



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

**INFORME FINAL DE LA SECRETARIA EJECUTIVA de la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE  
CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS  
AUDIENCIA PÚBLICA PARA TRATAR LAS CARTAS DE ENTENDIMIENTO SUSCRITAS CON LAS  
EMPRESAS TERMINALES RIO DE LA PLATA S.A., TERMINALES PORTUARIAS ARGENTINAS S.A.,  
TERMINAL 4 S.A. y BUENOS AIRES CONTAINER TERMINAL SERVICES S.A.  
24 DE FEBRERO DE 2005  
CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES**

---

Buenos Aires, 11 de marzo de 2005.

En virtud de lo prescripto en el Artículo N° 36 del Decreto N° 1172/03, la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS (UNIREN) ha elaborado el **Informe Final** con la descripción sumaria de las intervenciones e incidencias de la AUDIENCIA PUBLICA llevada a cabo el 24 de febrero de 2005, en la que se puso a consideración de la ciudadanía las CARTAS DE ENTENDIMIENTO que oportunamente se firmaran entre la UNIREN y las EMPRESAS TERMINALES RIO DE LA PLATA S.A., TERMINALES PORTUARIAS ARGENTINAS S.A., TERMINAL 4 S.A. y BUENOS AIRES CONTAINER TERMINAL SERVICES S.A., en el marco del proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos.

La Ley N° 25.561 declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, delegando al PODER EJECUTIVO NACIONAL las facultades para dictar las medidas orientadas a conjurar la crítica situación, autorizando para ello al PODER EJECUTIVO NACIONAL a renegociar los contratos de los servicios públicos concesionados.

El proceso de renegociación de los contratos con las Empresas Licenciatarias y Concesionarias que tienen a su cargo la prestación de los servicios públicos, reglamentado por el Decreto N° 311/03, se rige por los criterios establecidos en el Artículo 9° de la Ley N° 25.561, es decir, el ESTADO NACIONAL en este proceso, debe velar por el mantenimiento de las condiciones de accesibilidad, seguridad y calidad de los servicios públicos.

La UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS creada en el ámbito de los MINISTERIOS DE ECONOMIA Y PRODUCCION Y DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, ha sido facultada para llevar a cabo la renegociación con las Empresas Prestatarias, entre las que se encuentran las EMPRESAS TERMINALES RIO DE LA PLATA S.A., TERMINALES PORTUARIAS ARGENTINAS S.A., TERMINAL 4 S.A. y BUENOS AIRES CONTAINER TERMINAL SERVICES S.A., que prestan servicios portuarios conforme a la concesión que fuera otorgada por los Decretos Nros. 1.194 del 19 de julio de 1994, 1.195 del 19 de julio de 1994, 1.693 del 23 de septiembre de 1994 y 2.123 del 30 de noviembre de 1994.

Luego de análisis y negociaciones, la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS y las EMPRESAS TERMINALES RIO DE LA PLATA S.A., TERMINALES PORTUARIAS ARGENTINAS S.A., TERMINAL 4 S.A. y BUENOS AIRES CONTAINER TERMINAL SERVICES S.A. arribaron a sendos principios de entendimiento para la renegociación contractual.

A resultas de ello, con fecha 29 de diciembre de 2004 la SECRETARIA EJECUTIVA de la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS y las EMPRESAS TERMINALES RIO DE LA PLATA S.A., TERMINALES PORTUARIAS ARGENTINAS S.A., TERMINAL 4 S.A. y BUENOS AIRES CONTAINER TERMINAL SERVICES S.A. suscribieron las respectivas "CARTA DE ENTENDIMIENTO", conteniendo las bases y términos consensuados para la adecuación de los CONTRATOS DE CONCESION.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

Por ello, y en cumplimiento de lo prescripto en los Artículos 8° y 9° del Decreto N° 311/03, la propuesta de entendimiento alcanzada entre la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS y las EMPRESAS TERMINALES RIO DE LA PLATA S.A., TERMINALES PORTUARIAS ARGENTINAS S.A., TERMINAL 4 S.A. y BUENOS AIRES CONTAINER TERMINAL SERVICES S.A. se somete al procedimiento de AUDIENCIA PUBLICA con el fin de posibilitar la participación ciudadana en el tratamiento de la propuesta, posibilitando la libre expresión de las opiniones.

Por Resolución Conjunta Nros. 19/2005 y 19/2005 del Ministerio de Economía y Producción y del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, del 13 de enero de 2005, se convocó a AUDIENCIA PUBLICA.

Para el desarrollo de la misma se contemplaron las previsiones contenidas en el Decreto N° 1172/03 que aprobó el "REGLAMENTO GENERAL DE AUDIENCIAS PUBLICAS PARA EL PODER EJECUTIVO NACIONAL".

La AUDIENCIA PUBLICA se llevó a cabo en el local correspondiente al Auditorio ubicado en "CENTRO COSTA SALGUERO S.A." sito en la intersección de la Avenida Rafael Obligado y Jerónimo Salguero S/N de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES el día VEINTICUATRO (24) de febrero de 2005 a partir de las 9:00 horas.

La implementación, organización general y presidencia de la AUDIENCIA PUBLICA estuvo a cargo de la SECRETARIA EJECUTIVA de la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS.

En cuanto a la convocatoria y tal como está previsto reglamentariamente, se habilitó un Registro de Participantes en la sede de la UNIREN, sita en la Avenida Paseo Colón N° 189, Piso Cuarto, de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, desde el SIETE (7) de febrero de 2005 y hasta el VEINTIUNO (21) de febrero de 2005, donde asimismo se pudo tomar vista de las actuaciones administrativas vinculadas al objeto de la AUDIENCIA. La inscripción en el registro fue libre y gratuita.

Los interesados en efectuar exposiciones orales durante el desarrollo de la AUDIENCIA PUBLICA debían inscribirse en forma previa en el REGISTRO DE PARTICIPANTES. Del mismo modo debían proceder aquellas personas que tenían interés en opinar sobre el tema bajo consulta, sin participar como disertantes, pudiendo realizar presentaciones escritas, acompañar documentación y propuestas. Por último el público en general interesado en observar el desarrollo de la audiencia, no requería inscripción previa en el registro.

Los interesados en efectuar exposiciones orales durante el desarrollo de la AUDIENCIA PUBLICA debían inscribirse en forma previa en el REGISTRO DE PARTICIPANTES y presentar por escrito un informe que reflejara el contenido de la exposición a realizar en la AUDIENCIA y aquellas personas que tenían interés en opinar sobre el tema bajo consulta, sin participar como expositores orales en la AUDIENCIA, podían efectuar sus presentaciones escritas y acompañar documentación y propuestas, en los términos antes mencionados.

Fueron convocadas especialmente a participar en la Audiencia Pública la COMISION BICAMERAL DE SEGUIMIENTO del HONORABLE CONGRESO DE LA NACION creada por el Artículo 20 de la Ley N° 25.561; el Señor DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACION; el DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES; el JEFE DE GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES; la SECRETARIA DE TRANSPORTE DE LA NACION; la SUBSECRETARIA DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DEFENSA DEL CONSUMIDOR; la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA; el MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA DE LA PCIA. DE BUENOS AIRES; el ENTE UNICO REGULADOR DE LOS SERVICIOS PUBLICOS DE LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES; la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO;



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

PRODELCO; ADELCO; CODELCO; la ASOCIACION PROCONSUMER; la ASOCIACION VECINAL BELGRANO "C" CONSUMIDORES ACTIVOS; la ASOCIACION FORMOSEÑA DE DEFENSA DEL CONSUMIDOR; la UNION DE USUARIOS Y CONSUMIDORES; la ASOCIACION DE CONSUMIDORES Y USUARIOS DE LA ARGENTINA; CONSUMIDORES ARGENTINOS; DEFENSA DE USUARIOS Y CONSUMIDORES; la ASOCIACION CIVIL CRUZADA CIVICA PARA LA DEF. DE CONSUMIDORES Y USUARIOS DE SERV. PUB.; CONSUMIDORES LIBRES COOP.LTDA.DE PROV. DE SERVICIOS DE ACCION COMUNITARIA; el CENTRO DE EDUCACION AL CONSUMIDOR; la UNION DE CONSUMIDORES DE ARGENTINA; DE.U.CO; la ASOCIACION COORDINADORA DE USUARIOS, CONSUMIDORES Y CONTRIBUYENTES; PROTECCION A LOS CONSUMIDORES Y USUARIOS DE LA REP.ARG; la ASOCIACION CIVIL LIGA DE CONSUMIDORES; la COMISION DE ENLACE DE CONSUMIDORES Y USUARIOS DEL CONURBANO BONAERENSE; PADEC - PREVENCION ASESORAMIENTO Y DEFENSA DEL CONSUMIDOR; UYC - USUARIOS Y CONSUMIDORES EN DEFENSA DE SUS DERECHOS y las Asociaciones de Usuarios debidamente registradas.

Tal Como surge de los Registros que obran en los actuados correspondientes, se inscribieron 126 participantes en la sede de la UNIREN.

La nómina de inscriptos que solicitaron realizar su exposición el día de la AUDIENCIA PUBLICA se encuentra agregada al EXP-S01:0252811/2002, conformando el Orden del Día.

Asimismo se inscribieron como participantes las siguientes personas que no solicitaron efectuar exposiciones: Chevallier Boutell, Francisco; Topalian, Gustavo; Ordoñez, Juan Manuel; Blanco, Carolina; Zappacosta, Sabrina Paola; Bun, Juan Patricio; Catriel, Agustín Marques; Cegna, Mariana; Laphitzondo, Maria; Fossati, M. Eugenia; Olavarriga, Damián Ricardo; Diaz, Maria Verónica; Mendez, Héctor; Bigorra, Fernando; Facondini, Mónica; Vega, Daniel; Kolberg, Fernando; Pirloni, David; Bottiglieri, Adriana; Caride, Miguel; Triay Cuestas, Roberto Carlos; Arroyo, Gabriela Maria; Luraghi, Carlos; Burman, Ana Maria; Velazquez, Leonardo Javier; Perez Brea, Clara; Brascorchea, Maximiliano; Samolsky, Sergio Alberto; Hawkins, Pablo; Gruszka, Verónica Natalia; Renzi, Hugo; Continanza, Sergio; Monegal, Fernando Pablo; De Iuliis, Oscar; Ronconi, Víctor Alfonso; Marrero, Miguel Angel; Goyen, Hernán; Negro, Roberto Francisco; Naveiras, Marina; Sanchez Barros, Jorge Albino; Giufre, Diego Carlos; Sanchez, Héctor Rubén; Monteagudo, Sergio Mariano; De La Cruz, Oscar M.; Garcia, Gerardo H.; De Martini, Siro; Martinez, Gabriel M.; Lopez José Luis; Zicarelli, Eduardo; Bentivegna, Matías; Orlanski, Leonardo; Krüger, Cristian Alberto; Perez Alati, Jorge Luis; Lopez, Omar Alberto; Gomez, Walter Gastón; Calcabrini, Eugenio A.; Rizzo, Francisco; Ordoñez, Clara A.; Segura, Diego; Russo, Roque; Cantero, Víctor Hugo; Zuidwijk, Antonio; la Administración General de Puertos, representada por: Diez, Luis Angel; Cholvis, Jorge Francisco; Carrea, Jorge Antonio; Lovecky, Francisco Fabian; Hernandez, Victor Daniel; Del Palacio, Juan Carlos; Oderigo, Osvaldo Oscar; Turnes, Mariano; Aquino, Adolfo B.; Garcia Parra, Carlos A.; Zamora, Gustavo. A.; Rosa, Carlos Ricardo; Rubinetti, Horacio; Mustico, Claudio Roberto; Lieve, Alejandro Jose; Sosa, Maria Florencia; Govea, Edgardo Rodolfo; Rodriguez, Luis; Schiariti, Maria Lorena; Crespo, Candelaria; Ferreyra, Ricardo H.; Rivera, Pablo; EXOLGAN S.A., representada por: Vázquez, Juan Carlos y Schain, Claudio; la Cámara Naviera Argentina, representada por Rosenthal, Eduardo Alfredo; Alvarez, Jorge Jose; Eckard, Maria Rosa; Lisjak, Ada B.; Tonet, Ricardo Guillermo; el Sindicato de Gincheros y Maquinistas de Grúas Móviles, representado por: Coria, Roberto Eduardo; Amarante, Daniel Osvaldo; Lewicki, Daniel Julio; PBBPOLISUR S.A., representada por: Kaufmann, Nora Liliana; el Ente Unico Regulador De Los Servicios Publicos De La Ciudad Autonoma De Buenos Aires, representado por: Serra Cambaceres, Antonino; Vázquez, María Angélica; Loza, Carlos Oscar; Bottaro, Ricardo R.

A su vez con anterioridad a la realización de la Audiencia, y por Secretaría de la UNIREN, se recibieron las presentaciones de la Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA); la Bolsa de Comercio de Rosario Asociación Civil; Fortín, Pablo José; Cámara de Puertos Privados Comerciales Asociación Civil; Terminal Zárate



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

S.A.; la Unión Industrial Argentina; González, María América; Defensa de Usuarios y Consumidores (DEUCO); Gómez Aguirre, Maximiliano. Estas presentaciones que fueron agregadas al EXP. CUDAP S01:0252811/2002 y se encontraron a disposición de los participantes y público en general el día de la audiencia, serán debidamente consideradas en la evaluación del resultado de la AUDIENCIA PÚBLICA, que se materializará en la resolución final prevista por el art. 38 del decreto 1172/03.

El día 24 de febrero de 2005, siendo las 9.00 hs se da inicio a la AUDIENCIA PÚBLICA actuando como Presidente de la misma, el Dr. Jorge Gustavo SIMEONOFF. El resto de las Autoridades presentes fueron: como Presidente Alterno, el Ing. Hugo ROTHAMEL, en el mismo carácter el Dr. Javier DEL SACRAMENTO y en calidad de Secretaria la Dra. Valeria ZAYAT.

Al inicio por Secretaría se procedió a dar lectura al orden del día, que se encuentra agregado al EXP. CUDAP S01:0252811/2002, luego de lo cual el Sr. Presidente de la Audiencia, Dr. Simeonoff efectuó ciertas consideraciones respecto del desarrollo de la AUDIENCIA PÚBLICA, especificando que las alocuciones debían referirse al tema específico para el cual había sido convocada la Audiencia.

**1. Inicia el ciclo de exposiciones el Ing. Germán BALL, en representación de la UNIREN.**

- 1.1 Comienza mencionando algunas características de los contratos: su objeto es el desarrollo y operación de las terminales portuarias en cada uno de los ámbitos asignados. Los servicios a prestar comprenden el movimiento y almacenaje de las cargas y la atención de los buques y artefactos navales, que el concesionario realizará a su exclusivo cargo dentro del ámbito asignado a la Terminal, y con carácter de "uso público". La Autoridad de Aplicación es el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y el organismo de control es la Administración General de Puertos, Sociedad del Estado. Todos los contratos son onerosos y, además del canon por superficie, llamada Tasa de Puerto al Concesionario, pagan otro por tonelada operada, asegurando para éste un monto mínimo anual, llamado Monto Asegurado de Tasas a las Cargas, MATC, el que a su vez se ajusta anualmente por el crecimiento del volumen total operado en el puerto. Los plazos de las concesiones oscilan entre 18 y 25 años. Las terminales fueron adjudicadas el 6 de junio de 1994 y la toma de posesión se realizó entre setiembre de 1994 y febrero de 1995.
- 1.2 Las tarifas máximas de los servicios regulados están expresadas en dólares estadounidenses. No existen cláusulas indexatorias de las tarifas. El Órgano de Control tiene facultades para fijar nuevas tarifas máximas sólo si son menores a las ya existentes.
- 1.3 Refiriéndose al marco normativo, mencionó la ley 23.696 de emergencia económica, la ley 24.093 o Ley de Puertos, el decreto 817/92, la licitación pública 6/93, la resolución AGP-SE 26/95, las resoluciones del ex Ministerio de Infraestructura y Vivienda 215/2000 y 309/2000, la ley 25.561 de emergencia económica y reforma del régimen cambiario y, por último, la resolución AGP-SE 59/2002
- 1.4 Destacó a su vez que no se ha producido impacto relevante derivado de la emergencia que deba ser tenido en cuenta en términos regulatorios, toda vez que la tasa interna de rendimiento que se estima en el escenario con devaluación –escenario 2-, es apenas levemente inferior a la calculada para el escenario que presumiblemente se habría dado de no haber existido devaluación cambiaria –escenario 1.
- 1.5 En cuanto al cumplimiento del contrato refirió que las empresas contratistas han cumplido con las obras obligatorias y han realizado además importantes obras no obligatorias. La mejora del servicio ha sido notable.
- 1.6 Las concesionarias han cumplido con el pago de la tasa de puerto al concesionario y de los montos asegurados de tasas a las cargas, a excepción de deudas originadas en el 5º período, en 1999, y en el 8º



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

- período, en el 2002. El monto total de la deuda del 5º período es, ajustado por pliego, de 5.600.000 dólares, y la del 8º período es de 8.500.000 dólares.
- 1.7 Estudiados los antecedentes normativos, el grado de cumplimiento de los contratos, la posición de la UNIREN en cuanto a la readecuación contractual es la siguiente: los contratos celebrados entre el Estado nacional y las terminales portuarias del puerto de Buenos Aires definen las tasas y tarifas máximas originariamente en dólares estadounidenses, las cuales no responden a una cláusula de ajuste o de carácter indexatorio alguno, como tampoco las prestaciones dinerarias establecidas entre las partes.
  - 1.8 El precio de las tasas y tarifas portuarias se halla íntimamente relacionado con los costos de las transacciones internacionales, debiendo adecuarse a los costos de los restantes rubros que componen las operaciones de comercio exterior.
  - 1.9 Este concepto de integración se ve reflejado en la ley del impuesto al valor agregado, donde se prevé para los servicios de carga y descarga, estibaje, eslingaje, depósito provisorio de importación y exportación, servicios de grúa, remolque, practicaje, pilotaje y demás servicios suplementarios el mismo tratamiento de exención previsto para el transporte internacional. Por otro lado, dentro de la misma normativa se habilita a quienes presten los mencionados servicios para efectuar la solicitud de reintegro de crédito fiscal de exportación.
  - 1.10 Para dar el tratamiento referido es requisito fundamental que la prestación de los mismos no se efectúe en el territorio aduanero general, sino que su prestación sea realizada dentro de la zona primaria aduanera.
  - 1.11 Naturalmente, lo descripto anteriormente no se verifica para el caso de las operaciones que afectan al comercio con cargas y transporte de cabotaje, por lo que corresponde dar a éstas un tratamiento diferencial.
  - 1.12 Asimismo, frente a aquellos puertos de carácter privado, y/o provinciales y/o municipales que puedan definir la moneda y/o pauta cambiaría para la liquidación de sus tasas y tarifas sin someterse a los alcances de la legislación dictada, el puerto de Buenos Aires se encontraba en una desventaja funcional que podía llegar a colocarlo fuera de competencia.
  - 1.13 El puerto de Buenos Aires no actúa en un mercado monopólico. Por el contrario, la actividad portuaria se desarrolla en un medio competitivo y en buen grado desregulado, no siendo compulsiva su utilización para ninguno de sus usuarios.
  - 1.14 La UNIREN considera que las tarifas y tasas portuarias expresadas en moneda dólar estadounidense deben ser liquidadas conforme a la paridad del mercado de cambios vigente para las operaciones y servicios vinculados al comercio exterior.
  - 1.15 La situación bajo análisis encuentra antecedentes similares en los decretos números 576 y 577 y su ratificatorio 1.910, los tres del 2002, donde se prescribe una tarifa en dólares estadounidenses para el peaje por vía fluvial de naturaleza internacional y para las tasas aeronáuticas de los cuadros tarifarios correspondientes a los vuelos internacionales.
  - 1.16 Ante el pedido de las terminales de reducir sus obligaciones –monto asegurado de tasas a las cargas y tasas a las cargas- en igual proporción que sus tarifas, aduciendo tratamiento simétrico, la UNIREN advierte que el pretendido comportamiento simétrico entre tarifas y costos, ambos regulados, no resulta condición necesaria para el mantenimiento de una rentabilidad razonable de la concesión, ni siquiera para el mantenimiento de la rentabilidad que se hubiera alcanzado de no haber existido la devaluación.
  - 1.17 Por último, expuso un resumen de la Carta de Entendimiento:
    - 1.17.1 todas las tarifas que cobran -salvo transporte de cabotaje- y las tasas que pagan los concesionarios a las cargas, al buque, al concesionario y el Monto Asegurado de Tasas a las Cargas son en dólares estadounidenses
    - 1.17.2 no se reduce ni se aumenta ninguna obligación del concesionario
    - 1.17.3 las tarifas que se acuerdan son para el transporte internacional iguales a las vigentes para el transporte de cabotaje a un tipo de cambio 1 peso igual 1 dólar
    - 1.17.4 se reduce la tarifa de Entrada, Faros y Balizas en un 50 por ciento



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

1.17.5 En cuanto a las deudas de las terminales 1 y 2, 3 y 5 por montos asegurados de tasas a las cargas: en relación a las del año 1999 -5° período-, se posterga su resolución conforme a la decisión que recaiga en sede judicial y en relación a las del año 2002 -8° período-, su reconocimiento por parte de los concesionarios y su cancelación mediante plan de pagos que no exceda de tres años.

1.17.6 compromiso de la Autoridad de Aplicación a realizar gestiones con miras a reducir costos de remolque, practicaje, peaje del canal troncal y a levantar restricciones aduaneras.

1.17.7 los concesionarios renuncian a realizar cualquier reclamo judicial -excepto el que está en marcha en relación a la deuda por el Monto Asegurado de Tasas a las Cargas del 5° período- y renuncian también a encarar acciones ante el CIADI. Eso es todo. Muchas gracias.

**2. Finalizada esta exposición toma la palabra el Cdr. Miguel Angel BIZZI, en representación de la DEFENSORÍA DEL PUEBLO DE LA NACIÓN.**

- 2.1 Menciona que la rentabilidad neta de Terminales Río de la Plata (representativa del conjunto de las terminales de Puerto Nuevo) en el 2000 fue del 20%, mientras que en el 2003 fue del 35%
- 2.2 Impacto de la pesificación: El accionista controlante es el principal acreedor por un monto de 150 millones sobre un total de préstamos de 224 millones. Esta deuda es en dólares, no fue pesificada y tiene una rentabilidad promedio del 8,82 por ciento en dólares. De esta manera, la sociedad controlante es en realidad un acreedor privilegiado con préstamos e intereses en dólares.
- 2.3 El objetivo de todo accionista es maximizar su rentabilidad y no los ingresos de la empresa. Este objetivo fue ampliamente cumplido y muy por encima de la razonabilidad que establece el contrato y que también establece la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, que ya analizaremos.
- 2.4 Con posterioridad a la crisis se observa un cambio fundamental en la estructura de los costos en dólares. Se reducen los costos operativos en un 46 por ciento, los sueldos y jornales y cargas sociales en un 58 por ciento, y los gastos de energía y telecomunicaciones en un 83 por ciento.
- 2.5 Teniendo en cuenta entonces que la estructura de costos operativos fue fuertemente modificada por la pesificación, que el artículo 37 del pliego de licitación establece que las tarifas serán públicas, justas y razonables, y que se establecerán de manera tal que los ingresos del concesionario no excedan lo necesario de una explotación eficiente de la terminal, que toda modificación a las tarifas máximas -esto es por la Administración General de Puertos- deberá estar debidamente justificada en análisis e informes técnicos, económicos, financieros y legales previos, como asimismo la prueba de los hechos y actos y sus consecuencias que hayan dado lugar a la misma, por todo lo expuesto queda debidamente claro que debe realizarse una revisión tarifaria integral que contemple el cambio en la estructura de costos operativos como así también las premisas anteriormente señaladas.
- 2.6 El Secretario de Transporte de la Nación no tiene poder para dilatar 3 años el pago de tasas atrasado, ya que la tasa es un recurso fiscal. Primero se debe pagar y luego realizar la queja.
- 2.7 Se debe realizar una revisión tarifaria integral, ya que es el país el que está realizando un gran esfuerzo para que los costos de servicios públicos estén por debajo del resto del mundo, y esto no se refleja en una baja de tarifa, sino en un aumento de utilidades de las terminales.
- 2.8 En la Carta de Entendimiento no hay ningún parámetro de gestión ambiental y esto es vital y muy importante, por lo que es necesario el establecimiento de criterios específicos.
- 2.9 Exigen es un estudio del impacto que las tasas y tarifas de puertos tienen sobre el desarrollo del comercio exterior argentino, teniendo en cuenta -como afirma la CEPAL en un reciente documento- que los fletes y las tarifas de puertos están asociadas a la incidencia positiva o negativa que las exportaciones tienen en la región.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

- 2.10 La dolarización de las tarifas se dispuso sin cumplir los procesos administrativos establecidos por la ex Comisión Renegociadora y no se efectuó ninguna convocatoria a Audiencias Públicas u otros mecanismos de participación. La AGP no tiene ningún tipo de autoridad.
- 2.11 Pide una reducción de la tarifa portuaria en forma inmediata, como mínimo en un 25 por ciento, para que se contemplen aquellas ventajas o beneficios que el país le brinda a las terminales portuarias y que debe verse reflejada en las tarifas.
- 2.12 Concluye manifestando que las actas acuerdo son inaceptables y que iniciarán las acciones administrativas y judiciales pertinentes.

**3. Seguidamente, toma la palabra el Sr. Martín SGUT, en representación de las cuatro terminales portuarias de Puerto Nuevo, TERMINALES RIO DE LA PLATA S.A., TERMINALES PORTUARIAS ARGENTINAS S.A., TERMINAL 4 S.A. y BUENOS AIRES CONTAINER TERMINAL SERVICES S.A**

- 3.1 Describe el marco legal de la concesión y a las empresas concesionarias, así como una reseña histórica del Puerto de Buenos Aires, haciendo hincapié en notable mejoría operativa del mismo en los últimos 10 años debido a una fuerte inversión de las concesionarias.
- 3.2 Revisa las inversiones realizadas y refiere que si bien éstas superaron en más de 200 millones las inversiones obligatorias o comprometidas, éstas no pueden ser hoy aprovechadas al máximo porque hay limitantes estructurales y de inversión. Puntualiza en la necesidad de mejorar tanto los accesos terrestres como el calado del canal troncal.
- 3.3 En diez años los concesionarios del Puerto de Buenos Aires invirtieron el doble de lo que invirtió la AGP-SE entre los años '70 y '90.
- 3.4 Sostiene que el costo de los servicios portuarios representa solo el 9% del costo de envío de un container al exterior.
- 3.5 Refiere que la fórmula de ajuste del MATC contenida en el algoritmo del artículo 35 del pliego, debido a los problemas de desvío y a caída de tráfico resultó en un incremento de la presión de las tasas a las cargas pero a cargo de las terminales en forma directa y no del usuario, pasando a representar un costo regulatorio adicional para estas últimas y deteriorando su rentabilidad.
- 3.6 Resalta que las tarifas disminuyeron un 20% sin la prometida (por la AGP) rebaja simétrica de las obligaciones.
- 3.7 La ley 24.093 establece: "Las personas jurídicas que administren y exploten los puertos mencionados tendrán la facultad de determinar el propio tarifario de servicio...". Este mismo principio de libre competencia ha sido incorporado en el régimen del Pliego. Sin perjuicio de ello, la AGP ha regulado las tarifas desde el inicio de la concesión, estableciendo precios máximos
- 3.8 Destaca que el art. 8° de la ley 25.561 no abarca a las tarifas portuarias por diversas razones. En primer toda vez que las tarifas de contratos de derecho público que se convierten a esa paridad son aquellas ajustadas por mecanismos indexatorios, supuesto que no se da en el caso de las tarifas portuarias. Por ende la falta de cláusulas indexatorias que impiden la aplicación del artículo 8vo. citado. Apoya este argumento con un fallo de la Justicia en lo Contencioso Administrativo Federal, que dice que las tarifas no se encuentren fijadas como resultado de un mecanismo indexatorio o de ajuste, limitándose a una suma en divisas al cambio libre, cuya cantidad nominal no parece haber sido -siquiera se invoca tal extremo- modificada o ajustada.
- 3.9 Trae a colación los decretos 576/2002 y 577/2002, que mantienen en dólares las tarifas de Hidrovía S.A. y las de Aeropuertos Argentina 2000
- 3.10 Destaca que las tarifas deberían haber sido liberadas, lejos de pretender reducirlas, de acuerdo con lo dispuesto por el propio pliego de concesión de las terminales del puerto.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

- 3.11 La resolución AGP-SE n°59 reduce la Tasa de Faros y Balizas en un 50%, haciéndose cargo la AGP-SE de la diferencia, la cual terminaría siendo pagada por los concesionarios, las naves y la carga.
- 3.12 Respecto a la tarifa de peaje del canal troncal, entendemos que presenta un subsidio cruzado con las terminales portuarias que se encuentran aguas arriba.
- 3.13 En materia de normativa aduanera, el puerto de Buenos Aires presenta, en relación con sus competidores -en particular nos referimos a los de afuera de Argentina- una serie de restricciones de tipo aduanero o inequidades.
- 3.14 Menciona la necesidad de mejorar la automatización a nivel de tramitación portuaria (vía Internet) y, por otro lado, aduanera (sistema MARIA).
- 3.15 Por último, hace una detallada descripción del mercado altamente competitivo en el que se encuentra el Puerto de Buenos Aires.

**4. Seguidamente expone la Sra. María del Rosario SOLARI RAFFO, en representación de la CÁMARA DE EXPORTADORES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA:**

- 4.1 Primero se refiere a las impugnaciones a la Carta de Entendimiento realizadas por la C.E.R.A. Estas impugnaciones ha sido realizadas sobre las Cartas de Entendimiento en aquellos puntos donde las tarifas, servicios a la carga y deudas son fijadas en dólares estadounidenses -parte 2, puntos 1, 2, 3 y 8, basándose en el incumplimiento de los artículos 8vo. y 9no. de la ley 25.561. Sostiene que la fijación de servicios de tarifas y cargas, incluso la fijación de deudas de las terminales en dólares estadounidenses, implica la utilización de un mecanismo de indexación en moneda extranjera.
- 4.2 También impugna el punto 4 de la Carta de Entendimiento: "Tarifas de Entradas, Faros y Balizas", pero debido a que del estudio efectuado por la UNIREN no surge que una reducción del 50 por ciento sea la correcta. En el análisis técnico de la UNIREN falta un análisis del costo de los servicios y por lo tanto una fijación correcta de la tarifa.
- 4.3 En igual sentido cuestiona, por no estar basadas las tarifas en los reales costos de operación, la discriminación que establece el punto 2 de la parte segunda de la Carta de Entendimiento mediante tarifas diferenciales entre las cargas y servicios vinculados al comercio y transporte de cabotaje nacional que se aplican a la exportación.
- 4.4 En cuanto al análisis técnico de la UNIREN por el cual sostiene que los servicios al exportador que se prestan en el puerto de Buenos Aires -servicios producidos y consumidos en territorio argentino- son una exportación de servicios, no está basada en el Código Aduanero ni en el tratamiento de IVA de exportación. Por lo tanto carece absolutamente de fundamento.
- 4.5 Considera que la UNIREN no ha realizado los análisis de manera correcta en cuanto a: aplicación de la ley 25.561, perjuicio a los usuarios por la tarifa en dólares, real costo de las tasas a la carga, real valor de las tarifas de "Entrada, Faros y Balizas", diferenciación en el tratamiento de las tarifas internacionales y de cabotaje y, por último, la aplicación de la ley 25.561 para el cálculo de las deudas de las terminales.

**5. Acto seguido toma la palabra el Sr. Patricio CAMPBELL en representación del CENTRO DE NAVEGACIÓN ASOCIACIÓN CIVIL.**

- 5.1 Comienza manifestando que todavía no se ha formado la Sociedad Administradora de Puertos, como prescribe la ley 24.093.
- 5.2 El avance tecnológico y operativo del Puerto de Buenos Aires ha sido notable. La oferta de servicio es satisfactoria (en cuanto a competencia), teniendo en cuenta tanto a Terminal Zarate y Exolgán como los puertos de Montevideo y Brasil.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

- 5.3 Refiere que la Argentina está perdiendo, por serias diferencias aduaneras o regulaciones portuarias, muchas cargas a puertos regionales.
- 5.4 Sostiene que las tarifas son competitivas, comparables con las tarifas que se pagan en las región.
- 5.5 En lo social hay temas también que han producido grandes cambios a las terminales portuarias. Hoy el personal del puerto está capacitado a nivel internacional y se acabó con los robos y la corrupción.
- 5.6 Pide simetría en el tratamiento de las tarifas y las obligaciones de las terminales. Critica la postura de pedir a las terminales portuarias pesificar las tarifas y a su vez exigirles pagar al Estado Nacional en dólares.
- 5.7 En este momento se está definiendo la política y estrategia de la región. Los barcos que arriban están aumentando su tamaño y esto obliga a efectuar más inversión.
- 5.8 Falta mejorar la atención al cliente.
- 5.9 Piensa que la tarifa de Hidrovía es demasiado alta, y esto está ahogando a Buenos Aires.
- 5.10 Finalmente critica que lo recaudado por tasas a los concesionarios no ha vuelto al Puerto en forma de inversión, como debería ser.

**Acto seguido, tomó la palabra el Sr. Rogelio Tomás PONTÓN, en representación de la BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO.**

- 6.1 Sostiene que en el punto 23 de la Carta de Entendimiento se dice que la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables realizará los estudios comparativos correspondientes sobre los valores que por el uso del canal troncal abonan los buques que operan en las terminales del puerto de Buenos Aires. Al respecto, la Bolsa de Comercio de Rosario propone no innovar o, en su defecto, una tarifa plana.
- 6.2 Argumenta que la obra de dragado y balizamiento se debió fundamentalmente al esfuerzo del interior, tratando de favorecer las exportaciones del interior. Del movimiento de tonelaje que se registra en la República Argentina (70 a 75 millones de toneladas), más de 50 millones se movilizan por los puertos aledaños a Rosario, así que la mayor parte de lo que recibe la empresa Hidrovía S.A. por el trabajo realizado lo pagan concretamente las cargas de la zona de Rosario.
- 6.3 Otro punto que también hay que tener en cuenta es que el valor unitario de las cargas movilizadas en el puerto de Buenos Aires es varias veces superior monetariamente al promedio de las mercaderías que se movilizan en los puertos up river; hasta podríamos decir que el valor es de diez veces más. La incidencia de la tarifa de peaje sobre una y otra mercadería es totalmente diferente.

**Seguidamente, se expresó el Sr. Alberto Rosario RAMÍREZ en representación de la CÁMARA DE PUERTOS PRIVADOS COMERCIALES ASOCIACIÓN CIVIL.**

- 7.1 Se opone a que las modificaciones que se acuerden en los contratos de concesión alteren el equilibrio competitivo del mercado, violentando las reglas de la continuidad, las reglas de juego, que dieron origen a los desarrollos portuarios privados concentrados a partir del establecimiento del sistema actual.
- 7.2 No se opone a que el Estado realice los estudios comparativos que estime convenientes sobre los valores por el uso del canal troncal, pero le preocupa su inclusión en las Cartas de Entendimiento sometidas a consideración en la Audiencia. Esto es así porque lo ven como anticipo de una voluntad de modificación de las condiciones actuales de la estructura del régimen tarifario.

**A continuación hizo uso de la palabra el Sr. Héctor POLINO, en su carácter de Diputado de la Nación y en representación de la ASOCIACIÓN CONSUMIDORES LIBRES COOPERATIVA LIMITADA DE PROVISIÓN DE SERVICIOS DE ACCIÓN COMUNITARIA.**



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

- 8.1 Comienza exponiendo los incumplimientos de las terminales: deudas por MATC, incumplimiento de los requisitos patrimoniales por parte de Terminal 4 S.A., falta de aprobación del marco organizacional y normas de procedimiento por parte de la AGPSE e inadecuado sistema de control interno para el cumplimiento de las funciones específicas de control de la actividad portuaria.
- 8.2 Sostiene que las terminales han sido beneficiadas con la devaluación, aumentando sus rentabilidades por la disminución de los costos en dólares.
- 8.3 La dolarización de las tarifas impacta indirectamente en el producto final que adquieren los consumidores.
- 8.4 Refiere que al convalidar la dolarización de las tarifas se vulnera lisa y llanamente la ley 25.561, alterándose el principio constitucional de igualdad jurídica ante la ley. Se prohíben las cláusulas indexatorias y solamente se mantiene este privilegio para las empresas.
- 8.5 La propuesta en estudio deja vigentes los descuentos de la resolución AGP-SE 59 al tráfico internacional pero anula los correspondientes al de cabotaje.
- 8.6 Siendo las rentabilidades del orden del 30% desde el año 1997, se pregunta ¿porqué se flexibiliza el pago de la deuda?
- 8.7 En cuanto al punto 7 de la Carta de Entendimiento, dice que además de la renuncia de las empresas a iniciar acciones en sede administrativa, arbitral o judicial, en nuestro país o en el exterior, debería exigirse también la renuncia por parte de sus accionistas.

**9. Seguidamente efectúa su disertación el Sr. Juan Manuel MEDRANO en representación de la UNIÓN INDUSTRIAL ARGENTINA.**

- 9.1 En principio reclama que no se estarían respetando los artículos 8vo y 9no de la ley 25.561 al cobrar las terminales sus tarifas en dólares, de acuerdo a lo suscripto por las mismas en las Cartas de Entendimiento.
- 9.2 Habla de violaciones a la Constitución Nacional:
  - 9.2.1 Al artículo 76: la delegación de facultades legislativas por el Congreso al Poder Ejecutivo en situaciones de emergencia económica es limitada y está sujeta a condicionamientos. El poder ejecutivo se ha apartado de estos condicionamientos.
  - 9.2.2 Al artículo 31: que establece la supremacía de la Constitución y de las leyes dictadas en su consecuencia sobre cualquier disposición de menor jerarquía, como sin duda lo es, en el caso, la Nota N° 478/2002 de la Subsecretaría de Puertos y Vías Nacionales
  - 9.2.3 A los artículos 14 y 17: en cuanto se ratifican prácticas de ajuste con perjuicio patrimonial de los usuarios, gravando su actividad en plena situación de emergencia:
    - 9.2.3.1 No debería incorporarse a la propuesta las tarifas por servicios no incluidos en el tarifario original.
    - 9.2.3.2 Sólo una reducida proporción de los gastos de las terminales se configuran en moneda extranjera, lo que pone en duda la razonabilidad de pretender la dolarización de todas las tarifas prestadas.
    - 9.2.3.3 En la documentación obrante no ha podido observarse el análisis técnico de rigor que analice el impacto económico y de transferencia de recursos que supone la dolarización de estos servicios.
    - 9.2.3.4 La UNIREN menciona una rentabilidad estimada para la explotación de las terminales del orden del 30 por ciento, el valor parece excesivo.
- 9.3. Por lo señalado en los puntos anteriores, no se encuentran las bases argumentales que dan origen a una decisión tan extrema como la pretensión de dolarizar tarifas.
- 9.4. Sostiene que el costo de administración de los servicios, ameritan una revisión, es necesario eliminar excesos de estructura de la AGP.
- 9.5. Tampoco es válido respaldar la dolarización tarifaria que impugnamos en la equivocada interpretación de que nos hallamos ante una exportación de servicios. No se trata de servicios afectados por un Estado miembro de la



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

Organización Mundial de Comercio a la Argentina ni de la Argentina a un Estado miembro de la Organización Internacional de Comercio.

9.6. La definición sobre las tarifas portuarias es un componente esencial de la competitividad de nuestras exportaciones, especialmente para las pequeñas y medianas industrias.

**10. Seguidamente, y luego de ser llamado el Dr. Omar BADARACCO, en representación de la Dra. María América GONZALEZ, conforme nota presentada en Secretaría que se agrega al expediente, quien no expone por no encontrarse en el recinto de la audiencia, toma la palabra el Sr. Pedro Alberto BUSSETTI, representante de DEFENSA DE USUARIOS Y CONSUMIDORES (DEUCO).**

- 10.1 Reclama al Poder Ejecutivo la posibilidad de participación efectiva de los usuarios en la renegociación de los contratos de servicios públicos a través de representantes elegidos por sus organizaciones representativas.
- 10.2 También señala la necesaria participación de los usuarios en los organismos de control.
- 10.3 Se manifiesta en contra de las tarifas en dólares, ya que su aplicación representa una indexación del 300%, violando la ley 25.561.
- 10.4 Refiere que se descuida a todo el sector exportador para favorecer a 3 empresas concesionarias.
- 10.5 Finalmente enumera distintos y, a su entender, importantes incumplimientos de los contratos de concesión mencionados por la AGN en distintos informes.

**11. A continuación toma la palabra el Sr. Diego Antonio Pérez SANTISTEBAN representando a la CÁMARA DE IMPORTADORES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA.**

- 11.1 Comienza diciendo que la discusión está centrada en la dolarización de la tarifa y en las ventajas de la privatización del Puerto (las cuales son innegables), cuando en realidad debería estar centrada en temas como:
  - 1.17.8 La duplicación del cobro del PHC.
  - 1.17.9 Nuevas imposiciones de costos por motivos de seguridad.
  - 1.17.10 Encarecimiento de las tarifas de peaje por dragado de la Hidrovía potenciado por el abandono total del Estado del mantenimiento de la vía troncal por una metodología de recaudación confiscatoria y por una discriminación de prorrateo en perjuicio del puerto de Buenos Aires.
  - 1.17.11 La aparición de nuevos rubros de cargo en las liquidaciones de servicios y de fletes.
  - 1.17.12 Aplicación y monto de tasas a las cargas.
- 11.2 En cuanto a la dolarización, fuera de los argumentos formales y de derecho, se debería proceder a una revisión integral de la estructura de costos de los servicios brindados para que la nueva tarifa refleje la realidad de esa composición de costos y no una solución automática.
- 11.3 Con una ley vigente de puertos como la que existe en este momento, en absoluta competencia, no debería discriminarse ni en tratamiento ni en costos en contra del puerto de Buenos Aires, como ocurre actualmente. Ni los cargadores ni las terminales deben sufrir discriminación de trato alguno frente a puertos de otras jurisdicciones.
- 11.4 Acciones a encarar según la Cámara de Importadores:
  - 11.4.1 Analizar el impacto real de la devaluación sobre los costos de las terminales con participación de todos los sectores que tengan algo que opinar responsablemente y definir en base a eso el nivel de tarifas razonable.
  - 11.4.2 Definir claramente los rubros de servicios que integrarán el tarifario, limitándolos a los que estrictamente reflejen servicios efectivamente prestados y que generen costos en el prestador.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

- 11.4.3 Devolver a la Autoridad de Aplicación el pleno control de los tarifarios como así también la supervisión activa de las tarifas de transporte y de su estructuración, con la activa participación del sector privado en la toma de decisiones.
- 11.4.4 Eliminar las distorsiones de tratamiento que afectan al puerto de Buenos Aires frente a sus competidores, y que existen.
- 11.4.5 Revisar la estructura de los demás factores de costos conexos con el puerto, que afectan al comercio internacional, para eliminar duplicaciones o sobrecostos que encarecen las cargas de importación y exportación.
- 11.4.6 Por último, poner a las tasas a las cargas detrás de las necesidades de servicios y de reducción de costos que tienen los cargadores.

**12. Seguidamente hizo uso de la palabra el Sr. Mariano GENDRA GIGENA, representante de la ASOCIACIÓN DE USUARIOS CRUZADA CÍVICA.**

- 12.1 Comienza diciendo que la UNIREN ha hecho grandes avances, con esfuerzo y profesionalismo, aunque sostiene que en ciertos puntos se ha perdido una oportunidad con relación a puntos previos a la renegociación que deberían mejorar muchísimo.
- 12.2 Continúa afirmando que cualquier cosa que uno compre está influenciada por la operación de comercio exterior, costos que implican insumos, fletes, remolques, peajes por canal de accesos, etc., son costos que el productor lo tiene que llevar al precio final, que obviamente termina pagando el consumidor.
- 12.3 Sostiene que no hay política de transporte y menos política portuaria, y debería haberla.
- 12.4 Solicita una reestructuración de la tarifa basándose en un análisis de los costos.
- 12.5 Resalta que se trata de un servicio público y, como tal, no puede estar bajo ningún punto de vista dolarizado.
- 12.6 Dice que evidentemente se violó la ley 25.561 y que no es posible que se verifique una situación en donde un Decreto del Poder Ejecutivo o una Resolución de un ente como la AGP pueda perfectamente cambiar lo establecido por el Congreso Nacional.
- 12.7 La justicia, por medio de sus fallos, ha estado mayormente a favor de la pesificación.
- 12.8 En cuanto al Decreto 577/2002 y su similitud con el tema portuario: la tasa se sigue cobrando en dólares a cambio libre, pero la justicia determinó que la diferencia entre este monto y la tarifa pesificada va a una cuenta especial del Juzgado hasta que la Corte Suprema decida que hacer.
- 12.9 No ve fundamentos legales ni técnicos como para mantener una tarifa dolarizada. Asegura que en Europa y en el resto de los países latinoamericanos hay puertos cuyas tarifas son en su moneda local. No por ser tema de puerto es comercio exterior; no es cierto que todos los puertos tengan sus tarifas en dólares.
- 12.10 El costo del servicio portuario no es el único que hay que tener en cuenta, también están los costos de practicaje, remolque y peaje. Todo se translada al precio final.
- 12.11 La Ciudad de Buenos Aires es la titular del puerto por más que el Estado nacional ponga excusas o políticamente no quiera transferir el puerto a la Ciudad de Buenos Aires.
- 12.12 A esta renegociación le faltan dos patas: la de la intervención de la Ciudad de Buenos Aires y la de los usuarios y consumidores a través de sus asociaciones u organismos representativos.

**13. Seguidamente expone el Sr. Romero CARRANZA, en representación de TERMINAL ZÁRATE S.A.**

- 13.1 Aclara que Terminal Zárate compite sin regulación económica y en intenso nivel con todos los puertos del sistema portuario nacional y provincial, a partir de la sanción de la ley 24.093 o Ley de Puertos.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

- 13.2 Resalta que en este país la ley, antes de no cumplirse, no se lee, porque La ley 24.093 de actividades portuarias excluyó expresamente la calificación de servicio público a los servicios que se prestan en los puertos que consisten en la atención de buques, cargas, depósito de mercaderías y traspaso de pasajeros.
- 13.3 La actividad que se realiza en el puerto de Buenos Aires es exactamente igual a la que se realiza en todos los puertos de la Nación, por lo tanto comparte un sistema competitivo de servicios de carácter estrictamente comercial que no tiene bajo ningún concepto la naturaleza jurídica de servicio público.
- 13.4 Si se va incluso al pliego de licitación, en el artículo 1°, objeto, dice que los servicios a prestar por los concesionarios serán el movimiento y almacenaje de las cargas y la atención de los buques y artefactos navales que el concesionario realizará a su exclusivo cargo dentro del ámbito asignado a la terminal y con carácter de uso público. No dice con carácter de servicio público porque no podría alterar el pliego del sistema jurídico creado por la ley de puertos.
- 13.5 Afirma que el servicio portuario no es un servicio público y por lo tanto no le caben todas las apreciaciones, todas las leyes, todas las normas, todos los decretos y todos los fallos judiciales que hacen hincapié precisamente en los servicios públicos.
- 13.6 El Estado nacional tiene, de acuerdo a la ley de puertos, una función como autoridad pública, que es velar por el mantenimiento de la competencia, de la libre competencia, de la sana competencia, en todos los puertos del sistema, incluso el puerto de su propiedad.
- 13.7 Para finalizar, en materia aduanera el puerto de Buenos Aires goza con un sistema de control aduanero que no tienen los demás puertos, ya que es el único reconocido como zona primaria aduanera.

**14. A continuación efectúa su disertación el Sr. Alberto CORCUERA IBÁÑEZ en representación de la FUNDACIÓN DE ESTUDIOS DEL TRANSPORTE.**

- 14.1 Comienza diciendo que nadie ha dejado sentado ni en el proceso de renegociación ni en la Audiencia Pública (hasta este punto) ninguna queja respecto a la mejora del servicio o al nivel de inversión.
- 14.2 Debe imperar, como de hecho surge del entendimiento alcanzado, el principio de mantenimiento o preservación del contrato.
- 14.3 La política portuaria existe y se halla en la ley 24.093 o Ley de Puertos.
- 14.4 Menciona que los temas concretos que hay para tratar exceden el acta de entendimiento, porque hay cuestiones que corresponden a la propia ejecución del contrato en sus propios términos actuales, o responden a la renegociación de otros contratos.
- 14.5 En referencia al punto 23 de la Carta de Entendimiento, indica que es un tema que compete a la renegociación de la Hidrovía.
- 14.6 El ambiente portuario está pendiente de la creación de la Sociedad Administradora de Puertos (SAP), pero esa situación requiere también que cuando se constituya la sociedad del puerto, o incluso hoy, ante la AGP, se utilicen los recursos que conforme al pliego de bases y licitación y el contrato de concesión deben ser volcados y reinvertidos en el puerto.
- 14.7 No cree que se esté vulnerando el principio de igualdad, dado que la totalidad de los puertos tienen su referencia de costos al mismo valor en que se cotizan y perciben los fletes marítimos, es decir, el dólar estadounidense. En segundo lugar, porque justamente desde mucho antes de la ley de convertibilidad los tarifarios por servicios en el puerto de Buenos Aires se han percibido en dólares.
- 14.8 Hay que referirse concretamente a aquellas tarifas que se pagan por utilización de infraestructuras que más allá de los servicios que se prestan y a quién se prestan están vinculadas necesariamente al transporte internacional, y la cotización y pago de los fletes del transporte internacional se hacen en esa misma moneda. Este concepto se ha aplicado tanto a los aeropuertos como al canal troncal de Santa Fe al océano.
- 14.9 Estas tarifas no responden a servicios públicos sino que son tarifas comerciales y que, sin perjuicio de que han sido reducidas a través de actos del año 2002, quiero decir que lo lógico de estas tarifas, en un ámbito



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

de competencia intra y extraportuaria, con todas las facultades de regulación y control que existen sobre estos contratos, deberían quedar liberadas al juego de la oferta y la demanda.

**15. Acto seguido toma la palabra el Sr. Mateo Rodolfo FLORES, como particular interesado.**

- 15.1 Se refiere a su caso particular, que consiste en la falta de trabajo.
- 15.2 Indica que es estibador portuario desde el año 1975, y que desde el año 1994, fecha en la que comenzaron a operar las terminales portuarias, hasta el momento ni las terminales ni la AGP le han dado solución a su pedido de “dación de trabajo” . Solicita a su vez la reapertura de la Terminal N°6.

**16. Oído lo cual se llama al Sr. Luis Angel DUARTE, como particular interesado, quien no hace uso de la palabra por no encontrarse en el recinto. Se deja constancia de que presenta un escrito en Secretaría, que se incorpora al expediente de la Audiencia, y cuyos principales argumentos son:**

- 16.1 Refiere que luego de la privatización, el decreto de desregulación económica N° 2.284/91, así como su similar decreto 817/92, en su capítulo referido a las actividades portuarias, dispusieron la libertad de contratación de dichos servicios entre agentes marítimos y/o armadores con los usuarios para la prestación y contratación de los servicios de estibaje, operaciones posteriores y conexas, lo cual fue interpretado como una absoluta libertad en las tarifas de dichos servicios públicos por parte de los concesionarios de las terminales portuarias e incluso en el de almacenaje de mercaderías por parte de los depósitos particulares con habilitación fiscal, servicio éste de carácter similar que antes era estatal y se regía por el llamado Cuerpo Tarifario de la AGP y que fue privatizado a partir de la desregulación indicada.
- 16.2 Cita el artículo 8vo de la Ley 25.561.
- 16.3 Cita el artículo 9no de la Ley 25.561.
- 16.4 El 8 de enero de 2002 se reunieron en la sede de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado su interventor por entonces y otros funcionarios del área, conjuntamente con los representantes de las empresas concesionarias de terminales portuarias del Puerto Nuevo de Buenos Aires y consideraron los representantes mencionados que el artículo 8° de la Ley 25.561 no se refiere a las tarifas fijadas en dólares por la actividad que sus representadas desarrollan; tal su criterio, desacertado por cierto.
- 16.5 Indica que recién es ahora, en 2005, que se tiene la oportunidad de debatir el tema, aunque debemos destacar que, en el lapso transcurrido desde entonces y hasta la fecha, han surgido algunos pronunciamientos judiciales provisorios a partir de acciones de amparo planteadas por particulares y por asociaciones vinculadas a la materia que han establecido la fijación de la tarifa de las terminales portuarias a la paridad de un dólar igual a un peso hasta tanto se fijen las nuevas tarifas.
- 16.6 Se trata de un servicio público que se presta fronteras adentro y cuyos usuarios son personas físicas y jurídicas establecidas en y de acuerdo a las leyes del país; son servicios públicos de carácter local.
- 16.7 El personal que contratan para cumplir el servicio público se rige por las leyes del país, los salarios se liquidan y pagan en la moneda del país, así como los aportes sociales y previsionales respectivos.
- 16.8 Los servicios públicos que consumen las terminales portuarias en el orden local, tales como electricidad y telefonía local, se liquidan y pagan en pesos.
- 16.9 Los costos que en materia de importación implican las tarifas de las terminales portuarias están excluidos del denominado valor normal de importación a los fines de la tributación aduanera, pues se considera locales.
- 16.10 Los servicios públicos que prestan las terminales portuarias no difieren de otros servicios que prestan otros agentes locales vinculados al comercio exterior, tales como los despachantes de aduana, transportes desde el puerto a planta, etcétera.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

- 16.11 Existen al respecto algunos pronunciamientos judiciales que sostienen que esta actividad no se encuentra excluida de la pesificación. Citamos al respecto el fallo de la Cámara Contencioso Administrativo Federal, Sala III, del 10 de octubre de 2002, causa N° 123.988/2002 caratulada AIERA c/PEN s/AMPARO LEY 25.561, que actualmente se encuentra en trámite ante la Corte Suprema de Justicia de la Nación.
- 16.12 Como síntesis expresa que el mantenimiento en dólares de las tarifas de las terminales portuarias es una burda violación de la ley 25.561, que estableció la pesificación de las tarifas de los servicios públicos.

**17. Continuando con el orden del día, y luego de llamar a los Sres. Mario Humberto MIDI, en su carácter de particular interesado, y a Andrés Miguel SOMODI, como representante de GADOR S.A., quienes no exponen por no encontrarse en el recinto de la audiencia, toma la palabra el Sr. Pablo José FORTÍN, como particular interesado.**

- 17.1 Comienza diciendo que tanto el considerando 23 de la Carta de Entendimiento como el punto 6° de la parte segunda son absolutamente indefinidos, imprecisos y abiertos.
- 17.2 Dice que la Ley de Puertos (24.093) pide a gritos la conformación, inversión y construcción de puertos de carácter particular.
- 17.3 Es decir que se sale del esquema hasta entonces vigente en el Código Civil, en la ley de navegación, y entiende con muy buen criterio que un modo de beneficiar al comercio exterior, bajar los costos y solucionar muchos de los problemas, los cuales hoy se han tratado en esta Audiencia, es aumentar o incrementar la oferta portuaria, es decir, extender el principio alberdiano, por decirlo de alguno modo, de la libertad de navegación a la libertad portuaria.
- 17.4 En función de esa sabia ley de puertos y su reglamentación se han llevado a cabo emprendimientos de construcción de puertos particulares, es decir, inversión privada de riesgo.
- 17.5 En cuanto a los puntos de la Carta de Entendimiento anteriormente mencionados, quisiera pedir a los funcionarios responsables la concreción de estos dos aspectos con suma responsabilidad y prudencia, de manera de no afectar el régimen de libre competencia y de competitividad que prevé la ley de puertos y que está dado no sólo respecto a los puertos que hoy existen sino también con respecto a los puertos numerosísimos que pueden llegar a existir en el país como fruto de aplicación de la ley que los admite.

**18. A continuación se expresó el Sr. Agustín HERRERA en representación de ATANOR S.A.**

- 18.1 Comienza mencionando la ley 25.561 y sus artículos 8° y 9°, que hablan de la pesificación de las tarifas y de la forma en que el Estado Nacional renegociará los contratos de las privatizadas.
- 18.2 Menciona la Resolución °38 del Ministerio de Economía, la cual prohibía que cualquier organismo de la administración pública pudiera efectuar cualquier actuación que fuera contraria a lo establecido en la ley del uno a uno.
- 18.3 En junio de 2002 una Subsecretaría (SSPyVN) emitió la nota 478 autorizando a las terminales a cobrar sus tarifas a valor dólar libre vulnerando toda la normativa precedentemente dictada por el Congreso y autoridades superiores a la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables.
- 18.4 Muchas compañías y asociaciones presentaron acciones de amparo, en muchos casos conjuntamente con medidas cautelares, tal como el caso de Atanor, que presentó el amparo con una medida cautelar que fue favorablemente acogida por el Juzgado Civil y Comercial N° 9, Secretaría N° 17, y posteriormente confirmado por la Cámara Civil y Comercial Federal. Actualmente esta medida cautelar se encuentra en la Corte varias otras compañías se encontrarían en la misma situación y también la Asociación de Importadores y Exportadores de la República Argentina obtuvo una medida cautelar que se encuentra planteándose en la Corte Suprema.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

- 18.5 Y los que actúan judicialmente esperaban que la negociación o las tareas que se hicieran a partir de esa fecha fueran realmente tendientes a compartir los esfuerzos y respetar la ley. Las Cartas de Entendimiento que tenemos a la fecha y en análisis no respetan realmente los esfuerzos compartidos, es decir, no plasman o dan cuenta de la situación de emergencia que, como varias veces se ha dicho, se prorrogó hasta el 31 de diciembre de 2005. Tampoco respetan los criterios establecidos en el artículo 9no de la ley de emergencia económica.
- 18.6 En cuanto al Punto 3° de la Carta de Entendimiento: se pregunta si ¿pueden las terminales y la UNIREN actuar o ratificar la actuación fuera de la ley? Este es otro punto que Atanor S.A. entiende tiene que ser cuestionado.
- 18.7 A entender de las Cartas de Entendimiento, no fue demostrado que porcentaje de las tarifas está en dólares y en pesos, por lo que las mismas no pueden ser dolarizadas automáticamente.
- 18.8 Falta un análisis de costo de los servicios y, por lo tanto, una fijación correcta de las tarifas de faros, entradas y balizas.
- 18.9 Atanor no va a permitir, y en la medida en que lo permita la ley va a efectuar cualquier acto tendiente a paralizar o bien impugnar cualquier celebración o consecución de cualquier acto administrativo conteniendo las bases de la Carta de Entendimiento.

**19. Seguidamente, hace uso de la palabra la Sra. Patricia Nora BALLESTER, como particular interesada.**

- 19.1 Refiere que luego de la privatización, el decreto de desregulación económica N° 2.284/91, así como su similar decreto 817/92, en su capítulo referido a las actividades portuarias, dispusieron la libertad de contratación de dichos servicios entre agentes marítimos y/o armadores con los usuarios para la prestación y contratación de los servicios de estibaje, operaciones posteriores y conexas, lo cual fue interpretado como una absoluta libertad en las tarifas de dichos servicios públicos por parte de los concesionarios de las terminales portuarias e incluso en el de almacenaje de mercaderías por parte de los depósitos particulares con habilitación fiscal, servicio éste de carácter similar que antes era estatal y se regía por el llamado Cuerpo Tarifario de la AGP y que fue privatizado a partir de la desregulación indicada.
- 19.2 Cita el artículo 8vo de la Ley 25.561.
- 19.3 Cita el artículo 9no de la Ley 25.561.
- 19.4 El 8 de enero de 2002 se reunieron en la sede de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado su interventor por entonces y otros funcionarios del área, conjuntamente con los representantes de las empresas concesionarias de terminales portuarias del Puerto Nuevo de Buenos Aires y consideraron los representantes mencionados que el artículo 8° de la Ley 25.561 no se refiere a las tarifas fijadas en dólares por la actividad que sus representadas desarrollan; tal su criterio, desacertado por cierto.
- 19.5 Indica que recién es ahora, en 2005, que se tiene la oportunidad de debatir el tema, aunque debemos destacar que, en el lapso transcurrido desde entonces y hasta la fecha, han surgido algunos pronunciamientos judiciales provisorios a partir de acciones de amparo planteadas por particulares y por asociaciones vinculadas a la materia que han establecido la fijación de la tarifa de las terminales portuarias a la paridad de un dólar igual a un peso hasta tanto se fijen las nuevas tarifas.
- 19.6 Se trata de un servicio público que se presta fronteras adentro y cuyos usuarios son personas físicas y jurídicas establecidas en y de acuerdo a las leyes del país; son servicios públicos de carácter local.
- 19.7 El personal que contratan para cumplir el servicio público se rige por las leyes del país, los salarios se liquidan y pagan en la moneda del país, así como los aportes sociales y previsionales respectivos.
- 19.8 Los servicios públicos que consumen las terminales portuarias en el orden local, tales como electricidad y telefonía local, se liquidan y pagan en pesos.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

- 19.9 Los costos que en materia de importación implican las tarifas de las terminales portuarias están excluidos del denominado valor normal de importación a los fines de la tributación aduanera, pues se considera locales.
- 19.10 Los servicios públicos que prestan las terminales portuarias no difieren de otros servicios que prestan otros agentes locales vinculados al comercio exterior, tales como los despachantes de aduana, transportes desde el puerto a planta, etcétera.
- 19.11 Existen al respecto algunos pronunciamientos judiciales que sostienen que esta actividad no se encuentra excluida de la pesificación. Citamos al respecto el fallo de la Cámara Contencioso Administrativo Federal, Sala III, del 10 de octubre de 2002, causa N° 123.988/2002 caratulada AIERA c/PEN s/AMPARO LEY 25.561, que actualmente se encuentra en trámite ante la Corte Suprema de Justicia de la Nación.
- 19.12 Como síntesis expresa que el mantenimiento en dólares de las tarifas de las terminales portuarias es una burda violación de la ley 25.561, que estableció la pesificación de las tarifas de los servicios públicos.

**20. A continuación se concede la palabra al Sr. Jorge CONSTENLA, quien expone como particular interesado.**

- 20.1 Menciona la notable mejora del Puerto de Buenos Aires.
- 20.2 Con respecto a las tarifas, aclara que no es su competencia por cuanto los despachantes de aduana pagan por cuenta de terceros, no tiene experiencia en el sentido de que algún cliente le haya reclamado los importes que él le transfiere de los gastos de las terminales. Considera que responden a niveles internacionales y la calidad es adecuada.
- 20.3 Opina que el puerto de Buenos Aires todavía se puede modernizar más.
- 20.4 Vería con agrado que se incluya a los despachantes de aduana en las reuniones con las terminales.
- 20.5 También está interesado en que se amplíe el plazo de retiro de los contenedores.

**21. Oído lo cual se llama al Sr. Lino Alberto PALACIO, en representación de DOW QUÍMICA ARGENTINA S.A., quien no hace uso de la palabra por no encontrarse en el recinto, pero presenta un escrito en Secretaría, que se incorpora al expediente de la Audiencia, y cuyos principales argumentos son:**

- 21.1 Comienza citando los artículos 8 y 9 de la ley 25.561, también el artículo 1 del Decreto 293/02, el Decreto 370/02 del PEN y el Decreto 1283/03.
- 21.2 Dice que la resolución N°38/02 de febrero del 2002 del Ministerio de Economía de la Nación establece que los organismos Centralizados, Descentralizados y Desconcentrados de la ADMINISTRACION PUBLICA NACIONAL, incluyendo a los Organismos de Regulación y Control deberán abstenerse de adoptar cualquier decisión o ejecutar acciones que afecten directa o indirectamente los precios y tarifas de los servicios públicos previamente a la renegociación.
- 21.3 La nota N° 478 del 11/06/02 de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables dispuso, sin facultades para hacerlo, que las tarifas que cobren las concesionarias de las terminales portuarias serán liquidadas conforme al valor del dólar estadounidense, Mercado Unico y Libre, desconociendo lo dispuesto por las normas anteriormente mencionadas. Esta nota es ilegal e ilegítima.
- 21.4 Cita los puntos 1° y 3° de las cartas de entendimiento, diciendo que al ratificarse lo actuado (el cobro de tarifas en dólares) a partir de la ley 25.561 se ha verificado y convalidado un accionar ilícito del Estado.
- 21.5 Dice que en este proceso de renegociación se ha violado la Constitución Nacional:
  - 21.5.1 Al artículo 76: la delegación de facultades legislativas por el Congreso al Poder Ejecutivo en situaciones de emergencia económica es limitada y está sujeta a condicionamientos. El poder ejecutivo se ha apartado de estos condicionamientos.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

- 21.5.2 Al artículo 31: que establece la supremacía de la Constitución y de las leyes dictadas en su consecuencia sobre cualquier disposición de menor jerarquía, como sin duda lo es, en el caso, la Nota N° 478/2002 de la Subsecretaría de Puertos y Vías Nacionales
- 21.5.3 A los artículos 14 y 17: en cuanto se ratifican prácticas de ajuste con perjuicio patrimonial de los usuarios, gravando su actividad en plena situación de emergencia:
- 21.5.3.1 No debería hacerse lugar a que tarifas por servicios no incluidos en el tarifario original queden incluidas en la propuesta.
  - 21.5.3.2 Sólo una reducida proporción de los gastos de las terminales se configuran en moneda extranjera, lo que pone en duda la razonabilidad de pretender la dolarización de todas las tarifas prestadas.
  - 21.5.3.3 En la documentación obrante no ha podido observarse el análisis técnico de rigor que analice el impacto económico y de transferencia de recursos que supone la dolarización de estos servicios.
  - 21.5.3.4 la UNIREN menciona una rentabilidad estimada para la explotación de las terminales del orden del 30 por ciento, el valor parece excesivo.
  - 21.5.3.5 Por lo señalado en los puntos anteriores, no se encuentran las bases argumentales que dan origen a una decisión tan extrema como la pretensión de dolarizar tarifas.
  - 21.5.3.6 Ajustar la estructura de la AGP
  - 21.5.3.7 Tampoco es válido respaldar la dolarización tarifaria que han impugnado en la equivocada interpretación de que nos hallamos ante una exportación de servicios. No se trata de servicios afectados por un Estado miembro de la Organización Mundial de Comercio a la Argentina ni de la Argentina a un Estado miembro de la Organización Internacional de Comercio.
- 21.6 Considera que la UNIREN no ha realizado los análisis de manera correcta en cuanto a: aplicación de la ley 25.561, perjuicio a los usuarios por la tarifa en dólares, real costo de las tasas a la carga, real valor de las tarifas de "Entrada, Faros y Balizas", y por último, diferenciación en el tratamiento de las tarifas internacionales y de cabotaje.

**22. Seguidamente tomó la palabra el Sr. Armando Luis PALACIOS, como particular interesado.**

- 22.1 En primer lugar menciona que es apoderado de las empresas del grupo HOLDIN LIEBHERR, dedicadas al abastecimiento de equipamiento portuario.
- 22.2 Manifiesta que ha sido testigo de la modernización portuaria, pero asegura que con la inminente llegada de los buques post-Panamax, el Puerto de Buenos Aires requerirá de una importante inversión en equipos para poder atenderlos.
- 22.3 No hay que despreciar la competencia que ofrece el puerto de Montevideo.
- 22.4 Opina que pronto debería ponerse en funcionamiento la Secretaría de Administración.

**23. Concluida esta exposición continúa en el orden del día el Sr. Horacio Julio RUIZ MORENO, en carácter de particular interesado.**

- 23.1 Comienza diciendo que la supuesta dolarización de las tarifas no es tal, ya que tanto éstas como las obligaciones de las concesionarias fueron estipuladas específicamente en dólares en el pliego con la creencia de que esto era lo mejor para el desarrollo del puerto, dado el monto de inversiones que era necesario.
- 23.2 Refiere que aquí tenemos en debate un contrato de concesión de dominio público que el Estado nacional ha decidido hacerlo público en cuanto a su renegociación, pero eso no quiere decir que eso lo encuadre dentro del artículo 8° de la ley 25.561.
- 23.3 La ley que regula los contratos de los Puertos de Buenos Aires es la ley 24.093 o ley de Puertos.



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

- 23.4 Dice que la resolución 38 del Ministerio de Economía nada tiene que ver con estos contratos, sino que se aplica a los entes reguladores de empresas de servicios públicos.
- 23.5 Dice que los incumplimientos tanto del Estado como de las concesionarias son el objeto de la negociación.
- 23.6 Por último, alega que gran parte del endeudamiento de las empresas es de origen extranjero, por lo que no se ha pesificado.

**24. Seguidamente toma la palabra el Sr. Mario TABAKMAN, como particular interesado.**

- 24.1 Comienza refiriendo que fue coordinador, como director del Senado, de lo que se llamó la Ley de Puertos y que, si se hubiera prestado atención a esta norma, la Audiencia Pública no sería necesaria.
- 24.2 El Estado está en deuda con la creación de la Sociedad Administradora de Puertos (SAP).
- 24.3 La discusión de tarifas es un problema entre particulares o entre gente que está vinculada a la misma actividad. Si el Estado, como consecuencia del pliego y de las obligaciones que asumió cuando llamó a licitación, tiene que controlar el cumplimiento del pliego, eso es lo que realmente debía hacer, o sea, qué pasó con el pliego, qué pasó con la licitación y cuál fue el real cumplimiento de la empresa con respecto a lo estipulado en ese momento.
- 24.4 Concluye que el rol del estado en estos contratos es únicamente fiscalizar realmente el cumplimiento de las obligaciones de los concesionarios.

**25. Por último, hizo uso de la palabra el Sr. Maximiliano GÓMEZ AGUIRRE, en calidad de particular interesado.**

- 25.1 En primer término expone que participa en representación de ECO- AXIS S.A. , una consultora dedicada a estudios relacionados con el comercio internacional.
- 25.2 Manifiesta que el movimiento de cargas a través del Puerto de Buenos Aires tuvo un muy marcado incremento a partir de las inversiones en infraestructura y equipamiento realizadas por las concesionarias.
- 25.3 A partir de 1998 y hasta 2003 se afecta negativamente el movimiento de contenedores en el Puerto de Buenos Aires, dejando al mismo con una alta capacidad instalada inutilizada.
- 25.4 La concesión de los servicios portuarios en este sector del puerto de Buenos Aires a las Terminales de Puerto Nuevo exhibe una continuidad de inversiones durante todo el período de concesión, aunque a tasas decrecientes luego de la significativa contracción experimentada en los movimientos de contenedores a partir de 1998.
- 25.5 A diferencia de otros servicios públicos, las terminales de Puerto Nuevo no cesaron las inversiones en el 2002, luego de la salida de la convertibilidad ni colapsó la infraestructura portuaria en este sector del puerto de Buenos Aires por falta de inversiones.
- 25.6 Los costos portuarios bajaron más del 55% luego de la concesión, pasando de 263 dólares a 120 dólares promedio por contenedor.
- 25.7 El enorme crecimiento del Puerto de Buenos Aires demuestra que el objetivo de la concesión fue alcanzado en cuanto a equipamiento, eficiencia y economía.
- 25.8 Respecto al cumplimiento del Estado Nacional el mismo informe de la AGP de 2004 reconoce que "No se han producido mejoras notables en los accesos terrestres, no se ha avanzado en el acceso ferroviario y el canal de acceso al puerto dista de alcanzar su punto óptimo".
- 25.9 Desde todo punto de vista, regulatorio, geográfico, económico y aduanero, el Puerto Nuevo y Dock Sud son parte de un mismo puerto: el puerto de Buenos Aires.
- 25.10 En el último párrafo del Artículo 34, respecto a Tasas de Puerto, se indica que: "En las zonas de operación no sujetas a concesión en esta licitación y en aquellas zonas incluidas en las a considerar que eventualmente resultaren sin adjudicar, la SAP establecerá condiciones económicas para su operación que



*Unidad de Renegociación y Análisis  
de Contratos de Servicios Públicos*

- resulten equitativas en relación con las exigidas en las zonas concesionadas". Sin embargo, esta condición de equidad en las condiciones de operación no se cumplió, hecho que se observa a partir del significativo desvío de cargas experimentado hacia Dock Sud, producto de un subsidio implícito de Puerto Nuevo financiado por AGP, las terminales, y los usuarios de cargas a Dock Sud, teniendo en cuenta que en este último puerto el operador de la terminal recauda las tasas a las cargas pero no las transfiere sino que lo hace parcialmente, reteniendo parte de ellas como ingresos propios.
- 25.11 Respecto a la estructura de tarifas y de peaje del canal troncal, tal como lo indica el informe de la AGP, el puerto de Buenos Aires y por extensión el de Dock Sud se encuentran fuertemente perjudicados por la estructura tarifaria que se aplica por el peaje del canal troncal, subvencionando virtualmente a los puertos situados aguas arriba del Río Paraná, que compiten en forma directa con el mismo, como es el caso del canal Emilio Mitre.
- 25.12 Respecto a las tarifas portuarias, históricamente, aún antes de la entrada en vigencia de la ley de convertibilidad, se fijaban en dólares. La lógica de fijar los costos para los operadores de comercio exterior en dólares radica en fijar una tarifa clara, estable y predecible, que le permita estabilidad en la conformación de sus cotizaciones internacionales, acorde con la moneda en que se realiza un porcentaje sustantivo de las operaciones de comercio internacional, generalmente en divisas convertibles con una cotización estable.
- 25.13 Menciona la no aplicabilidad de la ley 25.561.
- 25.14 La ausencia del Estado nacional en su rol de orientador, coordinador y árbitro termina resultando en problemas de competencia jurisdiccional y de desnivelación de las condiciones de competencia entre puertos que generan incertidumbre y desincentivan la inversión.
- 25.15 El tamaño de los buques está aumentando en forma acelerada lo cual requiere adecuar la profundidad y el ancho del canal de acceso.
- 25.16 Es necesario reducir los costos de acceso al puerto de Buenos Aires por vía marítima o fluvial y promover costos en el remolque y practicaje más competitivos.
- 25.17 Una pronta realización de las obras de mejora de los accesos por agua, por carretera y por ferrocarril, permitiría también reposicionar al puerto de Buenos Aires en una posición más competitiva en su hinterland, en el MERCOSUR y a nivel internacional.

El Presidente de la Audiencia Pública, el Dr. Jorge Gustavo Simeonoff, tomando la palabra informa que no hay preguntas registradas en la Secretaría de la Audiencia y que por lo tanto, no habiendo más oradores inscriptos ni preguntas formuladas que deban responderse, se da por concluida la Audiencia, siendo las 15.54 hs.