desde el Puente de La Noria hasta el Puente Nicolás Avellaneda. Esta franja tiene actualmente un escaso uso portuario, solamente alberga a unas pocas empresas areneras en las cercanías del Puente Nicolás Avellaneda que pueden ser fácilmente relocalizadas. Por su escaso ancho, esta franja constituye un espacio de muy baja aptitud para la operación portuaria y además resulta ser de muy difícil vigilancia y control por parte de la autoridad portuaria. Por sus características, esa franja correspondería ser cedida por la Provincia de Buenos Aires a los municipios que limitan con ella.
- b) El triángulo correspondiente al "Barrio Urquiza", conjunto habitacional ubicado detrás de las instalaciones de "Exolgan", comprendido entre las calles Sargento Ponce, Manuel Alberdi y Nicolás Alemane. Se trata de un espacio urbano ocupado definitivamente por casas-habitación que no puede ser recuperado para fines portuarios, aunque se encuentra dentro de los límites originales del puerto. Se da por entendido que carece de razonabilidad mantener este espacio en el ámbito de la autoridad portuaria.
- c) La franja ubicada en el fondo del Dock que corre desde la calle Ocantos hasta su extremo sur donde se encuentra instalado el Arsenal Fútbol Club, entre las calles Juna Díaz de Solís y Morse, incluyendo los ensanches en la zona de encuentro con la Autopista Buenos Aires – La Plata y en la salida del ramal ferroviario cerca de Sarandí. El terreno ocupado por el ramal ferroviario entre la calle Ocantos y la Autopista Buenos Aires – La Plata se mantiene como parte del predio portuario. La franja señalada no cumple hoy ninguna función portuaria y en parte está asignada a otros fines como el "Parque Ecológico", la "Playa Náutica de la Municipalidad de Avellaneda" y el ya mencionado club. Algunos de estos sectores ya cuentan con instalaciones importantes para el cumplimiento de sus funciones, como por ejemplo la sede y las tribunas del Arsenal Fútbol Club. También en este caso carece de razonabilidad mantener ese espacio bajo la responsabilidad de la autoridad portuaria.

5.3.2. Nuevas zonas a incorporar - Áreas de servicios logísticos (ZAL).

Si bien la superficie total del área portuaria es amplia y aún quedan sectores sin estar ocupados por actividades portuarias o industriales, y como también existe la posibilidad de recuperación de áreas internas por la relocalización de operadores de productos químicos y aceites, resulta de interés ampliar el predio portuario por las siguientes razones:

- a) Está previsto instalar en Dock Sud un equipo de Scanner fijo para la revisión de contenedores. Esta instalación, si bien no exige para sí misma un gran espacio, debe asociarse con la atención de camiones containeros por ello se están realizando gestiones con la AFIP con el fin de que esta tarea sea desarrollada en un sector cercano a las plazoletas de Maruba y Exolgan. Actualmente el predio asignado para este fin se encuentra en un predio ubicado sobre la Avenida Juan Díaz de Solís casi calle Campana fuera del sector de contenedores y con el objetivo de AFIP de escanear a contenedores del Puerto de Buenos Aires, lo cual resulta tanto para la Provincia de Buenos Aires como para el Municipio de Avellaneda inaceptable en virtud de la absorción de una gran cantidad de camiones desde la ciudad de Buenos Aires con lo que ello implica en



3431

"2010 - Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

cuanto a polución ambiental, rotura de pavimentos y alta concentración de tráfico en calles no preparadas para recibir ese volumen.

- b) La irregularidad de forma del predio actual, hace aconsejable incorporar espacios nuevos en determinados lugares para facilitar una mejor disposición de cercos y cierres, además para evitar futuros asentamientos urbanos de carácter precario que podrían instalarse en inmediaciones del puerto.
- c) Existe un sector particular sobre la Av. Juan Díaz de Solís entre Ing. Huergo y el pasaje Dredyer donde el desarrollo del muro de cerramiento presenta un conflicto social por la existencia de frentistas particulares a la zona primaria aduanera. Al respecto se recomienda acordar con las autoridades municipales de Avellaneda el inicio de las acciones tendientes a expropiar dicha manzana y desarrollar un área interface puerto-ciudad.
- d) El frente sobre el Río de la Plata constituye una reserva de espacio de elevado interés para ser incorporado como un sector útil que avanzaría hacia el agua y extendería el predio portuario mediante un relleno sobre la playa, con la posibilidad de crear nuevos sitios de amarre y espejos de agua náuticos.

De acuerdo con estos lineamientos, se plantean dos ampliaciones del predio portuario.

- I) En primer lugar, se considera conveniente incorporar al puerto un área nueva en su zona sur, lindante al este con las instalaciones de la planta petrolera de Shell (calle Sargento Ponce). Su límite sur sería la calle Campana hasta su actual límite, la calle Génova.
- II) La segunda anexión se refiere a los terrenos que podrán ser incorporados sobre la playa del Río de la Plata, lateral a la Dársena de Propaneros, que aseguran una apertura hacia los espejos de agua con la posibilidad de crear nuevos sitios de atraque y áreas de maniobra para buques con vinculación directa con el Canal Sur. Se trata en principio de la única extensión que proporcionaría un acceso a las aguas navegables del Río de la Plata. Cabe destacar que al sur de esta área está previsto el emplazamiento de la planta de tratamiento de efluentes cloacales de la empresa AySA.

5.4. Límite propuesto - Nueva Zonificación.

El límite propuesto tendría el siguiente recorrido:

Desde margen derecha Riachuelo, lado oeste del predio, Calles Sargento Ponce, Manuel Alberti, Nicolás Alemane, Sargento Ponce, Juan Díaz de Solís, Ing. Huergo, De Benedetti, Campana, nuevamente calle Juan Díaz de Solís, Ocantos, Morse, curva Suarez, Campana, Sargento Ponce, hasta Arroyo Sarandí, siguiendo por el Arroyo Sarandí hasta la margen del Río de la Plata, margen del río de la Plata hasta la Dársena de Propaneros, luego margen derecha del Canal Sur hasta el Puente Nicolás Avellaneda.



La nueva zonificación de actividades del Puerto Dock Sud se desarrolló a través de la ubicación geográfica y la adopción de tres criterios:

1. La herencia (AGP) en el uso de la tierra y la inamovilidad de instalaciones estratégicas y/o exitosas.
2. La topología propia de los sectores cercanos al espejo de agua y su ubicación dentro del vaso portuario.
3. La proyección de actividades estratégicas a nivel provincial y nacional.

El primer criterio abarca a las empresas que operan con carga contenedorizada, refinería de combustible y parque de tanque de hidrocarburos. Estas actividades se encuentran perfectamente afianzadas con inversiones sustentables en el tiempo y actividades comerciales exitosas.

En el lado este del Dock Central la refinería de Shell CAPSA y los parque de tanques de las empresas Petrolera del Cono Sur, DAPSA, Petrorío, YPF SA, Petrobras, Energen mas el traslado de la firma Coco oil a este sector integran un sector de actividad uniforme y similar, compartiendo en muchos casos ductos e instalaciones de seguridad y lucha contra incendio. Las empresas de contenedores son Exolgan y Maruba abarcando todo el muelle y retro frente de la primera sección del canal Dock Sud. Ambas actividades son estables y sus actividades tienen proyecciones a más de 20 años.

El segundo criterio incluye el área de operativa con carga general, cuya forma rectangular y longitudinal con frente a un muelle recto es apropiada para la operativa con carga suelta, su estiba y almacenamiento, el nuevo sector arenero ubicado sobre el fondo lado este del canal, con nuevas instalaciones, refulados mas limpios y grandes inversiones en sus secaderos, plazoletas y tolvas. Este sector fue seleccionado en función de que los sectores de amarre son inapropiados para cualquier actividad que no sea la arenera dada las características propias de la actividad y la flexibilidad de sus embarcaciones para atracar y refular en forma "mediterránea y el tipo de áridos que no opera con grampas o cangilones.

La otra actividad ubicada en este criterio obedece a la necesidad de poseer una importante área para actividades de la carga y el tráfico terrestre. La nueva área "trapezoidal" a incorporar – que hoy está ocupado por parte de la Villa Inflamable - estará reservada para actividades portuarias complementarias, definida como Zona de Actividades Logísticas (ver plano PDS-PM04, área GRIS).

Una zona de actividades logísticas, plataforma logística o parque logístico, es un área definida dentro de la cual están todas las actividades relativas al transporte, la logística y la distribución de mercancías tanto para tránsito nacional como internacional pudiendo intervenir varias empresas del sector transporte. Durante los últimos años se ha demostrado que la existencia y el desarrollo de plataformas logísticas y centros de transporte contribuyen a reducir costos dentro de la cadena logística.

Esta permitirá la realización de operaciones y servicios, que en mucho casos agregan valor a la carga o al servicio portuario y servicios a los trabajadores del transporte, tal el caso de



depósitos de consolidación/desconsolidación, fiscales, lavaderos de contenedores, talleres, playas de estacionamiento, servicios bancarios, de comunicaciones o bares/restaurantes. También, y teniendo en cuenta la tendencia de integración vertical de las empresas con los proveedores, se reserva un área para este fin que permita a las empresas afincadas en el puerto una interrelación fluida con sus proveedores de materiales o servicios. De este modo, además de generarse un sector con estas actividades, se alivia al Puerto con un sector que amortigua la actividad, dosifica el transporte terrestre y optimiza los recursos.

Algunas ventajas de los centros de transporte y zonas de actividades logísticas son:

- Instalaciones físicas diseñadas específicamente para las actividades que le competen.
- Infraestructuras y telecomunicaciones con capacidad suficiente y con disponibilidad de conexiones telemáticas inmediatas.
- Zonas de maniobra y viales de acceso adecuado para la circulación de los vehículos.
- Excelente ubicación respecto a las áreas poblacionales e industriales, con posibilidades de intermodalidad.
- Ubicación conjunta con empresas del sector lo que permite la interrelación.
- Servicios de mantenimiento, alumbrado, limpieza, etc., con menor costo.
- Vigilancia y seguridad en todas las instalaciones que permite prescindir de sistemas individuales de seguridad.
- Disponibilidad de servicios complementarios (talleres, entidades bancarias y de seguros, etc.).

A esto hay que sumarle que, gracias a la relocalización de empresas del sector en los centros de transporte o plataformas logísticas, se originan mejoras diversas en el ámbito urbano: revalorización de suelos, mejora de áreas degradadas, condiciones privilegiadas de accesibilidad, etc. Estas repercusiones contribuyen a la mejora del medioambiente y a una mayor protección del mismo.

En cuanto al ámbito socioeconómico, el sector logístico influye directa e indirectamente sobre la economía. Los cambios que experimentan los flujos de mercancías y el desarrollo continuo de los distintos servicios logísticos tienen incidencia sobre: las inversiones, las cuales ejercen un efecto inducido positivo sobre el empleo y que puede durar varios años.

A modo de descripción, en la franja lateral a la ZAL, el Municipio de Avellaneda tiene previsto impulsar el asentamiento de un Parque de Industrias Tecnológicas Limpias, que requieran la necesidad de interconexión portuaria cercana. Asimismo dentro del área cercana a la laguna "La Saladita", se proyecta la realización de las viviendas para los habitantes de la denominada Villa Inflamable y el Barrio Danubio Azul (ver plano PDS-PM04 área AZUL).

El tercer criterio surge por la necesidad de contar con áreas de almacenamiento de combustible para las usinas termo eléctricas del área metropolitana o cercana a la Hidrovía,



3431

"2010 – Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

siendo actualmente un elemento de demanda energética insatisfecha y un abastecimiento estratégico para la Nación.

Para esta actividad se prevén los nuevos terrenos existentes y que surjan de rellenos adecuados, (ver punto 4.3.2 ítem II). Los terrenos existentes en forma de terrazas escalonadas, nacen por el sedimento refulado del Dock Central y la Dársena de Inflamables, consecuentemente no poseen las aptitudes naturales para su utilización, debiendo realizarse obras de saneamiento, movimiento de suelos, terraplenamientos, enriquecimiento de su portabilidad y otras complementarias como preparación para su puesta en valor operativa. Las tareas y la explotación de las tierras podrán ser parte de la inversión y explotación de empresas privadas o públicas que se interesen en participar en la actividad.

El otro sector que incluye este criterio, se asigna a los predios de las firmas a relocalizar (Odjfell Tagasa, Orvol, Antivari, Materia, Decosur y Solvay Indupa) brindando una continuidad geográfica y operativa a la actividad de almacenamiento de combustibles referenciada en el primer criterio.

6. OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PUERTO DOCK SUD.

6.1. Breve Reseña.

El Puerto de Dock Sud tiene sus orígenes en 1905. Su creciente evolución hizo que, con la instalación, en forma paulatina, de empresas de variada actividad, se transformara en un polo de desarrollo, haciendo crecer en forma acompasada al pueblo que lo circundaba. Hoy ese pueblo es la ciudad cabecera de uno de los partidos más importantes del conurbano bonaerense, el puerto y su infraestructura sigue siendo la misma, a pesar de la modernidad de sus industrias.

El Puerto Dock Sud necesita hoy la realización de obras estructurales y estratégicas que le permitan volver a ser el polo de desarrollo, de atracción de inversiones y de generación de trabajo genuino, en un marco de sostenibilidad económica y ambiental.

6.2. Las Obras.

Ante el permanente crecimiento del movimiento de cargas, se hace necesaria la renovación y/o transformación de la red vial portuaria y sus alrededores. Acceden al puerto aproximadamente 1.500 camiones por día, al que se le debe sumar el tránsito liviano y a cuyo egreso, el rumbo más próximo es el ejido municipal.

El tipo de cargas que circula es, aproximadamente, 45 % combustibles, 35 % containers, 5 % carga general, 15 % áridos; por vías de circulación donde existen viviendas, escuelas, comercios y un sinnúmero de barrios carenciados. La polución, el ruido, la espera y el constante riesgo de accidentes, ha transformado la actividad económica en una amenaza permanente.



Se hace necesaria la ejecución de obras viales que permitan una rápida y segura circulación de cargas, trasladando el tránsito pesado por otras arterias y evitando de esta manera, todo tipo de inconvenientes.

Las obras fundamentales son la construcción de una colectora paralela a la Autopista Buenos Aires - La Plata que una el camino ribereño del arroyo Sarandí y la prolongación de las calles Morse y Juan Díaz de Solís; todas a realizar, y la consecuente ejecución de las vías de acceso a la autopista (rulos) que permitan ingresar a la misma en ambos sentidos de circulación.

El mencionado camino ribereño del arroyo Sarandí, entre la colectora hasta la calle Sgto. Ponce, y desde ésta, hasta el Río de la Plata, serán ejecutados por la Empresa AySA., la que también construirá una Planta de Tratamiento de Líquidos Cloacales y un camino paralelo al Río de la Plata, entre el arroyo Sarandí y la Planta de Tratamiento.

Estas obras viales son de una gran importancia ya que permitirían un seguro abastecimiento de combustibles desde la refinería y plantas de almacenamiento hacia el resto del país sin pasar por el centro del casco urbano.

Hoy la circulación de camiones de toda la ribera Este se efectúa por la calle Génova, cuando en realidad debería ser solamente una vía alternativa para este tipo de carga.

6.3. Obras en el ejido portuario.

6.3.1. Ribera este.

Las otras obras viales a realizar, y seguidamente a enumerar, son a ejecutar dentro del ejido portuario y tienen la misma importancia que las enunciadas precedentemente, ya que son parte del vínculo multimodal y que, con una excelente estructura vial, se garantizará una segura y rápida operativa con el consecuente beneficio y utilidad para todos los actores.

Deberá continuarse con la pavimentación de la calle Génova hasta el fin del Dique de Maniobras al norte, ya que es la arteria principal Sur - Norte de la ribera Este.

A la calle Génova, se le unen otras como la calle Prefecto Correa Falcón que la vincula con la Dársena de Inflamables y el Muelle de Propaneros o como los caminos que desembocan en la 1ra. y 2da. Sección del Canal Dock Sud, algunos de tierra o mejorado y por los cuales se accede a los muelles en condiciones bastante precarias. Todas estas vías deberán ser pavimentadas.

Se debe señalar muy especialmente la necesaria pavimentación de la calle Sargento Ponce que conduce al muelle "F" y a la Sala de Bombas de la Red de Incendios de dicha ribera. La calle se encuentra en estado deplorable y debe transitarse con mucho cuidado, cuando debería ser una vía rápida en caso de siniestro.

Consecuentemente con estas obras, deberá realizarse la iluminación urbana, condición "sine qua non" a los fines de dar respuesta a la seguridad vial y del transporte de cargas. La iluminación deberá realizarse dentro del ejido portuario, ya que hoy es inexistente en



muchos tramos y no funciona en otros. Lo mismo deberá ser para aquellas obras viales mencionadas a ejecutar dentro del ámbito municipal.

Deberá finalizarse el tramo de la calle Ing. Huergo hasta la calle Génova que queda fuera de la ampliación de la obra de Pavimentación de la calle Sargento Ponce desde la Empresa Shell hasta el Canal Sarandí y con el fin de cerrar el circuito vial Génova - Sargento Ponce. También se deberá ejecutar el pavimento perimetral de la nueva zona portuaria a anexar como parte del Plan Maestro y que unirá las calles Sargento Ponce - Campana - Morse.

Mercede un párrafo aparte la obligación de realizar la señalización vial y urbana, tanto vertical como horizontal y aérea. Deberán realizarse todas las indicaciones viales posibles desde y a los distintos sectores portuarios, accesos y egresos, polos industriales, empresas, etc., desde la Autopista al Riachuelo, tanto dentro de la jurisdicción portuaria, como municipal.

Por razones presupuestarias se renovó el sistema de la red de incendio de la ribera Este en forma acotada, solamente para aquellos muelles que en ese entonces eran más operativos. Deberá realizarse la ampliación de la red de incendio de la ribera en toda su longitud y agregarse el sector en el que hoy se han establecido las areneras. Asimismo se deberá equipar a dicha red con un grupo electrógeno auxiliar.

Con respecto a los muelles y postas de atraque existentes sobre la ribera Este, deberá realizarse un estudio pormenorizado de las estructuras, tanto de los muelles, como de los Duques de Alba. Algunos cabezales y pilotes se encuentran deteriorados. Posteriormente se ejecutaran las obras de reparación correspondientes. Deberá dotárseles de nuevas instalaciones de iluminación, incendio, alarmas, barandas, etc. y de defensas de muelle. Deberán analizarse la resistencia de las existentes.

Otra obra a ejecutar será el retiro de las instalaciones y estructuras de los muelles G y H que se encuentran muy deterioradas y sin ninguna posibilidad de uso y que reducen el margen de maniobra de los buques areneros del sector, como así también el futuro cerramiento del extremo del Canal.

Se deberá realizar una obra de cerramiento del extremo sur del Canal Dock Sud, con el fin de poder recuperar un área inutilizada y poder así hacer uso de la misma para la radicación de empresas areneras o actividad de depósito de cargas. Esta obra incluye el traslado y ampliación de los desagües pluviales zonales que allí desembocan, hacia el filo lado agua de la estructura de la obra de cerramiento mencionado. Habrá de colocarse el mismo u otro sistema que permita el desagüe pluvial y no la entrada de agua de marea a los barrios vecinos.

6.3.2. Ribera oeste.

A los fines de dar una mayor rentabilidad y poder competir atrayendo diversidad de cargas para esta terminal portuaria, se deberá poner en condiciones el muelle de la Segunda Sección, renovando y modernizando sus instalaciones.



Como primera medida, la pavimentación del mencionado muelle, es una obra de gran importancia para el Puerto Dock Sud porque es el único donde se opera con carga general. Hoy se encuentra en malas condiciones ya que tiene sectores con grandes baches producto fundamentalmente de antiguas pérdidas de los caños que proveían de agua a los buques que han lavado el material fino produciendo hundimientos en la superficie de rodamiento y viejas vías en desuso cuyo paquete estructural está muy deteriorado haciendo que algunas se encuentren por sobre el nivel de rodamiento que corresponde.

Para ello deberá comenzarse con la liberación de obstáculos sobre el mismo procediendo a la demolición de la estructura de la galería de embarque del silo, ubicada sobre el muelle y consecuentemente la que cruza la Avda. Juan Díaz de Solís.

Con el fin de modernizar las instalaciones y poder brindar un mejor servicio a los operadores del área de carga general se deberá construir galerías de servicio en el muelle a pavimentar y sobre la vereda de la Avda. Solís, con el fin de instalar servicios como la red de agua potable, agua potable a buque, fuerza motriz a buque, red de incendio, comunicaciones, red de alumbrado público y operativo, las que deberán ejecutarse una vez realizada la obra de pavimentación del muelle y las respectivas galerías.

Con respecto a la red de incendio debe aclararse que la Sala de Bombas y operación del sistema deberá estar retirada del muelle por razones de seguridad, a efectos de que no se vea afectada su operación en caso de un incendio cercano; como así también, las cañerías, hidrantes, tanques de espumígeno, etc. estarán situados en la galería ubicada sobre la vereda de la Avda. Solís, alejados de los buques, y su operación será manual o a distancia según la magnitud del siniestro.

En dicha obra deberá reconstruirse el paquete estructural de las vías del ferrocarril que transita a lo largo del muelle, que proveniente del denominado "Kilo 5" y finaliza cruzando a la ribera Este a los fines de transportar cargas de empresas radicadas en el sector.

Como obra complementaria se deberá proveer e instalar defensas de muelle a los fines de que absorban las sollicitaciones producidas ante una mala maniobra de alguna embarcación, al colisionar o apoyar en la superestructura.

Como se indicó precedentemente, también se deberá realizar la obra de iluminación pública y operativa ya que tanto en el muelle, con el manipuleo de carga y descarga de mercadería, como en la Avda. Solís, por la circulación de todo tipo de vehículos, reviste gran importancia.

Además se deberá sumar la necesidad de la construcción e instalación de una balanza fiscal para pesaje de camiones, hoy inexistente.

Otra obra significativa para el Puerto Dock Sud es la ejecución de su cerramiento perimetral y de la materialización de la Zona Primaria Aduanera. La que además de ser una exigencia



del Estado Nacional para el control exhaustivo del ingreso y egreso de la mercadería, es una obra fundamental para la seguridad nacional.

Para ello se deberá realizar la obra del cerramiento propiamente dicha, hoy parcial, debido a diversos y dispares conflictos sociales que desaparecerán en el momento en que se concrete la nueva jurisdicción portuaria, y el traslado de los barrios carenciados de la periferia. El cerramiento existente es de paneles de hormigón liviano y pesado según el

Se deberán construir cabinas de vigilancia en los accesos, los que estarán dotados de portones y barreras que servirán para permitir los controles portuarios y aduaneros de vehículos, cargas y personas. Tendrán instalaciones de cámaras para monitoreo, comunicaciones y alarmas.

6.3.3. Obras públicas terrestres del entorno exterior al Puerto de Dock Sud.

La Empresa AySA proyecta iniciar a fines del año 2011 una Planta de Tratamiento de Efluentes Líquidos domiciliarios en un sector de la playa ubicada frente al Río de la Plata, delante del predio portuario en un área sin ocupación. El trazado y de los ductos de la instalación, tanto los que conducen los líquidos a la planta como los que luego descargan el fluido en el Río de la Plata no deberán afectar la actividad portuaria y eventualmente las vías navegables de acceso al puerto o recortar posibles desarrollos futuros. También será imprescindible acordar las soluciones para el tránsito vehicular que esa planta originará.

El sector afectado por el proyecto de la planta de tratamiento no provocaría una pérdida sensible de terrenos portuarios o de frentes de acceso al espejo de agua para el propio puerto. La cesión por parte del puerto de un futuro uso de la franja costera en cuestión deberá ser compensada razonablemente con el relleno y la habilitación de un espacio contiguo y la realización una nueva red de agua potable y calles de acceso.

Estos accesos a realizar por parte de AySA se encuentran incluidos como obras complementarias a la Planta de Tratamiento de Efluentes en etapa de anteproyecto y su traza consta en el Plano PDS PM05.

Recientemente finalizaron las obras de recambio y tensado de nuevo ducto de alta tensión aéreo, con el fin de disminuir la flecha máxima de la catenaria del ducto y permitir el paso de buques de gran porte.

6.4. Síntesis de Obras Fundamentales.

Pavimentación calle Génova entre Ingeniero Huergo y Campana - Campana hasta cruce con Avenida Juan Díaz de Solís.

Pavimento de hormigón de 0.22 m de espesor con malla de acero, sobre una cama de arena de 0,03 m de espesor, una base de hormigón pobre de 0,12 m de espesor. También la construcción de obras de desagüe pluviales como así también la reconstrucción de veredas.

Área: 9750 m².

3431

Ministerio de la
Producción



Buenos Aires
LA PROVINCIA

59

"2010 - Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

Estado de situación: Finalizada.
Recepción Definitiva: Noviembre 2006.
Financiada por el Fondo Portuario.
Monto de la obra: \$ 2.532.142,82.-

Pavimentación calle Génova entre Sargento Ponce y Correa Falcón.

Pavimento de hormigón de 0,22 m de espesor con malla de acero, sobre una cama de arena de 0,03 m de espesor, una base de hormigón pobre de 0,12 m de espesor y una subbase de suelo seleccionado de 0,20 m de espesor. También la construcción de obras de desagüe pluviales como así también la reconstrucción de veredas.

Área: s/d.
Estado de situación: Finalizada.
Recepción Definitiva: Noviembre 2006.
Financiada por el Fondo Portuario.
Monto de la obra: \$ 2.603.427,00.-

Pavimentación Avenida Juan Díaz de Solís entre calle Sargento Ponce y calle Ocantos, perteneciente al plan de accesos al puerto.

Pavimento de hormigón de 0,22 m de espesor con malla de acero, sobre una cama de arena de 0,03 m de espesor, una base de hormigón pobre de 0,12 m de espesor. También la construcción de obras de desagüe pluviales, reconstrucción de veredas, reposicionamiento de columnas de alumbrado público, vías férreas alcantarillado y construcciones que interfieran en la calzada.

Área: 18.000 m².
Estado de situación: Finalizada.
Recepción Definitiva: Marzo 2008.
Financiada por el Fondo Portuario.
Monto de la obra: \$ 4.902.999,06.-

Pavimentación Calles que desembocan en la Primera y Segunda Sección del Canal Dock Sud.

Pavimento rígido con cordones integrales y malla de acero
Calle Génova entre Correa Falcón y su enlace con ésta sobre la puerta de ingreso a YPF.
Calles que desembocan sobre la primera y segunda sección del canal Dock Sud.
Demolición y reconstrucción de 2 tramos parciales de la calle Correa Falcón.

Área: 14.773 m²
Estado de situación: Proyecto presentado a Subsecretaría de Actividades Portuarias.

Pavimento Calle Sargento Ponce desde portería Shell hasta Canal Sarandí e Ingeniero Huergo entre Génova y Sargento Ponce.

Pavimento de hormigón de 0,22 m de espesor y de 8 m de ancho con malla de acero y cordones integrales, Construcción desagües pluviales de hormigón armado y de una estación de bombeo en las inmediaciones del arroyo para las ocasiones en que se presenten subas en la cota de pelo de agua del arroyo.

3431

Ministerio de la
Producción



Buenos Aires
LA PROVINCIA



"2010 – Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

Traslado de aquellas columnas de alumbrado público, vías férreas, alcantarillas y todo edificio indicado en los planos que interfiera con el normal desarrollo de las obras proyectadas.

Área: 18.668 m²

Estado de situación: En ejecución.

Financiada por el Fondo Portuario.

Fecha de inicio: 09/04/2010

Fecha de finalización: 06/10/2010

Licitada por Vialidad Provincial.

Empresa adjudicataria: Obra COVIC S.A.

Monto de la obra: \$ 7.722.495,40.-

Pavimentación Muelle 2ª sección lado Oeste.

Pavimento rígido con malla de acero. Construcción de una galería de servicio anexa al canal, así como también la construcción de cordones tipo "K", sumideros tipo rejilla, el reacondicionamiento de las vías existentes que están en uso, y la remoción de aquellas vías que se encuentran en desuso, con 28.4 m de ancho. Galería de servicios en toda la longitud del muelle, que será utilizado para la colocación de cañerías de agua, electricidad, etc. Con la finalidad de llevar los servicios a la galería mencionada se construirán dos cruces de iguales características atravesando la Avenida Juan Díaz de Solís, en lugares a definir.

Construcción de derivaciones para alimentación de futuros hidrantes, aproximadamente cada 100m.

Área: 16.035 m²

Estado de situación: Anteproyecto Presentado y aprobado por FONPLATA.

A la espera de que FONPLATA autorice el llamado a licitación.

Plazo de la obra: 180 días.

Monto de la obra: \$ 7.571.205,36.-

Muro de Cerramiento Dock Sud.

Muro perimetral con elementos premoldeados y tabique de hormigón armado in situ, en los sectores donde actualmente existe un cerco olímpico (en una longitud de 390 m) y en los sectores donde actualmente no existe cerramiento.

La ejecución del muro permitirá delimitar la zona primaria aduanera en el Sector Oeste del puerto de manera más eficiente, controlando el ingreso y egreso de personas y vehículos.

Adicionalmente se ha previsto la colocación de 6 portones de 2 hojas (4 portones vehiculares y 2 portones ferroviarios), 4 cabinas de control y 8 barreras para el control vehicular.

La obra involucra la construcción de 1120 m de cerco premoldeado, 1635 m de tabique de hormigón, 4 cabinas, 6 portones y barreras basculantes.

Estado de situación: En trámite de rescisión de contrato por imposibilidad de ejecución de la obra.

Financiada por el Fondo Portuario.

Monto de la obra: \$ 1.282.917,00.-

Economía de contrato por rescisión: \$ 405.780,00.-

3431



"2010 - Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

Reacondicionamiento de la red de Incendios Ribera Este de la Segunda Sección del Canal Dock Sud.

Las empresas ubicadas en este sector contarán con derivaciones que les permitan conectarse a la red para contar con el suministro de agua en caso de ser necesario. La red consta de una Obra de Toma compuesta por un conducto sumergido que funciona a gravedad, conectando la segunda sección con la pileta de succión, de la cual dos bombas succionan el agua que se provee a los hidrantes y monitores conectados por la red de distribución. El sistema permitirá tener permanentemente una presión mínima de 4kg/cm², elevándose la presión a 14 kg/cm² cuando se activa alguna de las bombas principales.

La obra involucra la ribera este de la Segunda Sección del Canal Dock Sud, abarcando el dique de maniobras y los muelles E y F.

Estado de situación: Finalizada.

Recepción Definitiva: Julio 2009.

Financiada por el Fondo Portuario.

Monto de la obra: \$ 5.272.250,00.-

Sistema de Iluminación Lado Oeste.

Sistema de iluminación del lado oeste, tiene como objeto dotar de condiciones lumínicas requeridas para la certificación de Protección de instalaciones portuarias ante la PNA, de acuerdo a lo especificado en la resolución N° 6/03 (DPSJ Tomo 8) a la zona comprendida por las calles Campana, De Benedetti, Ing. Huergo, Sargento Ponce, N. Alemane y Juan Díaz de Solís correspondientes al lado oeste del puerto y coincidente con la traza del cerco perimetral. La obra comprende dos partes, una "obra nueva" que consiste en la provisión, montaje e instalación de 70 columnas de alumbrado con sus respectivos equipos auxiliares completos. La otra parte comprende "obra de reparación" que consiste en la puesta a punto de 56 columnas de alumbrado existentes en la calle J.D. de Solís.

Estado de situación: Tramita Subsecretaría de Actividades Portuarias.

Sistema General de alumbrado público en zona de inflamables del Puerto Dock Sud.

Alumbrado público en la zona de inflamables con la puesta en punto del sistema de alumbrado público existente en las calles Génova, Morse, Prefecto Correa Falcón correspondiente al lado este del puerto y la realización de un nuevo tramo de alumbrado en la zona denominada camino de sirga, para alcanzar condiciones lumínicas adecuadas para la circulación del tránsito vehicular.

La reparación afectará 55 columnas de alumbrado y la obra nueva constará de la provisión, montaje e instalación de 57 columnas nuevas con todo el equipamiento auxiliar necesario.

Estado de situación: Pliego aprobado sin partida presupuestaria para su ejecución.

Tareas correctivas y de puesta a punto de los sistemas de alumbrado existentes en las calles Suárez, Génova y en la senda peatonal y la nueva ejecución de sistemas de alumbrado en las calles Correa Falcón, Ocantos, Juan Díaz de Solís y Génova correspondientes a la zona este del Puerto de Dock Sud.

Estos trabajos tienen como objeto dotar al sector en cuestión de condiciones lumínicas acordes con la demanda del servicio portuario.



3431

"2010 – Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

El proyecto contempla la puesta a punto de un tablero general instalado en pilar, 39 columnas de alumbrado instaladas en la calle Suárez y Génova con un total de 46 luminarias a recambiar y la renovación de aproximadamente 950 metros de conductores. Los nuevos sistemas de alumbrado a realizarse incluirán la instalación y provisión de 116 columnas metálicas de 9 metros de altura libre, separadas entre sí por aproximadamente 30 metros provistos de lámparas de sodio de alta presión de 250 W.

Estado de situación: Tratamiento de pliegos por parte de los Organismos.

Plazo de obra: 180 días corridos.

Monto de la obra original: \$ 3.120.413,16.-

Construcción Edificio para la Delegación

Estado de situación: Obra en ejecución.

Financiada por el Fondo Portuario.

Monto de la obra: \$ 5.345.207,71.-

Estado de avance físico: 80 %.

Empresa Contratista: Colombi S.A.

Instalación Defensas en sitios 9, 10, 11 y 12

Provisión e instalación de 80 defensas elásticas cilíndricas en los muelles correspondientes a los sitios Nº 9, 10, 11 y 12 del Puerto Dock Sud, ubicado en la margen Oeste de la segunda sección del Canal Dock Sud. El muelle posee una longitud de 810 m con una profundidad a pie de muelle de 29 pies.

Las defensas serán del tipo cilíndricas, de diámetro exterior de 1500 mm y diámetro interior de 750 mm y longitud 1500 mm.

Sostenidas por cadenas de acero sujetas con anclajes al muro existente y una barra de acero pasante por el cilindro interior.

Estado de situación: Obra pre adjudicada a la firma ERCON S.A.

Financiada por el Fondo Portuario.

Monto de la obra: \$ 3.600.000,00.-

Falta ampliación de partida presupuestaria.

Servicios TICs e informáticos.

El Puerto Dock posee la necesidad de contar con elementos tecnológicos modernos que permitan monitorear todos los aspectos de la seguridad personal, industrial y el medioambiente, como así también facilitar la gestión administrativa a través los sistemas informáticos adecuados.

- a. Sistema de visión 360º, inalámbrica con comando centralizado, a los fines del control de áreas abiertas del puerto, espejos de agua y locales propios.
- b. Sistema de accesos vehiculares y personales a la zona primaria aduanera, con plataformas informáticas y banco de datos de operadores portuarios y todo el espectro de empresas que ingresan al ejido portuario a los fines de su control. Dentro de un esquema de red puesto – puesto – servidor.
- c. Contratación de sistema tipo "Workout" interfase con el sistema aduanero, que permite un mayor control del ingreso de la mercadería, contenedores y buques en tiempo real.



- d. Desarrollo de sistema en red de ordenadores para las oficinas administrativas, servidor de alta capacidad para interconexión DPI. Software tipo "Balanced Scored" para la gestión en tiempo real.
- e. Contratación e instalación de sistema VTS – Coloba de trazabilidad de embarcaciones.

Estado de ejecución: A proyectar.

Red de agua potable.

Sustitución de la red de distribución existente.

La red proyectada se conectará con la red de distribución de AySA en el punto de conexión existente en las calles Díaz de Solís y Suárez, y suministrará agua potable a los sectores portuarios ubicados en el lado Oeste y Este del Canal Dock Sud. A su vez se colocará una cañería exclusiva para el servicio de provisión de buques en la galería de servicio prevista en la obra de pavimentación del muelle 2 del lado oeste. El caudal de la red será de 50m³/h. La red del lado oeste será enterrada aprovechando los pases previstos en las obras de pavimentación de la calle Díaz de Solís, las cañerías enterradas y en galería serán de PEAD CL6. La red del lado será aérea de fundición dúctil FD, debido a la gran cantidad de cañerías existentes en dicho margen.

En cañería de FD = 2510 m. En cañería de PEAD 4046 m.

Estado de situación: Obra a cargo de AySA S.A.

Dragados y Señalización acuática.

Mantenimiento del Balizamiento en el Canal Sur.

Se está gestionando un Acuerdo conjunto entre la Subsecretaría de Vías Navegables y Construcciones Portuarias de la Nación y la Subsecretaría de Actividades Portuarias de la Provincia para la ejecución del balizamiento en el Canal Sur.

Estado de ejecución: a cargo de AGP por Convenio.

Dragado del canal sur exterior km 1,000 al km 6.800.

El objetivo de la obra es el mantenimiento de las condiciones logradas durante el año 2008, el cual consistió en una mejora de los anchos de solera, tanto en los tramos rectos como en las curvas.

Esta mejora ha sido significativa, pasando desde los 85 metros de ancho de solera a 90 metros desde la zona de giro denominadas Cuatro Bocas hasta el km 1,400; luego de 85 metros a 120 metros entre el km 1,400 al km 5,800, de 85 metros de ancho de solera a 165 metros entre los km 5,800 al km 7,200 conectados con transiciones graduales, mientras que en los quiebres se han establecido sobreanchos que permiten condiciones de seguridad adecuadas para las nuevas embarcaciones que la Empresa EXOLGAN S.A. recibirá en el año 2009.

El kilometraje de empalme corresponde al km 6,800 y la curva de transición se prolonga hasta el km 7,200.



A su vez la profundidad de diseño se ha establecido en diez metros con seis centímetros (10,06 m) referida al Cero del Riachuelo del Canal Sur de acceso al Puerto Dock.

El actual embancamiento se produce debido al ingreso continuo de sedimentos del Río de La Plata, por la acción combinada de olas y corrientes, dado que el canal no se encuentra protegido y por lo tanto requiere un dragado de mantenimiento continuo.

Volumenes a dragar: De acuerdo a los antecedentes y monitoreo de sedimentación en el Canal Sur, se ha estimado un volumen anual a dragar de 900.000 m³ dentro del perfil de proyecto, lo cual implica un valor neto a extraer teniendo en cuenta el sobredragado de 1.300.000 m³.

Zona de disposición del material dragado: Para el vaciado del producido del dragado se cumplirá con lo definido por la Dirección Nacional de Vías Navegables.

El depósito del material será realizado a la altura de los km 9 y el km 27 del Canal de Acceso al Puerto de Buenos Aires pero siempre dependiendo de la marea y teniendo en cuenta el calado de la embarcación.

La zona de vaciado al sur del Canal de Acceso se ubicará a una distancia no inferior a los 2.000 m medidos desde el eje del Canal.

Material a extraer: El tipo de material a dragar es una mezcla de limo, arena fina y arcilla de consistencia magra y de un peso específico de 1,4 a 1,6 con buenas condiciones de dragabilidad para el tipo de equipo propuesto según la experiencia de los dragados en la zona.

La Subsecretaría ha desarrollado un Estudio de Impacto Ambiental de la Obra, el cual ha sido aprobado por el Organismo para el Desarrollo Sostenible (OPDS) y actualizado en diferentes oportunidades con estudios de monitoreo de calidad de aguas y sedimento obteniéndose en cada situación la respectiva Declaratoria de Aptitud Ambiental.

Dragado de Acceso al Puerto Dock Sud.

El proyecto previsto en el Canal Sur de consisten en el dragado del área de maniobras denominada "Cuatro Bocas" el cual consiste en un área poligonal de ancho variable que se extiende entre el km -0,850 a km-0,200 del Canal Sur y taludes 1:3, continuando con el Canal Sur propiamente dicho, desde el Km -0,200 al Km 1,000, en un ancho de 85 m y pendiente de los taludes laterales 1:3 a una profundidad de 10,06 metros referida al cero del Riachuelo.

La obra incluye los trabajos de adecuación de la zona de disposición y construcción de cuencos para el refulado de los sedimentos dragados, con todas las obras accesorias, necesarias para una adecuada disposición, transporte de los sedimentos y retorno de las aguas excedentes. El actual embancamiento se produce debido al ingreso continuo de sedimentos del Riachuelo y del Río de La Plata, por la acción de la escorrentía fluvial y el



3431

"2010 – Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

ingreso combinado de olas y corrientes, por el efecto de mareas existentes en el Río de La Plata.

Los trabajos consideran un tratamiento ambiental de las operaciones de dragado y disposición de los sedimentos, acompañados de un monitoreo del agua y sedimentos durante la ejecución de los mismos.

Se ha estimado un volumen a dragar de 210.000 m³ en total, correspondiendo 125.000 m³ en la zona "Cuatro Bocas" y 85.000 m³ en el Canal Sur km -0,200 a km 1,000.

Dragado de Dársena de Inflamables y Propaneros.

Asociado a la optimización de la profundidad navegable en la Dársena de Inflamables, Muelle A-A' y Dársena de Propanero, mediante la ejecución de un dragado por razón del gran embancamiento que se ha producido en el último año, por el cual se ha perdido varios pies de galado en dichas dársenas, provocando sobrecostos en la carga de las embarcaciones que allí operan.

El proyecto previsto en las dársenas de Inflamables, A-A' y Propaneros de Puerto Dock Sud consisten en el dragado a 9,75 m (32') y taludes 1:5 y anchos variables.

Es de destacar que los proyectos atienden a las necesidades más urgentes y se ha restringido a su mínima expresión el dragado de las áreas de maniobras que siempre operan como margen de seguridad y para facilitar las maniobras, dándole mayor agilidad a la operatoria de amarre y zarpada. Los trabajos consideran un seguimiento y gestión ambiental de las operaciones de dragado y disposición de los sedimentos.

Dragado del Canal Dock Sud.

Actualmente la segunda sección del canal Dock Sud consta de una solera de 30 metros de ancho a 30 pies de profundidad y taludes de 1:4 desde la zona del muelle de EXOLGAN hasta 1000 metros aguas abajo, lo cual ha sido ejecutado en el año 2009.

El proyecto contemplado actualmente considera una poligonal que se inicia en el km 0,950 coincidente con el extremo este del Tercer Sitio de Atraque de la Terminal de Contenedores, y se extiende hasta el km 2,800.

Dicho sector comprende los frentes de atraque 15 al 23 de la margen este, por lo que no tiene un ancho continuo con una banquina de 5 metros respecto a los frentes de atraque para una solera de proyecto de 30 pies.

En la margen oeste, se encuentra el muelle fiscal de cargas generales que incluyen los sitios 9 a 13, en la cual se mantendrá un sector de 15 m de ancho respecto al frente de atraque dragado a 28 pies y una banquina de 5 metros de ancho sin dragar.

7. ESCENARIOS Y DIAGNÓSTICOS.

El fortalecimiento institucional del Puerto de Dock Sud en el marco del Plan Director debe avanzar hacia una nueva modalidad, donde se considera imprescindible una instancia de



"2010 – Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

coordinación interinstitucional que resuelva operativamente la coexistencia y superposición de jurisdicciones y competencias ambientales, planificando las gestiones que sean empáticas con un desarrollo portuario sustentable, ambiental y económicamente.

La visión de escenarios futuros respecto de la operatividad del Puerto Dock Sud podrían ser múltiples dado el elevado potencial de expansión y de posibilidades de participación en el mercado portuario argentino, sin embargo existen restricciones físicas particulares y otras comerciales. Algunas de ellas son limitantes propias de las características de la infraestructura de las vías fluviales como las instalaciones – ducto y cable subterráneo – que atraviesa el canal de acceso a la altura de la Dársena de inflamables, los cuales no permitirían dragar mas allá de los 42 pies, el conductor aéreo recientemente tensado que permitirá el paso de buques de gran porte aéreo y la máxima cota de dragado a pie de muelle.

Fuera del vaso portuario propio, existen otras limitantes como las determinadas por el calado del Canal Emilio Mitre hasta el océano y algunas restricciones terrestres respecto de la capacidad de las plataformas multimodales sobre ferrocarriles o camiones.

Sin embargo, todas estas limitantes pueden modificarse ante el planteo de nuevos escenarios que modifiquen la ecuación económica del puerto o propicien la necesidad de una modificación estratégica de su infraestructura.

La realidad actual y los escenarios que pueden plantearse para los próximos años determinan que la evolución de los buques que puedan ingresar al Dock Sud estarán entre la línea de los "Monte" de 4ta y 5ta generación, hasta los de 6ta generación más cercanos a los "Clase Santa".

Esta permanente evolución de las embarcaciones determinaron en los últimos años la modificación del ancho de solera del canal de acceso sur de 80 a 120 metros y el reperfilamiento de sus veriles, también se han realizado y se proyectan obras de ensanchamiento del vaso portuario central a los fines del giro de los buques en el antepuerto y el cumplimiento de las normas de navegación en canales exteriores e interiores.

7.1. Costos y Tarificación.

En 1972, la Administración General de Puertos, dio inicio a la dolarización de las tasas y tarifas que facturaba en contraprestación de los servicios a su cargo.

La primera tarifa que tomó ese curso, fue la correspondiente al Servicio de Uso de Puerto a buques de Ultramar y Cabotaje Marítimo Internacional.

La siguieron en 1989 los Servicios o Tasas a las Cargas, y los Servicios de Almacenaje de Mercaderías de Importación.

3431

Ministerio de la
Producción



Buenos Aires
LA PROVINCIA

62

"2010 - Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

Los Puertos nacionales, tuvo así el 75% de sus ingresos, establecidos en dólares estadounidenses.

Las razones que llevaron a tomar esa decisión tuvieron como objeto garantizar una corriente de ingresos que permitiera la autofinanciación de los puertos nacionales, sin recurrir a aportes de naturaleza alguna por parte del Gobierno Nacional. El que por otra parte, nunca concurrió en tal sentido a cubrir eventuales déficits operativos.

La elección del dólar estadounidense se tomó, considerando que los principales puertos del mundo, facturan sus servicios en monedas fuertes, a cubierto de vaivenes devaluatorios y en atención a que en dicha moneda se pactan la mayoría de las importaciones, exportaciones, contratación de fletes y seguros internacionales, se pagan los gastos portuarios de toda naturaleza (los del propio puerto, la estiba, remolque, practicaje, peaje, etc.)

Los puertos requieren de una corriente de ingresos que les permita afrontar con recursos genuinos los gastos e inversiones que le demanda la garantía de la prestación de los servicios portuarios. A las exigencias que en tal sentido le plantea la actividad con la que se encuentra estrechamente relacionada, debe sumarse la imposibilidad casi permanente de cubrir eventuales déficits operativos con aportes del Estado.

Actualmente el Ministerio de la Producción tramita una propuesta de la Subsecretaría de Actividades Portuarias respecto de la actualización de tarifas por servicio a las cargas. En este sentido es importante iniciar los estudios pormenorizados que permitan identificar la estructuras de las distintas tarifas y sus servicios involucrados, de este modo se determinará que el cliente del puerto pague por los servicios reales que este le presta. Y por otro lado se tendrá una tarifa competitiva y a la vez sustentable para la economía portuaria.

Dentro de un concepto que apunta claramente a la desregulación de todo el sistema portuario, según lo establece la Ley 24.093, de acuerdo al art. 7º) de la misma, los puertos se clasifican como particulares o estatales según su dominio, como de uso público o privado según su uso, y como Comerciales, Industriales o Recreativos en general según su destino.

Ello implica de hecho y de derecho que conviven compitiendo en el mercado portuario puertos estatales y particulares, de uso público y con destino comercial.

En ese contexto la utilización del Puerto Dock Sud no es compulsiva para ninguno de sus usuarios. Por el contrario, estos poseen aún dentro del mismo hinterland a que sirve el frente costanero constituido por el arco que va desde La Plata al Sur hasta más allá de Zárate el Norte, la opción de utilizar una amplia variedad de puertos que le ofrecen sus servicios dentro de un sistema de competencia. El Puerto Dock Sud ha perdido muchos de sus tráficos especialmente los fertilizantes, siderúrgicos que hoy se derivaron hacia esos puertos. En el caso específico de los contenedores, existe la competencia de Buenos Aires,



Montevideo y Terminal Zárate. Es decir que nos encontramos frente a un mercado, o un servicio si se prefiere, con amplia capacidad de oferta y de elección.

La prestación de los servicios portuarios cuando éstos estén clasificados como públicos, sólo es compulsiva respecto del propio puerto, en tanto el mismo según lo determina la propia ley debe "...prestar obligatoriamente el servicio a todo usuario que lo requiera..", y no a la inversa, como por ejemplo, la prestación de servicios de Agua y Sanitarios, Electricidad, Gas y Teléfonos, frente a cuyos prestadores el usuario no tiene oportunidad de elección. Curiosamente, mientras las estrategias de marketing de estas empresas denominan a sus obligados usuarios como "clientes", en el sistema portuario se denomina "usuario" a quien en realidad, dados los mecanismos de contratación es su "cliente".

Estos antecedentes determinan que es imprescindible la realización de un Plan Comercial o de Negocios que incluya los estudios de los servicios que se prestan, su calidad y los que se proyectan ofrecer. Los valores de mercado de esos servicios, un perfil económico determinando el punto de equilibrio económico y la ecuación de sustentabilidad del puerto.

7.2. Demanda de servicios.

La relocalización de las empresas químicas del lado este del Canal Dock Sud implican un importante desafío para las autoridades portuarias y del Ministerio de la Producción tanto en el plano comercial como ambiental. Por un lado la no operación de las empresas incide directamente en la recaudación por arrendamiento de tierras, en el servicio a las cargas y por uso de muelle, entre un 8 y un 10% anual de los ingresos. Sin embargo, este proceso, plantea un importante saneamiento del área permitiendo un importante reordenamiento territorial a través de propiciar actividades de almacenamiento de combustible para las usinas termoeléctricas del Área Metropolitana y Paraná Inferior.

Según fuentes de Cammesa, la demanda de este tipo de combustibles se encuentra en 1600 millones de m³/año de gasoil y 2 millones de ton/año de fuel oil, con una fuerte tendencia creciente. Estos valores determinan, especialmente, para el caso del gasoil, la necesidad de importación durante los picos de consumo en virtud de la deficiente capacidad de almacenaje existente. Por ello resulta de importancia estratégica la reserva de espacios y eventualmente instalaciones para estas actividades, potenciada aún más por la cercanía a los centros de consumo.

El fuerte impulso que espera dotar al Puerto Dock Sud y su correlato en cuanto a su actividad terrestre en el marco de reordenamiento territorial, sugirió la planificación de un área de actividades logísticas. Las áreas de espera y servicios al transporte serán realizados a través de la actividad privada, cedidos de acuerdo a las formas legales provinciales para la explotación de tierras o instalaciones. Con ello se pretende generar un área interfase con instalaciones modernas que puedan abastecer los servicios necesarios a las empresas que se desempeñan en el puerto y eventualmente a las industrias limpias que se afinquen en el nuevo parque industrial que proyecta el Municipio de Avellaneda.



68

3431

"2010 - Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

Asimismo y desde la Autoridad portuaria se proyectan brindar servicios públicos de pesaje con balanza fiscal, fuerza electromotriz y agua potable a buque, servicios de comunicaciones, estibas en descubierto y almacenamiento de bultos y piezas.

8. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA.

8.1. Institucional.

La Autoridad Portuaria de Dock Sud es una Delegación Portuaria dependiente de la Subsecretaría de Actividades Portuarias (SAP) del Ministerio de la Producción (MP) de la Provincia de Buenos Aires.

Su ámbito territorial es la Zona de Jurisdicción del Puerto Dock Sud, la misma se encuentra detallada en la Ley Provincial N° 11.535, sobre la cual se proyecta su modificación en virtud de lo vertido en el presente.

Sus competencias se refieren a las operaciones fluvio marítimas y terrestres relacionadas con el tráfico y servicios portuarios, y a la gestión del dominio público portuario.

El Plan Estratégico del Puerto Dock Sud determina la "misión", "visión" y "valores", que identifican respectivamente su razón de ser, el futuro por el que compete y las líneas básicas de actuación.

La "misión", o razón de ser, es facilitar servicios logísticos y portuarios de calidad a un número y diversidad creciente de clientes/usuarios, contribuyendo al desarrollo económico y mejora de su entorno social y natural.

La "visión", o futuro por el que compete y trabaja es aquella en la que:

1. Los clientes/usuarios conozcan y reconozcan al Puerto Dock Sud por la calidad y eficiencia de sus servicios logísticos y portuarios.
2. Los operadores encuentren en el Puerto un marco de colaboración, fiable y eficiente.
3. Los empleados prosperen y muestren su satisfacción por las oportunidades personales y profesionales.
4. El entorno socio-económico reconozca al Puerto Dock Sud por su Conducta.

Los "valores", o líneas básicas de actuación son:

1. Innovación continua en los servicios y búsqueda de oportunidades para los clientes/usuarios.
2. Tender a la autonomía, con un enfoque al servicio con criterios empresariales y autosuficiencia económica.
3. Preocupación por el entorno de trabajo, participación y oportunidades de las personas.
4. Comunicación de la actividad.
5. Orientación al crecimiento a partir de la tecnología y procesos innovadores.
6. Colaboración con los clientes/usuarios.
7. Responsabilidad y ética en las actividades comerciales y en la interacción con el entorno.



8.2. FODA post Reordenamiento Territorial.

Fortalezas

- Alta capacidad de interconexión terrestre e intermodalismo.
- Gran potencialidad de expansión terrestre hacia el Río de la Plata.
- Importante orden logístico y operativo
- Disponibilidad de tierras para el desarrollo de almacenaje de combustible para el sistema energético nacional.
- Moderada sustentabilidad en los ingresos, producto de cierta cautividad de la actividad containera y de combustible.
- Crecimiento sostenible de la operatoria de la firma Exolgan.

Oportunidades

- Capacidad restringida de la actividad en Puerto Buenos Aires
- Crecimiento sostenible del PBI y del comercio exterior.
- Altas posibilidades de captación de cargas ante la realización del nuevo muelle de carga general.
- Tendencia hacia una sustentabilidad ambiental que permita ampliar el mercado portuario (puerto limpio)

Debilidades.

- Imposibilidad de producir recursos autogenerados para cumplir con el flujo de fondos del presente.
- Necesidad de un plan integral de dragado adaptando las vías navegables al porte de la nueva generación de buques..
- Sistema de administración y gestión poco flexible.
- Deficiencias tecnológicas e informáticas de la administración portuaria.
- Capacitación y profesionalización de los recursos humanos

Amenazas

- Fuerte captación de cargas desde Montevideo.
- Limitantes en los canales navegables y fuertes inversiones en dragado.
- Considerable reducción de la actividad portuaria frente a la relocalización de las plantas de almacenamiento de productos químicos.
- Desarrollo de Tecplata en el Puerto de la Plata.

Conclusiones FODA

En el orden interno el Puerto Dock Sud cuenta con un alto potencial territorial de desarrollo de actividades estratégicas y se presenta como el primer puerto que absorberá el cuello de botella que se presentará en el Puerto de Buenos Aires por el agotamiento de su retro puerto terrestre. Esta actividad containera y la de combustibles, ya afianzada y madura, permite que el puerto cuente con un mínimo volumen de ingresos sostenible. Dado que el presente se plantea luego de realizado el ordenamiento territorial, es esperable el descongestionamiento de camiones y la utilización de la nueva zona de actividades



logísticas como área de espera y dosificación del tráfico terrestre, además de las áreas de servicios a la carga y el transporte.

La gestión del puerto se enmarca en un tipo de administración con niveles burocráticos excesivos a los fines de la indispensable flexibilidad coyuntural que posee la actividad. Las reacciones rápidas a problemas concretos con baja tasa de previsibilidad no pueden ser dispensadas en función de la cadena de autorizaciones fijada en la normativa a cumplir por la Delegación Portuaria. Ello está referido especialmente a los gastos imponderables como los de obras y servicios cuyas tramitaciones exceden a los "lead time" previstos en tiempo y forma. Se estudian diversas figuras alternativas que brinden una mayor autonomía a las decisiones, optimicen la utilización de los recursos y permitan un servicio portuario administrativo ágil y competitivo. Yendo en un mismo sentido se deberá poner especial atención a la capacitación y profesionalización de los recursos humanos tendiendo a que en el término de los próximos 5 años, todo el personal cuente con estudios secundarios completos y promover la instrucción de estudios universitarios y terciarios afines a la actividad.

Respecto del análisis externo es necesario resaltar en primer lugar el crecimiento sostenible del PBI nacional que se prevé para los próximos años. Esto influye directamente en el consumo y la propensión a la producción y la exportación de bienes. Este futuro y probable escenario es un elemento más que apunta al plan de obras de infraestructura entre las que se destaca el nuevo muelle de la segunda sección, que permitirá operar con carga suelta y bultos, y afianzar el sector del retro muelle de esta actividad. Desde las máximas autoridades de la Provincia de Buenos Aires se deberá apoyar el proyecto de ley de libre operatoria portuaria que impulsan la mayoría de los puertos nacionales a los fines de poner a las terminales en condiciones de competitividad similar con los puertos de los países vecinos. Se estima conveniente impulsar acuerdos de cooperación y/o complementación con el Puerto de la Plata a fin de aumentar las potencialidades de ambos puertos y evitar la competencia.

8.3. Operaciones comerciales y gestión.

La figura jurídica de la Delegación Portuaria determina un modo de gestión con un bajo nivel de flexibilidad, autonomía y un sistema de control contable, administrativo y legal ex ante.

Este complejo régimen de gestión de los organismos superiores de la Delegación dentro del Ministerio de la Producción y los organismos de la Constitución Provincial posee características tales que en muchos casos reducen la posibilidad de planificar esquemas comerciales que permitan intervenir exitosamente en el mercado portuario.

Es evidente que la comercialización demanda un sistema de decisiones flexible y de conveniencia, el comercio internacional exige que sus eslabones se adapten a los requerimientos de un mercado portuario competitivo, reduciéndose la cautividad de la carga, a solo aquellas cuyas terminales se encuentran afianzadas en suelo portuario.



Los puertos públicos poseen una dualidad de metas, por definición tienen un rol social de fomento del empleo y como auxiliar de las economías regionales, pero por otro lado debe conservar el equilibrio de sus cuentas, desarrollando esquemas comerciales, económicos y ambientales sustentables.

De este modo se hace necesario pensar nuevas figuras de gestión que permitan dotar de una autonomía elemental para las decisiones operativas y del mediano plazo.

8.4. Estrategias de Calidad y Medio Ambiente.

El proceso de reconversión ambiental del Puerto Dock Sud hacia un círculo virtuoso de mejora continua de los niveles guía de concentración es un proceso fáctico que deviene de una situación de alta concentración de elementos nocivos, lo cual aunque implica un proceso de mejora, el sistema no entrega aún las mejores aptitudes.

Este proceso debe acompañar al esquema de sostenibilidad económica del puerto, esto es; un proceso de mejora ambiental permanente acompañando el desarrollo de la actividad portuaria.

El dragado tanto de los canales de acceso como de las vías internas es la obra fundamental de un puerto, la profundización del lecho permite el ingreso de las embarcaciones que día a día aumentan su porte y capacidad de carga, favoreciendo las economías de escala y reduciendo aún más los costos operativos.

Este costo forma parte importantísima de la estructura de costos de las mercaderías de exportación e importación, por lo tanto, ir en dirección contraria a las políticas de economías de escala perjudica al volumen exportable nacional y encarecen directamente a los insumos industriales de importación.

Si bien los valores más restrictivos en general para evaluar el impacto de disposición del material a ser dragado, provienen de la norma canadiense de protección al medio acuático, en países como el nuestro donde se inicia seriamente un proceso de reconversión de industrias, saneamiento y descontaminación de sus cursos de agua, se sugiere proponer al ACUMAR, al OPDS y al INA los llamados Niveles Guía indicados en las "Recomendaciones para la Gestión del material Dragado en los Puertos Españoles" (RGMD, 1994), los cuales configuran una opción de restricción más adecuada para las condiciones habituales del sedimento a dragar, en países en vías de desarrollo con procesos similares a los que implementa ACUMAR.

En las mismas se presenta una clasificación concreta de los sedimentos respecto a la necesidad de adoptar medidas especiales para su disposición en función de su grado de contaminación. Un resumen de los parámetros más destacados considerados en las RGMD se presenta a continuación.



3431

"2010 - Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

Metal	Niveles de Acción ¹	
	N.A.I	N.A.II
	mg/kg = ppm	
Plomo	120	600
Cromo	200	1000
Cobre	100	400
Cadmio	1	5
Níquel	100	400
Cinc	500	3000
Mercurio	0.6	3
Arsénico	80	200

Pesticidas Totales	0.03	0.1
PAHs Borneff	1	3
Σ16 PAHs	2	6
Σ 7 PCBs	0.03	0.1

Categoría	Cuando	Descripción
I	< N.A. I	Pertenece a esta categoría aquellos materiales dragados de fondos portuarios cuyos efectos químicos o bio-químicos sobre la flora y fauna marina sean nulos o insignificantes. Estos materiales pueden verterse a la mar considerando solo los efectos mecánicos.
II	entre N.A.I y N.A.II	Pertenece a la Categoría II los materiales dragados con moderadas concentraciones de contaminantes. Se podrán verter en forma controlada.
III	> N.A.II	Pertenece a la Categoría III los materiales dragados con altas concentraciones de contaminantes. Estos materiales deberán ser aislados de las aguas marinas o ser sometidos a tratamientos especiales.
IIIa	Según Grado de Contaminación dentro de esa categoría	Pueden utilizarse técnicas de Gestión de Aislamiento Blando: Confinamiento Subacuático o Vertido en Zonas de Recinto Intermareales (se permite la fuga de lixiviados).
IIIb	Según Grado de Contaminación dentro de esa categoría	Pueden utilizarse técnicas de Gestión de Aislamiento Duro: Vertido en Recintos con paredes impermeables. No se permite la fuga de lixiviados.

Recomendaciones para la Gestión del material Dragado en los Puertos Españoles.

Aquellos materiales de dragado cuya concentración normalizada sea superior al nivel de acción 1 e inferior o igual al nivel de acción 2 pertenecerán a la categoría II. Aquellos materiales cuya concentración normalizada se encuentre entre el nivel de acción 2 y ocho veces el nivel de acción 2, pertenecerán a la categoría III a). Los materiales de dragado con concentraciones superiores a ocho veces el nivel de acción 2 se considerará incluido dentro de la categoría III b).

El muestreo de calidad será aplicativo tanto al agua como a los sólidos o semisólidos generados, pudiéndose muestrear parámetros como (para calidad de agua) temperatura, turbidez, pH, DBO, sólidos suspendidos, sulfuros, nitrógeno amoniacal, nitratos, metales - Cd, Zn, Cr, Pb, Hg - hidrocarburos totales, organoclorados, organofosforados, con una frecuencia estimativamente semanal. Respecto a los sedimentos se podrán monitorear granulometría, pH, Metales (Pb, Cd, Cr, Zn, Hg) Hidrocarburos Totales, Organoclorados y Organofosforados, con igual frecuencia, en el sitio de dragado y vaciadero.



3431

"2010 – Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

8.4.1. Determinación de las zonas autorizadas.

a) Zonas de disposición autorizada.

La ACUMAR será la que determine en última instancia si los barros de dragado se depositan en áreas confinadas o no confinadas, si es devuelto al lecho acuático o si debe ser confinado en recintos terrestres de refulado, en razón de los componentes y/o sectores que pueden ser afectados, si correspondiere a posteriori efectuar un tratamiento, con la correspondiente protección el sector donde se dispongan los mismos. Ello será también de aplicación para cualquier otro residuo que se considere contaminante, como resultado de obras que impacten al medio acuático.

De no existir previamente el mismo, deberá ser proyectado y construido con la debida antelación al comienzo de las tareas, y supervisado por la citada Autoridad y el OPDS. El proyecto del mismo, también será evaluado por ambos Organismos, de modo que quede garantizada la estanqueidad del producto y su percolado.

b) Zonas de veda

Se denominan "zonas de veda" aquellas donde estará prohibido efectuar la disposición del material dragado, como consecuencia de la aplicación de criterios y/o condicionamientos de tipo geomorfológico, hidrológico y/o ecológico. Se incluyen en estos criterios, áreas inundables que afecten la actividad portuaria e industrial, sectores de acceso a las instalaciones portuarias.

8.4.2. Mitigación de impactos negativos.

Toda empresa que efectúe tareas de dragado deberá identificar, definir evaluar, seleccionar y aplicar, previa aprobación por parte del ACUMAR, OPDS, INA y Autoridad Portuaria, aquellos métodos, tecnologías y programas de trabajo que eviten, minimicen y/o compensen los posibles efectos ambientales negativos de las actividades de adecuación y mantenimiento de los dragados.

En caso de determinarse la presencia de elementos en el lecho subacuático cuyas concentraciones se encuentren por arriba del límite permitido por la normativa que finalmente adopte el ACUMAR, el producto del refulado deberá verterse en recintos aptos para tal fin, provistos de geomembrana cuya calidad y características sean técnicamente apropiadas para evitar el percolado posterior.

El producto volcado en dicho recinto, será tratado como residuo peligroso con las obligaciones que se derivan en conformidad con la legislación provincial vigente que regula el OPDS.

Resultará relevante, efectuar un convenio con el Instituto Nacional del Agua y el Ambiente (INA) a fin de lograr el seguimiento de cada tarea de dragado.

8.4.3. Vuelco al curso de agua de efluentes líquidos tóxicos sin tratar, provenientes de la actividad de buques y empresas.

Para evaluar estrategias ambientales en este tópico, se debe diferenciar la generación de efluentes provenientes de buques con su propio marco regulatorio internacional que le es



propio, de aquellos de las empresas ya establecidas y/o que potencialmente se incorporarán en el futuro dentro de la jurisdicción portuaria.

En lo que podría constituir vuelcos al curso de agua de efluentes líquidos tóxicos sin tratar por parte de buques (fundamentalmente hidrocarburos) los mismos pueden producirse principalmente a través de tres maneras diferentes:

- a) Mezclas oleosas en aguas de lastre (principalmente de petroleros).
- b) Mezclas oleosas resultantes de limpieza de las bodegas, vertidas directamente al mar, procedentes de cargueros.
- c) Mezclas oleosas de fuel, procedentes de la sala de máquinas y las sentinas (desde todo tipo de buques).

Para ello resulta de aplicación el Convenio Internacional MARPOL 73/78 cuya supervisión de cumplimiento está a cargo de la Prefectura Naval Argentina, y el cual constituye el instrumento jurídico internacional encargado de prevenir la contaminación del medio marino producida por buques ya sea en el normal transcurso de sus actividades económicas o por accidentes marítimos.

La Convención comprende una serie de reglas que tienden a prevenir a la vez que minimizar la contaminación de buques, incluyendo seis diferenciados anexos: primero, reglas para la prevención de contaminación producida por aceites; segundo, reglas para el control de la contaminación por sustancias líquidas contaminantes a granel; tercero, prevención de contaminación por sustancias peligrosas transportadas por mar; cuarto, prevención de contaminación por 'sewage' o aguas residuales de buques; quinto, prevención de contaminación por desechos de buques y sexto, prevención de contaminación del aire producida por buques.

En otras circunstancias, el vuelco puede generarse en tareas de carga entre buque y tierra, para lo cual cada empresa cuenta con su propio plan de acción contra derrames y equipamiento propio o contratado con la empresa que les presta el servicio de acción contra contingencias. Ello está reglamentado y supervisado por la citada Autoridad Marítima a través de su Ordenanza Marítima 08/98, efectuándose los simulacros de rigor.

En referencia a las empresas establecidas o a establecerse, debe diferenciarse aquellas pasibles de generar efluentes, de aquellas que no lo son; considerando que en distintas situaciones, el efluente puede ser procesado y constituir materia prima para otro proceso (por ejemplo combustibles para caleras), o ser recuperado y nuevamente almacenado. Por parte del ACUMAR con la colaboración de la Delegación Portuaria se debe incrementar el seguimiento de los procedimientos de cada empresa para el contralor de estos vertidos. Debe

ATMOSFERA.

El impacto en la atmósfera puede provenir de distintas fuentes, sean estas fijas o móviles. En vistas a la relocalización de empresas almacenadoras de aceites vegetales y químicos, y a la reconversión e instalación de almacenadoras y procesadoras de hidrocarburos, es



7A

3431

"2010 – Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

Importante tener como parte de un programa de gestión ambiental las siguientes consideraciones:

Si bien el ACUMAR, implementa la medición de contaminación de calidad de aire en el área que abarca al Puerto del Dock Sud, tal como lo describe en su sitio (www.acumar.gov.ar) a través de una o más estaciones móviles, resultaría importante incorporar una estación fija que permita monitorear las 24 horas de modo de generar un seguimiento más pormenorizado de la evolución de la calidad de aire, sobre todo si se considera que en un futuro podrán establecerse empresas vinculadas a la actividad energética. En tal sentido deberían controlarse compuestos orgánicos volátiles, tales como el benceno, tolueno, xileno, etilbenceno (BTEX), óxidos de sulfuro y de nitrógeno (SOx y NOx), etc.

Para empresas ya establecidas y en proceso de reconversión, es fundamental el seguimiento de los plazos prefijados para las renovaciones en el OPDS en el marco de la Ley 5.965 tanto para las fuentes fijas como móviles que dispongan, de su Decreto Reglamentario N° 3345 como así también el cumplimiento a lo largo del tiempo de los alcances de la Resolución N° 2145/01.

Para aquellas empresas a establecerse, deberá implementarse el uso de techos flotantes para sus tanques, en virtud de la considerable menor emisión gaseosa que implica. Para aquellas en proceso de reconversión, con tanques de techo fijo, el ACUMAR deberá emitir opinión respecto a la conveniencia de adoptar para las instalaciones preexistentes, este tipo de techos.

SUELO.

Pasivos ambientales.

Respecto al uso responsable del suelo, hay que considerar que en el largo plazo de tiempo desde que se establecieron las distintas empresas que han ido conformando la jurisdicción portuaria, poco se ha hecho desde el Estado para evitar el deterioro de este recurso.

En tal sentido debe implementarse por parte de la provincia como metodología al arrendar un predio, el hecho de evaluar el pasivo ambiental previamente, remediar y requerir un seguro ambiental a la empresa a establecerse, de modo tal que cuando la empresa arrendataria deba retirarse del mismo, lo entregue en las condiciones que lo recibió o cubra con su seguro la remediación del mismo. Tal acción debe ser aplicada a aquellas empresas que permanecerán en esta jurisdicción por su reconversión y en áreas comunes en la medida de lo posible. Los costos de tal remediación es difícil de evaluar, considerando tanto superficies como profundidades de áreas perjudicadas.

De no poder concretarse este accionar previo al arrendamiento del suelo, debe tomarse un registro que incluya el monitoreo freático en el que participen la ACUMAR, el OPDS, ADA, la DPAP y la Delegación Portuaria del Dock Sud. En un lapso de tiempo a convenir con estos organismos, volver a monitorear para ver si se ha incrementado el pasivo preexistente.



3431

"2010 - Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

CONTROLES PERMANENTES.

Evaluación de tanques: La Secretaría de Energía ejerce su control a través de empresas auditoras inscriptas en su registro, tanto en lo concerniente a la seguridad de las instalaciones como al impacto ambiental negativo que podría generarse en razón de fugas en las instalaciones. No obstante a dichas auditorías, valiosas en sí mismas por ser pormenorizadas por cada unidad de almacenamiento sean estas aéreas o subterráneas, deberán tener acceso otros organismos de control como puede ser el ACUMAR o el OPDS, ya que les permitiría hacer un seguimiento de las correcciones que tienen que implementar y apurar los tiempos de concreción.

Operaciones de trasvase, producción y almacenamiento: Debe continuarse y profundizarse el control del mantenimiento de instalaciones y acciones operativas, a fin de prevenir posibles vuelcos.

Gestión de residuos: En coordinación con el OPDS y eventualmente CEAMSE se tendrá que implementar un programa para realizar un seguimiento desde la generación hasta la disposición final de los residuos, incluyendo el control de depósitos transitorios y permanentes dentro de las empresas, a fin de verificar las buenas prácticas. Ello no solamente por pérdidas o mal manejo de los mismos, sino también por la coherencia en lo que se declara de volúmenes entre materia prima y residuos resultantes.

Para efectivizar el manejo responsable de la calidad ambiental y hacerlo sustentable y sostenible a lo largo del tiempo, en un circuito de mejora continua debe conformarse un programa de trabajo por un equipo de profesionales proveniente del ACUMAR, OPDS, PREFECTURA DOCK SUD, INA, SECRETARIA DE ENERGIA, la Dirección Provincial de Actividades Portuarias y la Delegación Portuaria del Dock Sud. La conducción del mismo, a cargo del ACUMAR.

Entre las metas que deben trazarse, resultaría fundamental el fijar valores para parámetros de medición, desarrollar programas de control, de educación y difusión sobre la prevención de riesgos y respuesta a contingencias para la población adyacente, por ejemplo a través del Proceso APELL "Concientización y Preparación para Emergencias a Nivel Local" ante la eventualidad de accidentes tecnológicos de magnitud.

Otro de los aspectos a evaluar debe ser cuál es la máxima capacidad de producción y almacenamiento que puede llegar a tener las empresas en particular y el área portuaria y municipal en general, en virtud a las sinergias que pueden producirse por la acumulación geográfica o temporal de efectos ambientales no significativos o medianamente significativos en forma individual pero de mayor riesgo al interactuar entre sí. Ello es aplicable fundamentalmente en situaciones de hipótesis de accidentes mayores por explosión, incendio, escape de nubes tóxicas, etc.

Resulta conveniente ponderar la promoción de la producción y almacenamiento de biocombustibles, en virtud de surgir de recursos renovables, implementarse procesos más



3431

"2010 - Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

limpios y por lo tanto de menor incidencia al ecosistema, con cargas de fuego menores que con los hidrocarburos provenientes del petróleo.

Tal como ha sido observado en la redacción del plan maestro *"debe fortalecerse institucionalmente la gestión ambiental dentro del organigrama de la Autoridad Portuaria, a fin de que, en el marco de las misiones y funciones correspondientes, disponga de la capacidad técnica y operativa para responder a las nuevas necesidades de gestión"*. Ello implica en virtud de su importancia, la jerarquización del área alusiva y la incorporación de profesionales.

8.5. El desarrollo futuro del puerto.

La concreción del diseño territorial plasmado en el presente y la factibilidad de dragado y confinamiento de sedimentos en condiciones económicas y ambientales sostenibles permitirán desarrollar el Puerto Dock Sud con actividades geográficamente equilibradas, brindando niveles de especialización de las operaciones portuarias, compitiendo y complementándose con el cluster portuario desde Zarate hasta La Plata.

La nueva red vial interna y de acceso establecerá diagramas de circulación mas agiles separando el trafico de las distintas cargas, los distintos espacios logísticos dosificaran el volumen de camiones en movimiento y dotarán de servicios en la espera.

La definición de la Zona Primaria Aduanera casi coincidiendo con la nueva Jurisdicción Portuaria y el correspondiente cierre perimetral posibilitarán la seguridad fiscal del comercio internacional que fluya por el puerto. El uso de los medios tecnológicos propuestos complementará la seguridad física terrestre, de las embarcaciones y permitirá monitorear permanentemente indicadores ambientales de los distintos ecosistemas.

Resultará indispensable definir una nueva figura jurídica para la administración del puerto, dotando de mayor autonomía y flexibilidad en la gestión, a los fines de conferirle mayor competitividad. En este sentido será imprescindible reformular la organización estableciendo claramente los perfiles del personal de base y jerárquico en cada puesto, utilizando sus mejores aptitudes.

Se deberá realizar un Plan de Capacitación Permanente y Especializada, propiciando además activamente, la finalización de la instrucción básica secundaria para los empleados más jóvenes.

Se favorecerá la relación Ciudad - Puerto y la creación de la Comunidad Portuaria como espacio donde participen todos los actores de la actividad portuaria y del comercio internacional.

Se deberá fortalecer la relación con la Subsecretaria de Actividades Portuarias a través de mecanismos que agilicen las tramitaciones administrativas y permitan un flujo de la comunicación rápida y efectiva. Se propiciará el uso de la tecnología e informática con equipamiento actualizado permanentemente.



3431

"2010 – Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

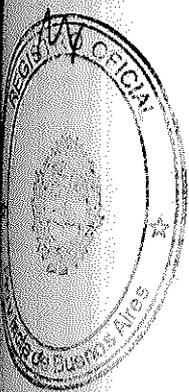
Finalmente se facilitará la implementación de la aplicación de normas de calidad ISO para la gestión administrativa y ambiental, cuyo valor agregado será imprescindible para la operatividad del puerto en el mediano plazo.





9. Planillas de obras

PAVIMENTOS	MEDIDAS (en m ²)	Nº EXPTE. TRAMITE	FUENTE FINANC.	MONTO (en \$)	ESTADO
Calle Sargento Ponce desde porteria Shell hasta el Canal Sarandí e Ing. Huergo ente Génova y Sargento Ponce.	18.668	2410-1-040/08	FPP	7.722.495,90	OBRAS CONTEMPLADAS DECRETO N° 148/05. En Ejecución. Convenio suscripto con AYSA de fecha febrero 2008
Calle Ing. Huergo e/Génova y Sargento Ponce.	3.360	2410-1-040/08	FPP	772.249,59	En trámite de ampliación.
Muelle 2º Sección Ribera Oeste.	16.035		FONPLATA o FPP	7.672.186,77	OBRAS CONTEMPLADAS DECRETO N° 148/05
Sanitización vial y urbana.			FPP	500.000,00	A proyectar
Calle Correa Falcón.	8.000		FPP	4.000.000,00	OBRAS CONTEMPLADAS DECRETO N° 148/05. En proyecto de elaboración.
Nueva área anexada Lado Este.			FPP	5.000.000,00	A proyectar
				25.666.932,26	



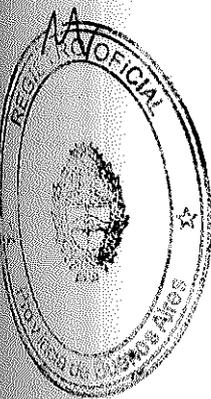


INSTALACIONES ELECTROMECHANICAS Y DE SEGURIDAD	MEDIDAS (en m ²)	Nº EXPTE. TRAMITE	FUENTE FINANC.	MONTO (en \$)	ESTADO
Muro de Cerramiento Dock Sud Ribera Oeste			FPP	1.688.697,00	OBRAS CONTEMPLADAS DECRETO N° 148/05. Rescisión de contrato por ocupación asentamiento.
Muro de Cerramiento Dock Sud Ribera Este			FPP	5.000.000,00	OBRAS CONTEMPLADAS DECRETO N° 148/05. En estudio de traza para evitar conflictos con residentes.
Sistema General de alumbrado público en zona de inflamables Dock Sud		22300-3981/08	FPP	3.120.413,16	OBRAS CONTEMPLADAS DECRETO N° 148/05. Pliego en trámite.
Modernización Servicios Muelle 2º Sección Ribera Oeste	Obras de sistema de seguridad contra incendios, alarmas, provisión de fuerza motriz y agua potable a buque por separado.			8.000.000,00	OBRAS CONTEMPLADAS DECRETO N° 148/05
Provisión e instalación grupo electrógeno para red de incendios			FPP	540.000,00	En proyecto
Provisión e instalación de balanza para camiones.		22300-6871/08	FPP	250.000,00	En trámite
Servicios públicos nueva área anexada lado este			FPP	2.000.000,00	En proyecto
				20.599.110,16	



"2010 - Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

OBRAS EDILICIAS, DE MARGEN Y SANEAMIENTO	MEDIDAS (en m ²)	Nº EXPTE. TRAMITE	FUENTE FINANC.	MONTO (en \$)	ESTADO
Edificio para Delegación Dock Sud.		2402-733/08	FPP	5.345.207,71	En Ejecución
Retiro de estructuras de H2Aº sobre tuberías Ribera Este Canal Dock Sud.			FPP	1.000.000,00	En proyecto
Defensas en sitios 9, 10, 11 y 12.		22300-1390/08	FPP	2.552.189,90	OBRAS CONTEMPLADAS DECRETO N° 148/05. En proceso de adjudicación.
Demolición Silo 2º Sección Ribera Oeste			FPP	20.000.000,00	A proyectar
Cerramiento Extremo Sur Canal Dock Sud.			FONPLATA/FPP	36.135.133,38	OBRAS CONTEMPLADAS DECRETO N° 148/05
Mantenimiento del balizamiento en el Canal Sur.			AGP	300.000,00	En gestión de acuerdo.
Reconstrucción talud intersección Sgto. Ponce y Avenida Solís.			FPP	2.000.000,00	En proyecto.
Reparación Galpón ex Segba.			FPP	5.000.000,00	A proyectar.
Remodelación postas de atraque Ribera este 2º Sección Canal Dock Sud.			FPP	25.000.000,00	OBRAS CONTEMPLADAS DECRETO N° 148/05.
Construcción barandas Protección entre Muelle y Agua en Ribera Oeste.			FPP	200.000,00	A proyectar.
Demolición Zona operativa y construcción nueva			FPP	1.500.000,00	A proyectar.
Retiro de muelles "G" y "H" Canal Dock Sud			FPP	900.000,00	A proyectar.
				99.932.530,99	

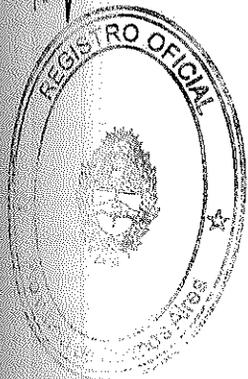


3431

Ministerio de la
Producción**Buenos Aires**
LA PROVINCIA

"2010 – Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

SERVICIOS VARIOS	MEDIDAS (en m ²)	Nº EXPTE. TRAMITE	FUENTE FINANC.	MONTO (en \$)	ESTADO
Mantenimiento red servicio contra incendio			FPP	600.000,00	BIANUAL.
Recolección de sobrenadantes			FPP	1.560.000,00	BIANUAL.
Contención de derrames			FPP	220.000,00	BIANUAL.
Corte y extracción de pastos y malezas			FPP	1.400.000,00	BIANUAL.
Limpieza Espejo de Agua			FPP	1.200.000,00	BIANUAL.
Servicios Electrónicos de Seguridad			FPP	350.000,00	A proyectar.
Sistema informático administrativo			FPP	350.000,00	A proyectar.
Sistema de Control de Tráfico VTS			FPP	1.600.000,00	En trámite.
				7.280.000,00	



3431

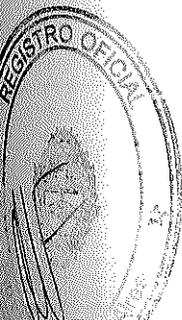
Ministerio de la
Producción**Buenos Aires**
LA PROVINCIA

79

"2010 – Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

DRAGADOS	MEDIDAS (en m ³)	Nº EXPTE. TRAMITE	FUENTE FINANC.	MONTO (en \$)	ESTADO
Ampliación Obra de Dragado (dragado canal Sur de Acceso al PDS desde km 1000 hasta el km 6782 en un anchos de 85 m a una profundidad de 10,06 m referida al Cerro del Riachuelo).	Volumen certificable total: 800.000		EXOLGAN	21.000.000,00	En Ejecución por Exolgan.
Dragado Canal Sur Exterior Etapa I.		22400-5664/09	FPP	8.400.000,00	En proceso de licitación.
Dragado Canal Sur Exterior Etapa II.		22400-2430/09	FPP	37.772.830,00	En proceso de licitación.
Dragado Canal Sur Interior Puerto Dock Sud.		22400-3390/09	FPP	29.753.094,03	En proceso de licitación.
Dragado Canal Dock Sud 2ª Sección.			FPP	2.500.000,00	En proyecto de elaboración.
Dragado de Mantenimiento Canal Dock Sud.			FPP	16.000.000,00	En proyecto de elaboración.
				115.425.924,03	

RESUMEN DE OBRAS	MONTO (en \$)
PAVIMENTOS	25.666.932,26
INSTALACIONES ELECTROMECANICAS Y DE SEGURIDAD	20.599.110,16
OBRAS EDILICIAS, DE MARGEN Y SANEAMIENTO	99.932.530,99
SERVICIOS VARIOS	7.280.000,00
DRAGADOS	115.425.924,03
	268.904.497,44



3431

Ministerio de la
ProducciónBuenos Aires
LA PROVINCIA

80

"2010 - Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

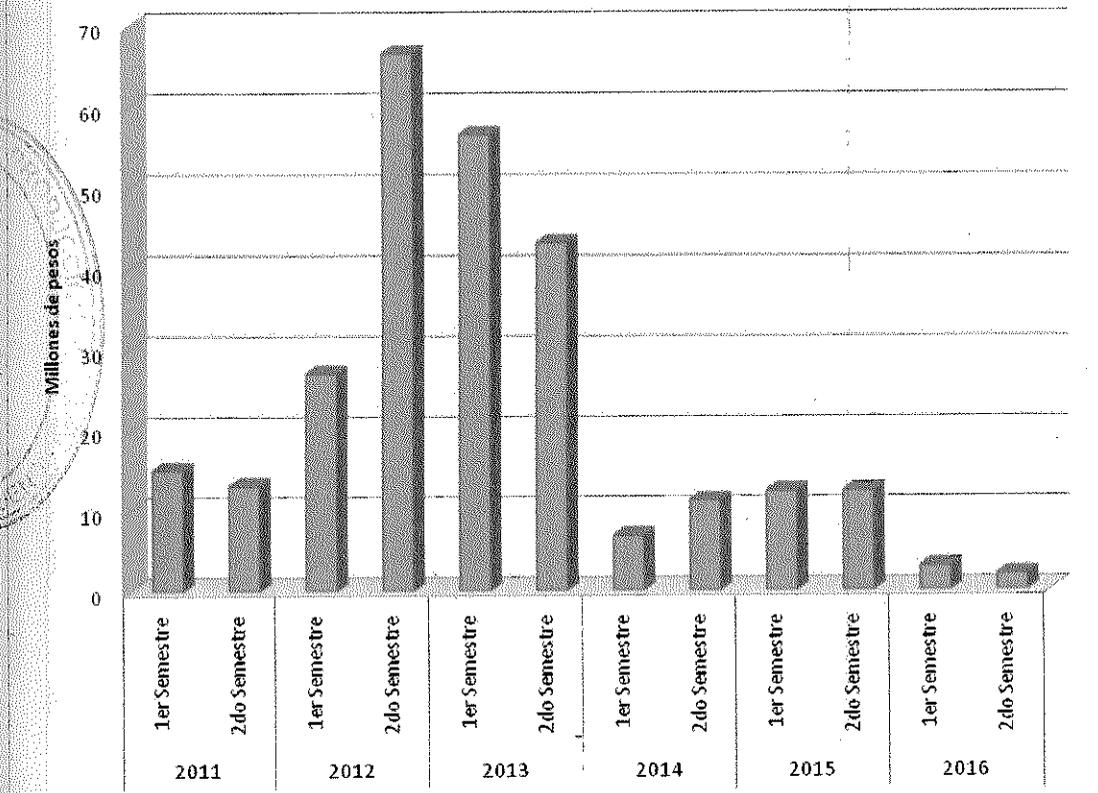
10. PLANEAMIENTO DE OBRAS.

PAVIMENTOS	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Calle Sargento Ponce desde portería Shell hasta el Canal Sarandí e Ing. Huergo ente Génova y Sargento Ponce.	██████████					
Calle Ing. Huergo e/Génova y Sargento Ponce.	██████████					
Muelle 2ª Sección Ribera Oeste.		██████████				
Señalización vial y urbana.		██████████				
Calle Correa Falcón.			██████████			
Nueva área anexada Lado Este.					██████████	██████████
INSTALACIONES ELECTROMECANICAS Y DE SEGURIDAD						
Muro de Cerramiento Dock Sud Ribera Oeste	██████████					
Muro de Cerramiento Dock Sud Ribera Este		██████████	██████████	██████████	██████████	██████████
Sistema General de alumbrado público en zona de inflamables Dock Sud			██████████			
Modernización Servicios Muelle 2ª Sección Ribera Oeste		██████████				
Provisión e instalación grupo electrógeno para red de incendios		██████████				
Provisión e instalación de balanza para camiones.			██████████			
Servicios públicos nueva área anexada lado este						██████████
OBRAS EDILICIAS, DE MARGEN Y SANEAMIENTO						
Edificio para Delegación Dock Sud.	██████████					
Retiro de estructuras de HRA® sobre tuberías Ribera Este Canal Dock Sud.					██████████	
Defensas en sitios 9, 10, 11 y 12.		██████████				
Demolición Sitio 2ª Sección Ribera Oeste.		██████████				
Cerramiento Extremo Sur Canal Dock Sud.			██████████			
Mantenimiento del Balizamiento en el Canal Sur.						
Reconstrucción talud intersección Sgto. Ponce y Avenida Solís.		██████████				
Reparación Galpón ex Segba.				██████████		
Remodelación postas de atraque Ribera este 2ª Sección Canal Dock Sud.					██████████	
Construcción barandas Protección entre Muelle y Agua en Ribera Oeste.					██████████	
Demolición Zona operativa y construcción nueva					██████████	
Retiro de muelles "G" y "H" Canal Dock Sud			██████████			
SERVICIOS VARIOS						
Mantenimiento red servicio contra incendio	██████████	██████████	██████████			
Recolección de sobrenadantes	██████████	██████████	██████████			
Contención de derrames	██████████	██████████	██████████			
Corte y extracción de pastos y malezas	██████████	██████████	██████████			
Limpieza Espejo de Agua	██████████	██████████	██████████			
Servicios Electrónicos de Seguridad			██████████			
Sistema informático administrativo		██████████				
Sistema de Control de Tráfico VTS		██████████				
DRAGADOS						
Ampliación Obra de Dragado (dragado canal Sur de Acceso al POS desde km 1000 hasta el km 6782 en un anchos de 85 m a una profundidad de 10,06 m referida al Cero del Riachuelo).	██████████					
Dragado Canal Sur Exterior Etapa I.						
Dragado Canal Sur Exterior Etapa II.						
Dragado Canal Sur Interior Puerto Dock Sud.						
Dragado Canal Dock Sud 2ª Sección.						
Dragado de Mantenimiento Canal Dock Sud. (anual)						
PROGRAMA DE DRAGADO A REFORMULAR DE ACUERDO A LA FACTIBILIDAD Y METODOLOGÍA DE DISPOSICIÓN DE SEDIMENTOS (2012 -2013)						



"2010 – Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

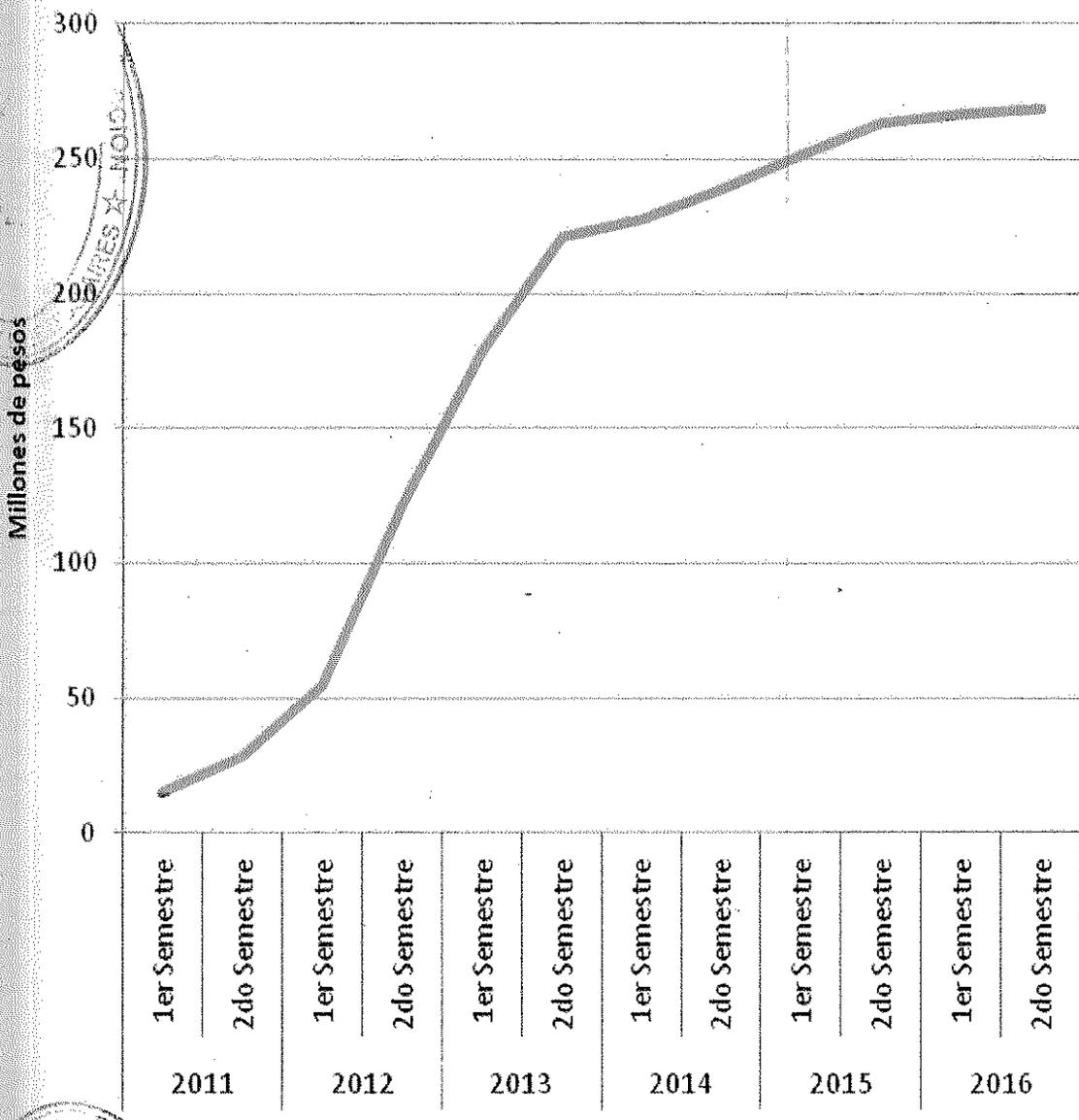
Dimensionamiento Económico de la Inversión



El Puerto Dock Sud posee una recaudación en todo concepto de aproximadamente \$ 37 millones anuales, los cuales ingresan directamente al Fondo Provincial de Puerto (FPP), y un flujo neto de caja después de sueldos (los propios del Puerto más los destinados a la Subsecretaría de Actividades Portuarias) y gastos varios, de aproximadamente \$ 10 millones anuales para reinversión. Considerando el flujo de caja proyectado en el gráfico, se deberán prever los fondos provinciales y nacionales necesarios para poder cumplimentar con el plan de inversiones detallado precedentemente.



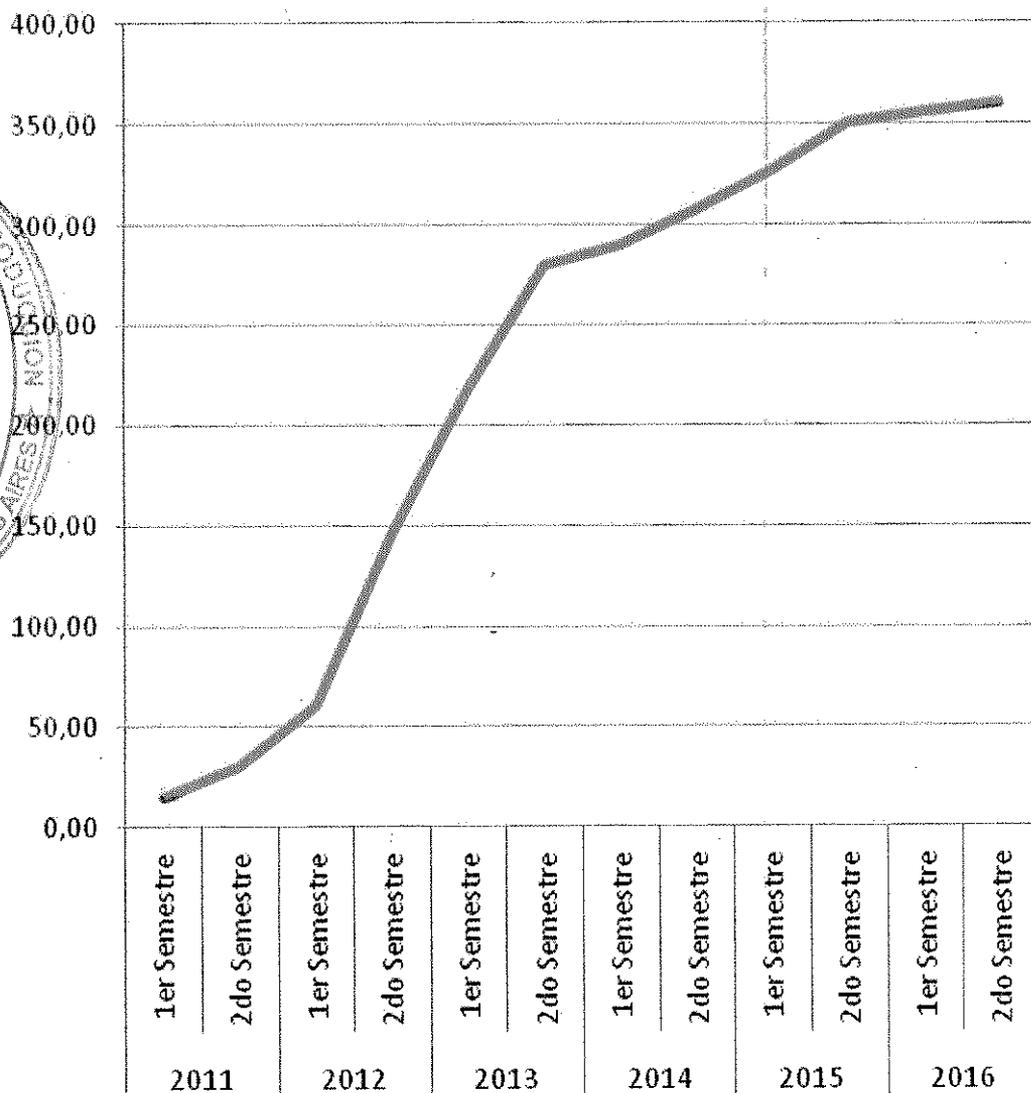
Acumulado - Dimensionamiento Económico de la Inversión





"2010 - Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

Acumulado - Dimensionamiento Financiero de la Inversión

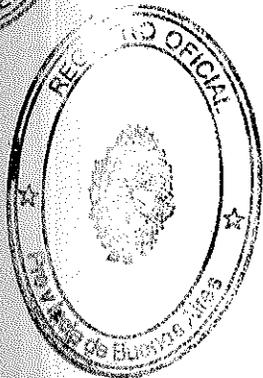


Considerando una actualización anual del valor de las obras a precios de mercado (promedio del índice de la construcción de los últimos 8 años de 13% anual) se obtiene una inversión acumulada de \$ 360 millones de pesos.

3431

**11. LISTADO DE PLANOS.**

Nombre del Plano	Archivo Cad	Contenido
PDS-PM01	PDS-PM01 Dominio.dwg	PUERTO DOCK SUD - DOMINIO.
PDS-PM02	PDS-PM02 Jurisdicción.dwg	PUERTO DOCK SUD - JURISDICCIÓN.
PDS-PM03	PDS-PM03 Empresas.dwg	PROYECTO EMPRESAS Y USOS.
PDS-PM04	PDS-PM04 Zonificación.dwg	ZONIFICACIÓN Y CRECIMIENTO.
PDS-PM05	PDS-PM05 Nuevos Accesos.dwg	NUEVOS ACCESOS.
PDS-PM06	PDS-PM06 Obras.dwg	OBRAS EN EJECUCION Y EN PROYECTO, PROPIAS Y DE TERCEROS, Y DRAGADOS.
PDS-PM07	PDS-PM07 Accesos tránsito pesado	ACCESO TRÁNSITO PESADO A PUERTO Y OBRAS VIALES.
PDS-PM08	PDS-PM08 Jurisdicción actual y proyectada.	JURISDICCIÓN ACTUAL Y PROYECTADA. NUEVA AMPLIACIÓN PUERTO, PARQUE INDUSTRIAL Y LOCALIZACIÓN NUEVA URBANIZACIÓN.





12. Anexo. Relocalización de Industrias Químicas.

La Provincia de Buenos Aires ha dispuesto un plan para el traslado de empresas con instalaciones destinadas a la exportación, importación, tareas logísticas y almacenamientos de productos químicos industriales establecidos en el Puerto Dock Sud.

Con este fin, la Jefatura de Gabinete de Ministros de la Nación, la Provincia de Buenos Aires y la Municipalidad de Avellaneda firmaron un acuerdo en relación con un *Plan de Acción Conjunta (PAC) para la adecuación ambiental del Polo Petroquímico Dock Sud*.

Su objeto es *"disminuir los niveles de complejidad industrial, riesgo ambiental y vulnerabilidad social, estableciendo prioridades, metas, etapas y plazos. En este contexto, las partes se comprometen a adoptar en forma inmediata medidas urgentes tendientes a la relocalización de las plantas ubicadas en el Polo Petroquímico Dock Sud"*.

Instalaciones logísticas de Productos Químicos.

Las empresas a ser relocalizadas pertenecen a tres áreas de características operativas diferentes: productos químicos, sebos y aceites vegetales e hidrocarburos. Ocupan las superficies que se consignan en el siguiente cuadro:

ACTIVIDAD	SUPERFICIE (Ha)
Operación de productos químicos	14
Operación de sebos y aceites	4
Operación de hidrocarburos	5
TOTAL	23

El Plan de Relocalización solo abarca un 60 % de las empresas del sector, y entre otros no incluye la fábrica de productos químicos "Meranol", que ocupa un predio de su propiedad.

La participación medida en superficie ocupada de los operadores a ser relocalizados es del 8%, respecto al total de operadores de Logística petrolera y química, Industria del petróleo e Industria química identificados en el cuadro anterior.-

Operaciones logísticas de hidrocarburos y aceites.

Puerto Dock Sud tiene numerosas instalaciones destinadas a operadores portuarios que manejan una gran variedad de productos industriales con movimientos en el orden de las 250.000 ton/año, la mayoría de ellas ubicadas en la margen este del Canal. Se pueden diferenciar dos tipos de productos: hidrocarburos y químicos. Estos operadores han otorgado a un sector del puerto el carácter de un centro de transferencias y logística portuaria de productos especiales que son demandados por las industrias locales y son comercializados internacionalmente por medio del transporte por agua. En razón de su estrecha vinculación con la actividad industrial, este tipo de centros se encuentran en numerosas instalaciones portuarias distribuidas en todo el mundo.



3431

"2010 – Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

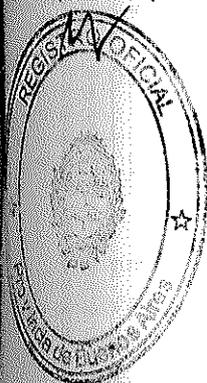
Muchas de ellas están ubicadas en los principales puertos comerciales (por ejemplo, Rotterdam, Ámsterdam, Amberes, Barcelona, Fos de Marsella, Génova, Hamburgo, etc.), en los que a la par de otras cargas (convencionales, especiales, peligrosas, etc.) integran ofertas muy amplias de servicios portuarios. Cumplen la función de proveer una plataforma logística para el movimiento de productos que son requeridos como insumos irremplazables por parte de las industrias, el agro y algunos servicios, como la provisión de agua potable en las ciudades.

Las terminales, al igual que los buques, que manejan hidrocarburos y productos químicos, son controladas especialmente debido a sus riesgos ambientales y de contingencias. Existen al respecto instrumentos internacionales que fijan reglas operativas y de acciones ante emergencias y también establecen especificaciones para la construcción y el mantenimiento de las infraestructuras respectivas, con el objeto de extremar las medidas de control y los cuidados ambientales durante las operaciones.

Entre ellas se cuenta el International Ship and Port Facilities Security Code (ISPS).

En relación con la situación de esta actividad en el Puerto Dock Sud, se mencionó más arriba un acuerdo firmado hace pocos meses entre la Jefatura de Gabinete de Ministros de la Nación, la Provincia de Buenos Aires y la Municipalidad de Avellaneda, en relación con un Plan de Acción Conjunta (PAC) para la adecuación ambiental del Polo Petroquímico Dock Sud, cuyo objeto es disminuir los niveles de complejidad industrial, riesgo ambiental y vulnerabilidad social, estableciendo prioridades, metas, etapas y plazos. En un cuadro adjunto se indicaron diez empresas que deberían proceder en plazos perentorios a la relocalización de las plantas ubicadas en el Polo Petroquímico Dock Sud.

Las diez empresas en cuestión ocupan predios portuarios gracias a permisos otorgados por la autoridad portuaria. Aproximadamente la mitad de ellas tiene los permisos vencidos y el resto tiene permisos vigentes hasta fechas que van desde el año 2007 al año 2015, como puede apreciarse en el siguiente cuadro.





"2010 – Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

PUERTO DE DOCK SUD – EMPRESAS A SER RELOCALIZADAS					
CON PERMISO VENCIDO O EN TRÁMITE O TENENCIA PROVISORIA					
PERMISIONARIO	INSTRUMENTO	FECHA INICIO	FECHA VENCIMIENTO	PERÍODO	OBSERV.
ORVOL S.A.	Res. AGP 138/90	01/08/1990	31/07/2000	10 años	2422-105-00
TENANCO S.A.	Res. AGP 306/81, 151/83, 2/88	01/07/1983	30/06/1993	10 años	Expediente 2422-901/96 tramita renovación denegada. Caducidad. Tramita cobro.
SEATANK S.A.	Res. AGP 134/91	01/07/1991	27/12/1992	17 meses	Renovación rechazada por EXPTE. N° 2422-874/96
DOW CHEMICALS	Res. AGP 188/91	12/01/1991	11/01/1996	5 años	EXPTE. N° 2787- 180/03
ODFJELL TERMINALS TAGSA	Res. AGP 38/89 - 280/90 AGP SE 148/91	10/04/1988	09/04/1998	10 años	Tramita Permiso EXPTE. N° 2787-1770/04
PAMSA	Disp. DPAP 447/96	27/11/1997	27/11/2007	10 años	
ANTIVARI S.A.C.I.	Res. APB 574/00	27/12/1997	26/12/2007	10 años	
INDUPA S.A.I.C.	RES. APB 69/02	27/11/1998	26/11/2008	10 años	

CON PERMISO DE USO VIGENTE					
PERMISIONARIO	INSTRUMENTO	FECHA INICIO	FECHA VENCIMIENTO	PERÍODO	OBSERV.
MATERIA HNOS. S.A.	Disp. DPAP 121/04	01/06/2002	01/06/2012	10 años	
COOP OBREROS VDB	Resolución DPAP N° 140/05	26/05/2005	25/05/2015	10 años	(Expte. N° 21600-809 / 04); pendiente ratificac Ministerio.

Los productos que manejan no se encuadran dentro de una tipología homogénea, se observan entre ellos hidrocarburos, grasas, aceites y productos químicos. Pero estos mismos productos son manejados también por otros operadores que no integran por ahora la lista de empresas a ser relocalizadas, algunos de los cuales son de importancia mayor y mueven volúmenes superiores a los de empresas nominadas.

Por otra parte, las empresas a ser relocalizadas no se identifican por ocupar un cierto sector compacto del puerto, sino que se encuentran dispersas en la margen este del Canal sin formar un conglomerado cerrado.



Además de los operadores portuarios hay tres plantas de producción instaladas en el área portuaria, Shell CAPSA, DAPSA y Meranol SA, que no son alcanzadas por la disposición de relocalización, posiblemente porque todas ellas ocupan predios de su propiedad. En este caso se trata de plantas fabriles, que – en comparación con los operadores portuarios – suelen caracterizarse por tener ciclos productivos con impactos ambientales en general más intensos.

Los operadores integran una red logística en funcionamiento y un eventual traslado a otros emplazamientos deberá proveer soluciones coordinadas en varios campos de acción, desde el operativo hasta el jurídico. Situaciones de este tipo no pueden descartar situaciones futuras de posibles conflictos con efectos negativos para la tarea de planificación. Para evitar el agregado de nuevas incertidumbres en las tareas del Plan Maestro, será conveniente proveer aportes desde la visión del puerto en la búsqueda de soluciones a este problema, aportes que puedan ser armonizadas con las exigencias ambientales, tanto locales como de carácter internacional.

El proceso de relocalización previsto se caracteriza por tener una elevada complejidad. Por un lado las instalaciones actuales deberán ser replicadas – si bien con tecnologías actualizadas – en cercanías de otros puertos que reúnan condiciones similares a Dock Sud en lo que se refiere a facilidades navieras y terrestres, que dispongan de los terrenos libres adecuados y que no se encuentren demasiado alejados de la ubicación Dock Sud. Con el objeto de evitar futuras dificultades, esta acción debería ser acordada con las correspondientes autoridades portuarias y también con las autoridades civiles de las poblaciones cercanas, además de contar con un preacuerdo de las empresas a ser trasladadas.

Por su lado, definidas las nuevas localizaciones, las empresas deberán presentar los proyectos de sus nuevas instalaciones de acuerdo con las nuevas ubicaciones para su aprobación por las autoridades del área. Esta tarea se complementará con el ajuste de los procedimientos de trabajo y todo esto exigirá un reordenamiento en sus relaciones con las industrias a las que prestan sus servicios y asegurarles que durante el proceso de reubicación sus requerimientos de tráficos y cargas serán atendidos sin interrupción alguna.

La relocalización exigirá formular un programa de trabajo con sus respectivos plazos, que debería ser impulsado y controlado por una autoridad específica y sobre la base de convenios con las empresas.

Aún cuando ahora no se puedan apreciar en detalle los tiempos que demandará este programa, las experiencias a este respecto indican que los plazos tienden a ser prolongados. Cuando el puerto de Marsella en Francia se encontró hace muchos años con un problema de características parecidas, si bien en una escala mucho mayor, emprendió un largo y minucioso programa de acciones acordadas entre todas las partes, que culminó tras largos años en la implantación de un nuevo puerto bajo la misma administración en Fos.

La situación descrita muestra para el Plan Maestro y Estratégico un escenario de baja previsibilidad.



Como se anticipó más arriba, sería conveniente analizar el problema por tramos y desde dos enfoques separados: el portuario-operativo por un lado y el ambiental por el otro.

Desde un enfoque ambiental, las acciones de minimización de impactos deberían comenzar de inmediato con la aplicación de controles y reglamentaciones estrictas, en la medida que se detecten las respectivas acciones contaminantes. Convendría asimismo incluir en esta tarea la obligación de incorporar en el menor plazo posible los avances tecnológicos que correspondan para alcanzar el propósito de máxima reducción de contaminación. Esta acción deberá aplicarse a todos los operadores y a las plantas fabriles, no solamente a las diez empresas hasta ahora seleccionadas. Paralelamente debería avanzarse con un plan integral de atención a los pobladores que actualmente se encuentran dentro de la zona portuaria o en su inmediata vecindad. Una etapa avanzada de un programa de mejoras sucesivas debería culminar en un plan de viviendas para un proceso de reubicación urbana.

En cuanto al aspecto portuario-operativo, el camino a seguir sería en primer lugar efectuar en primer lugar un relevamiento técnico-operativo de las instalaciones a los efectos de su calificación y la aplicación de medidas para sus correctos funcionamientos y para asegurar la aplicación y el control de procedimientos ambientalmente aprobados. De esta manera se resolvería en forma inmediata el problema de las eventuales contaminaciones y se dispondría de los elementos indispensables para establecer las bases institucionales y jurídicas necesarias para facilitar el procedimiento de relocalización, emprender una planificación técnico-operativa que abarque todos los aspectos del caso, estructurar - si fuera requerido - un esquema económico-financiero de apoyo las empresas y al puerto, que en principio perdería ingresos con la salida de esos operadores, y establecer un programa de gestiones político-administrativas con el objeto de asegurar la definitiva reubicación en nuevos emplazamientos de la actividad, sin afectar su supervivencia y la continuidad de los servicios que prestan a la industria.

Areneras.

Las empresas areneras alojadas en jurisdicción del Puerto de Dock Sud ocupan en la actualidad 5 (cinco) hectáreas con una participación del 1,0 % sobre el total de la actividad.

El traslado de la actividad arenera, en las inmediaciones de la terminal de contenedores de Exolgan, ubicada en la cabecera del Dock Sud, ya iniciado con las firmas Blinki y Sunying sobre el lado este -sur del Dock se considera suficiente para alojar a las empresas que se encuentran actualmente en el puerto. Por su ubicación, esta zona podría encontrarse fuera de la zona aduanera primaria. Esto sería muy favorable para cumplir con las funciones asignadas, ya que en ese caso los camiones que transporten la arena hacia la ciudad no deberán ingresar a un recinto fiscal.

El acceso de los camiones se efectuará utilizando la red urbana existente, que ahora tendrá una carga de tránsito considerablemente menor porque no se usará para el tránsito de los vehículos que ingresen a los sectores Central y Sur y a la Planta de Saneamiento, como se indica más abajo.

3431

Ministerio de la
Producción

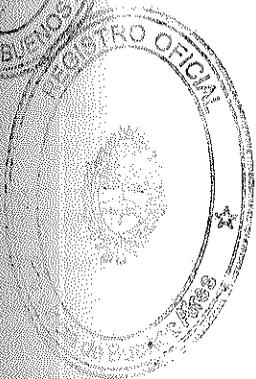
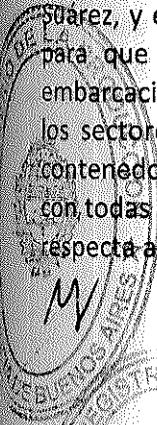


Buenos Aires
LA PROVINCIA

90

"2010 – Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

Como área auxiliar al predio de las areneras (conformado por los espacios que ocupaban anteriormente las empresas PAMSA, SEATANK y DOW CHEMICAL), se propone la construcción de un talud de contención en la cabecera sur del canal, al norte de la calle Suárez, y el relleno de la superficie entre esta calle y el nuevo muelle propiamente dicho, para que sea ocupado por las empresas areneras en la atención de las barcazas o embarcaciones areneras. Con esto se busca desvincular a la actividad de estas empresas de los sectores aledaños a los ocupados por varias empresas dedicadas al movimiento de contenedores (Exolgan. Maruba), y así facilitar el cerramiento del puerto en este ámbito, con todas las ventajas que esto significa desde el punto vista operativo y también en lo que respecta a la seguridad y los controles aduaneros.





13. Bibliografía.

Plan Maestro y Estratégico del Puerto de Dock Sud realizado por la Escuela de Graduados en Ingeniería Portuaria (EGIP) de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires (FIUBA) año 2007.

Puerto Bilbao (1998), Estudio de Situación Actual, Medidas de Desarrollo, Planificación Estratégica y Maestra del Puerto Dock Sud.

Informes Gerencia Comercial Puerto de Buenos Aires (2002).

Antonio Zuidwijk | Website.

Proyecto FREPLATA (2006), Objetivos de calidad de agua y sedimentos para el Área Común del Río de la Plata y su Frente Marítimo.

Comité Ejecutor del Plan de Gestión Ambiental y Manejo de la Cuenca Hídrica Matanza - Riachuelo (CEMR), Plan de Gestión Ambiental. Primera Etapa 1998 – 2003, Buenos Aires.

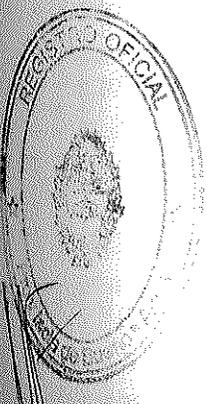
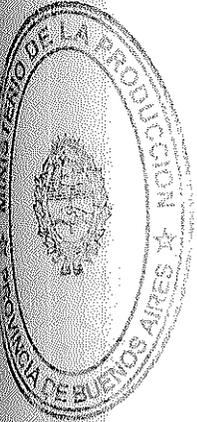
Brown and Caldwell (B&C) (1996), Dock Sud Environmental Remediation and Pollution Abatement Project, Final Report, Secretaria General de la Gobernación de la Provincia de Buenos Aires.

Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA) (2002), Estudio o Línea de Base de Concentración de Gases Contaminantes en Atmósfera en el Área de Dock Sud en Argentina, Agencia de Cooperación Internacional de Japón para la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable.



3431

"2010 – Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"



ANEXO JURÍDICO



3431

"2010 - Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

LEY N° 11.535.

EL SENADO Y CAMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES
SANCIONAN CON FUERZA DE LEY

ARTICULO 1°: Ratificase el Convenio de transferencia de los puertos de Coronel Rosales y Dock Sud, suscripto el 4 de mayo de 1.993 entre el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación y la Provincia de Buenos Aires, que como Anexo forma parte de la presente.

ARTICULO 2°: La Autoridad de Aplicación de la Ley N° 11.206 será la encargada de realizar los estudios a los que se refiere el artículo 14 del Convenio que se ratifica por la presente, como así también de efectuar las gestiones pertinentes ante las autoridades nacionales.

ARTICULO 3°: Todos los ingresos, sin excepción, provenientes de la explotación de los Puertos mencionados en el Artículo 1, habrán de depositarse en la Cuenta Especial "Fondo Provincial de Puertos", creado por Ley N° 11.206, y se destinarán a los gastos que ellos generen.

ARTICULO 4°: Comuníquese al Poder Ejecutivo.

PUERTOS DOCK SUD Y CORONEL ROSALES.
CONVENIO DE TRANSFERENCIA.

Entre el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos en adelante "Economía", con domicilio en Hipólito Yrigoyen 250 de Capital Federal, representado en este acto por el secretario de Transporte, Lic. Edmundo del Valle Soria y el Interventor Liquidador de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado (en liquidación) Lic. Rafael Eduardo Conejero por parte; y la Provincia de Buenos Aires, en adelante "La Provincia", con domicilio en calle 6 entre 51 y 53 de la ciudad de La Plata, representada en este acto por su Gobernador Eduardo Alberto Duhalde, por otra, se conviene lo siguiente:

PRIMERO: OBJETO. "ECONOMÍA", en el marco de la Ley N° 23.696, su Reglamento aprobado por Decreto N° 1.105/89, el Decreto N° 2.074/90, el Reglamento Administrativo Regulatorio, aprobado por Decreto N° 906/91; Ley de la Provincia de Buenos Aires N° 11.206, reglamentada por Decreto N° 1.579/92, Ley N° 24.093 y su Reglamento aprobado por Decreto PEN N° 769/93, transfiere a "La Provincia" la administración, explotación y dominio de los Puertos de Coronel Rosales y Dock Sud, en los Partidos de Coronel Rosales y Avellaneda respectivamente, de los cuales se adjuntan planos de planta general, con definición de los límites de Jurisdicción Portuaria, y sujeto al cumplimiento de los recaudos que a continuación se acuerdan.

SEGUNDO: IMPLEMENTACIÓN. A los efectos previstos en el artículo anterior, créanse dos Grupos de Trabajo, integrados por cuatro (4) representantes de "La Provincia" y tres (3)



representantes de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado, en adelante A.G.P.S.E. (en liquidación) para análisis del Puerto Dock Sud; mientras que para Puerto Coronel Rosales el Grupo de Trabajo estará compuesto por cuatro (4) representantes de "La Provincia" y cuatro (4) representantes de la A.G.P.S.E. (en liquidación), cuya nómina consta en Resoluciones de la A.G.P.S.E. N° 142 y 140 y en la Disposición N° 1.644/92 de la Dirección Provincial de Actividades Portuarias, correspondiente al Expte. N° 2.422-132/92. Forman parte del presente Convenio como Anexo I planos de planta y memoria descriptiva de la Jurisdicción del Puerto Coronel Rosales y como Anexo II plano de planta y memoria descriptiva de Jurisdicción del Puerto Dock Sud.

TERCERO: INFORME. Los Grupos de Trabajo deberán presentar en el término de veinte (20) días hábiles a contar de la firma del presente, un informe por el Puerto de Dock Sud y otro por el Puerto de Coronel Rosales, con opción a una prórroga de diez (10) días más por única vez, los que se expedirán sobre los siguientes puntos:

- 1.- Delimitación de los Puertos, con descripción de instalaciones, infraestructura y límites, con agregado de planos.
- 2.- Inventario de bienes, equipos, repuestos y materiales a transferir, con su detalle y estado, con agregado de planos, fichas técnicas, catálogos, etc. firmados por los responsables de la recepción y entrega.
- 3.- Personal de la A.G.P.S.E. (en liquidación) que se transferirá a "La Provincia", detallando nombres y apellidos, números de legajos, domicilios particulares, antigüedad, estado de revista y remuneraciones totales con aportés. Asimismo deberá contarse con la expresa conformidad de transferencia por cada uno de los agentes, la cual constará en planilla individual con datos y rúbrica de los mismos.
- 4.- Relevamiento de contratos, concesiones, arrendamientos y otros convenios existentes en los Puertos cuya administración y explotación se transfiere, como también detalle de los derechos y obligaciones provenientes de los mismos y que por todo concepto tenga la A.G.P.S.E. (en liquidación) a la fecha de presentación del informe.
- 5.- Detalle pormenorizado de los predios e instalaciones de dominio privado que se sitúen dentro de la Jurisdicción Portuaria, con planos y antecedentes de dominio.
- 6.- Detalle de los inmuebles ocupados por las autoridades nacionales con jurisdicción en el ámbito portuario, marítimo y fluvial.
- 7.- Detalle de convenios celebrados con reparticiones oficiales u obligaciones de la A.G.P.S.E. (en liquidación) transferidas a permisionarios, en cuanto al control de la contaminación del medio (agua, aire o suelo) y la prevención de incendios y accidentes.
- 8.- Detalle y determinación de las cargas tributarias a pagar, cuando así corresponda.

CUARTO: PERSONAL. "La Provincia" deberá mantener la remuneración del personal transferido y demás derechos laborales, siendo de aplicación lo establecido en el Capítulo IV de la Ley 23.696, y el artículo 6° del Decreto 906/91, debiendo compatibilizarse además con las reglamentaciones de contrataciones laborales vigentes en la Provincia de Buenos Aires. En relación al tema personal a transferir se consideran los siguientes puntos:



- 1.- La incorporación efectiva del personal a "La Provincia" se producirá desde la fecha definitiva de la transferencia, y a partir de la misma "La Provincia" asumirá el pago de todas las obligaciones laborales, previsionales y de seguridad social.
- 2.- Se deja constancia que, hasta la fecha de transferencia efectiva, el personal tendrá derecho a acceder a las mejoras de las remuneraciones y regímenes de retiros voluntarios u otras opciones laborales en vigencia o que se implementen para la A.G.P.S.E. (en liquidación).
- 3.- Todos los reclamos salariales que se encuentren pendientes, en el supuesto que correspondiera abonarlos, ya sea por resolución administrativa o sentencia judicial, la A.G.P.S.E. (en liquidación) tomara a su cargo todos los pagos retroactivos que correspondieren hasta la fecha de la efectiva transferencia del personal a "La Provincia".
- 4.- El pago de las indemnizaciones y reclamos salariales o de cualquier otra índole originados durante la relación laboral con la A.G.P.S.E. (en liquidación) y que resulten de sentencias judiciales o acuerdos conciliatorios, quedarán a cargo de la A.G.P.S.E. (en liquidación).
- 5.- Para la adjudicación de concesiones o terminales portuarias que se encuentren asentadas en jurisdicción de los Puertos de Dock Sud y Coronel Rosales, tendrán preferencia aquellos solicitantes que se comprometan a incorporar personal transferido de la A.G.P.S.E. (en liquidación) a "La Provincia".

QUINTO: POLÍTICA NACIONAL. "La Provincia" cumplimentará la política nacional en materia portuaria, en un todo de acuerdo a la legislación vigente.

SEXTO: ADMINISTRACIÓN Y EXPLOTACIÓN. "La Provincia" dispondrá el sistema de administración y explotación de los Puertos a transferir, conforme el espíritu y los objetivos de la Ley N° 23.696 y su Decreto Reglamentario N° 1.105/89, así como establecido en Decreto N° 2.074/90, Decreto N° 906/91, Ley Provisional N° 11.206, Decreto Provincial N° 1.579/92, Ley N° 24.093 y su Reglamento aprobado por Decreto PEN N° 769/93, cumpliendo con el propósito respecto del abaratamiento efectivo de los costos a cargo del usuario.

SÉPTIMO: FINANZAS. Todos los ingresos de los Puertos, sin excepción, serán contabilizados independientemente de Rentas Generales provinciales y serán aplicados exclusivamente para cubrir gastos de administración, operación, capacitación e inversiones relacionados con la actividad portuaria que tienden a asegurar una mayor eficiencia optimizando la infraestructura, los costos y tarifas en beneficio del comercio interior y exterior, de acuerdo a lo normado en el Artículo 12 del Decreto Provincial N° 1.579/92.

OCTAVO: RÉGIMEN TARIFARIO. "La Provincia" establecerá el régimen tarifario de los Puertos, uniformando los rubros con los vigentes en el orden nacional y fijando libremente los valores.

NOVENO: REGLAMENTACIÓN. "La Provincia" reglamentará, fiscalizará, corroborará y coordinará las prestaciones de los servicios portuarios, contemplando la protección de los usuarios y de los bienes del Estado.

3431

Ministerio de la
Producción



Buenos Aires
LA PROVINCIA

96

"2010 - Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

DÉCIMO: CONVENIOS. "La Provincia" asumirá las obligaciones y derechos de la A.G.P.S.E. (en liquidación) en los contratos, concesiones, arrendamientos y otros convenios que afecten a los Puertos, en tanto y en cuanto, los mismos se encuentren expresamente incluidos en el informe que los Grupos de Trabajo deben presentar, de conformidad a lo dispuesto en el Artículo Tercero del presente Convenio.

DECIMOPRIMERO: CARGAS TRIBUTARIAS. "La Provincia" asumirá tributarias actuales y futuras relativas a los Puertos, según lo establecido en el Punto Ocho del Artículo Tercero del Presente Convenio.

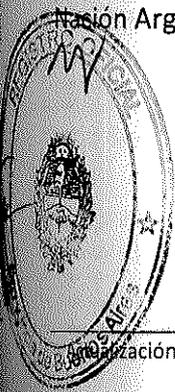
DECIMOSEGUNDO: OBRAS. "La Provincia" podrá disponer modificaciones, ampliaciones, construcciones, demoliciones y otras obras de la infraestructura portuaria y equipamiento, debiendo comunicar a las autoridades competentes y obtener previa autorización de la Nación, en lo referente a lo que pueda afectar a la navegación y al régimen hidráulico de las aguas.

DECIMOTERCERO: ACTA DE TRANSFERENCIA. Una vez elaborado los informes señalados en el Artículo tercero del presente Convenio, los mismos deberán ser aprobados por Economía y la Provincia en un término no mayor de diez (10) días a contar de finalizados dichos informes, cesando en esa oportunidad las funciones de los Grupos de Trabajo mencionados en los artículos Segundo y Cuarto. Luego de ello las partes deberán suscribir un Acta de Transferencia donde, en forma expresa, se deberá determinar que "La Provincia" asume sus obligaciones como administradora y explotadora, a partir de la fecha del efectivo traspaso de los Puertos, instancia en la que cesa también la relación funcional que estos Puertos mantenían con la A.G.P.S.E. (en liquidación), de conformidad a lo preceptuado en el artículo 2° del Decreto PEN N° 817/92.

DÉCIMO CUARTO: DOMINIO. Ambas partes convienen en celebrar los estudios tendientes a determinar el estado de situación de dominio de los Puertos para permitir la definitiva transferencia de titularidad de los mismos, debiéndose prever la continuidad de la titularidad nacional de los inmuebles necesarios para el funcionamiento de las Autoridades Nacionales, con jurisdicción en el ámbito portuario, marítimo y fluvial.

DECIMOQUINTO: En prueba de conformidad se firman cuatro (4) ejemplares del presente en la Ciudad de Avellaneda, a los 4 días del mes de mayo de 1.993.

En este mismo acto el presente Convenio es refrendado por el Señor Presidente de la Nación Argentina, Doctor Carlos Saúl Menem.





ANEXO I LEY N° 11.535.

DELIMITACION JURISDICCIONAL DEL PUERTO CORONEL ROSALES.

La jurisdicción de la Zona Portuaria del Puerto Coronel Rosales está conformada por:

Los terrenos cuyos datos catastrales son parcelas 455z, Sec. P; Parcela 455 ab y 455y de la Sección Rural, todas de las Circunscripción VI del Partido de Coronel Rosales; que en su conjunto lindan con partiendo del vértice 8 ubicado sobre la costa de la Ría de Bahía Blanca 412,31m, al Noreste con la parcela 455ap; y 293,40 m con la parcela 455 m, haciendo un quiebre de 37,50 m al Norte con vías del Ferrocarril a Baterías; y desde ese vértice linda al Este una línea quebrada de tres tramos de 176,10 m, 334,40 m y 80,00 m hasta llegar a la línea de ribera sobre el Arroyo Parejas con la Parcela 455m.

Espejo de agua componente de la jurisdicción queda circunscripto por la línea de ribera y los puntos A, B, C, D, E, F y G indicados en plano adjunto y cuyas coordenadas son:

Coord. GAUSS-KRUGER Coord. GEOGRÁFICAS

X Y LATITUD LONGITUD

A	5.688.900,24	4.589.518,60	-38°56'55''3	-61°58'02''7
B	6.686.338	4.588.826	-38°58'18''5	-61°58'30''26
C	5.687.493	4.585.837	-38°57'42''13	-62°00'34''92
D	5.688.665	4.582.842	-38°57'05''18	-62°02'39''81
E	5.690.172	4.580.210	-38°56'17''2	-62°04'29''73
F	5.691.200	4.579.600	-38°55'44''07	-62°04'55''48
G	5.693.307	4.580.394,34	-38°54'35''6	-62°04'23''4

ANEXO II LEY N° 11.535.

DELIMITACION JURISDICCIONAL TERRESTRE DEL PUERTO DOCK SUD

La zona jurisdiccional portuaria se encuentra emplazada en el ámbito de la Provincia de Buenos Aires. El límite norte lo conforma el muelle sobre la margen Sud del Ante Puerto, constituyendo el mismo la entrada de la Primera Sección del Dock Sud, continuando éste por el antiguo embarcadero del Ferry Boat, prosiguiendo por la calle Carlos Pellegrini hacia el Sudoeste, hasta encontrarse con la calle Sargento Ponce, continuando por ésta misma sobre su lado Noreste y en correspondencia con la línea de edificación hasta el encuentro con la calle Juan Díaz de Solís colindante con la Segunda Sección del puerto.

El límite continúa desarrollándose por la indicada calle Juan Díaz de Solís, línea de edificación lado Oeste y en dirección Sud, paralela al muelle de la Segunda Sección, hasta la intersección con la Calle Ing. L. Huergo, recorriendo esta calle por la línea de edificación lado Sud hasta la intersección con la calle Agustín De Benedetti, extendiéndose por ésta y sobre la línea de edificación. Este aproximadamente unos 600 metros, para de allí quebrarse 90° hacia el Este hasta su intersección con la calle Juan Días de Solís y por ésta hacia el Sud en una distancia aproximada de 450 metros, donde se quiebra en dirección Oeste unos 150 metros aproximadamente, quebrándose en diagonal hasta su intersección



"2010 – Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

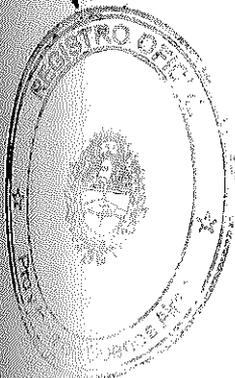
con el Acceso Sudeste, continúa el deslinde por la prolongación de la calle Juan Días de Solís hacia el Sud unos 650 metros aproximados, hasta encontrarse con una calle curva que la recorre por su lado Noroeste, lindante con la manzana N°40, 33 y 32, hasta llegar a la calle Nueva York con el cruce de la calle E. S. Zeballos, lo descripto corresponde al deslinde Oeste de la Jurisdicción.

Se incluye en la jurisdicción terrestre a la fracción que linda al Sud con el Club Arsenal, entre las calles prolongación Juan Días de Solís, Nueva York y Canal Sarandí.

Parte del deslinde del área al Este se materializa por medio de la calle curva citada precedentemente y por su lado Noreste hasta su intersección con la prolongación de la Calle Morse. A partir de dicha calle Morse continúa en dirección al Norte uno a 2.000 metros aproximadamente hasta encontrar el cruce de acceso a la zona de inflamables, donde se produce un quiebre de 90°, y después de una distancia de 140 metros aproximadamente otro quiebre de 90° para recorrer aproximadamente 370 metros por la también denominada calle Morse hasta encontrar una amplia curva en la que se hallan instaladas antiguas vías férreas de ingreso a las destilerías, prolongándose por dicha calle lado Oeste, la que resulta ser la continuación al Sudeste de la calle Sargento Ponce, hasta encontrarse con el canal Sarandí. De allí con un quiebre de 90° parte con una dirección Noreste paralelo al canal Sarandí hasta la ribera del Río de La Plata, continuando con un ángulo de 90°, en dirección paralela a dicha ribera, hasta el final del tablestacado y piedraplén en su encuentro con la línea orientada de Sud a Norte que limita las instalaciones de Y.P.F., Gas del Estado y Shell-C.A.P.S.A. en la Dársena de Inflamables.

La jurisdicción se continúa a lo largo de esta última hasta el acceso de la Dársena de Propaneros, a la que comprende en todo su conjunto y se prolonga hasta el veril Sud del Canal Sud de Entrada, de allí con dirección Oeste paralelo al mencionado canal hasta el morro de entrada al Dock Sud.

M



3431

Ministerio de la
Producción



Buenos Aires
LA PROVINCIA

"2010 - Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

DECRETO 2693/93

LA PLATA, 15 de JULIO de 1993.

VISTO el Convenio de Transferencia Nación-Provincia, suscripto el 4 de Mayo de 1993, entre el Ministerio de Economía y de Obras y Servicios Públicos de la Nación, por un lado, y la Provincia de Buenos Aires por el otro, y

CONSIDERANDO:

Que como consecuencia del mismo, se procede a la transferencia de la Nación a la Provincia de los Puertos de Dock Sud y Coronel Rosales, en los Partidos de Avellaneda y Coronel Rosales, respectivamente;

Que la Dirección Provincial de Actividades Portuarias será la responsable de la administración y explotación de los mismos, continuando con la política, que en materia portuaria, ha implementado el Gobierno Provincial;

Que a efectos de la transferencia aludida, surgió la necesidad de crear dos Grupos de Trabajo que tuvieran la responsabilidad de elaborar un informe pormenorizado de aspectos esenciales a tener en cuenta por la Autoridad Portuaria Provincial, previos a la aprobación de la misma;

Que habiéndose concluido la actividad de los Grupos de Trabajo, nombrados precedentemente se hace necesario en esta instancia, proceder a la aprobación del informe producido por ellos, a efectos de agilizar la iniciativa del Gobierno Nacional y dar continuidad al trámite de transferencia iniciado;

Que a fin de seguir cumpliendo con la prestación de un eficiente servicio portuario, es necesario proceder a la creación de las nuevas Delegaciones Portuarias en correspondencia con los Puertos transferidos;

Por ello,

**EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES
DECRETA**

ARTICULO 1.- Aprobar el informe producido por los Grupos de Trabajo creados al efecto, por Resolución N° 140/92 y 142/92 de la Administración General de Puertos S.E. (en liquidación) y Disposición N° 1644/92 de la Dirección Provincial de Actividades Portuarias.

ARTICULO 2.- Crear la Delegación Portuaria Dock Sud que comprende la unidad portuaria homónima y la incorporación de unidades portuarias de Olivos, San Isidro y Tigre.



"2010 – Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

ARTICULO 3.- Crear la Delegación Portuaria de Coronel Rosales, que comprende la unidad portuaria de Coronel Rosales.

ARTICULO 4.- Determinar que la Dirección Provincial de Actividades Portuarias será la Autoridad Administrativa con competencia para la administración y explotación de las Delegaciones Portuarias precedentemente creadas, otorgándosele a tales efectos, las facultades y atribuciones de la Reglamentación General de la Ley 11.206 aprobada por Decreto 1579/92.

ARTICULO 5.- El presente Decreto será refrendado por el Señor Ministro Secretario en el Departamento de Obras y Servicios Públicos.

ARTICULO 6.- Regístrese, comuníquese, dése al Registro y Boletín Oficial y archívese.