

# H. Cámara de Diputados de la Nación

## PROYECTO DE RESOLUCIÓN

*Texto facilitado por los firmantes del proyecto. Debe tenerse en cuenta que solamente podrá ser tenido por auténtico el texto publicado en el respectivo Trámite Parlamentario, editado por la Imprenta del Congreso de la Nación.*

<b>N° de Expediente</b>	3765-D-2009
<b>Trámite Parlamentario</b>	91 (11/08/2009)
<b>Sumario</b>	PEDIDO DE INFORMES AL PODER EJECUTIVO SOBRE DIVERSAS CUESTIONES RELACIONADAS CON EL CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES CONTRACTUALES DE LA TERMINAL PORTUARIA 4.
<b>Firmantes</b>	GIUDICI, SILVANA MYRIAM - LINARES, MARIA VIRGINIA - GIUBERGIA, MIGUEL ANGEL - ACUÑA KUNZ, JUAN ERWIN B..
<b>Giro a Comisiones</b>	INTERESES MARITIMOS, FLUVIALES, PESQUEROS Y PORTUARIOS.

*La Cámara de Diputados de la Nación*

### RESUELVE:

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional y, por su intermedio al organismo que corresponda, sírvase informar a esta Honorable Cámara de Diputados de la Nación las siguientes cuestiones a saber:

1- Informe si se han efectivizado las observaciones de la Auditoría General de la Nación (A.G.N).-Actuación N° 443/06, sobre del cumplimiento de las condiciones contractuales de la Terminal Portuaria 4, relacionadas con la Administración General de Puertos S.E.

a- Informe si se ha elaborado un organigrama y una estructura orgánica - funcional, actualizada que responda a las necesidades de gestión y a la realidad fáctica del ente (Obs.4.2.1), fijando misiones y funciones y delimitando la cantidad de personal necesaria, su calificación profesional, sus obligaciones y responsabilidades.

b- Informe si se ha creado un sistema de control interno acorde, que comprenda:

- 1) funciones;
- 2) procedimientos de autorización y registro;
- 3) definición de deberes y obligaciones;
- 4) asignación de personal;
- 5) unidad efectiva de Auditoría Interna.

c- Informe si se ha concluido el proceso de redacción de manuales de misiones y funciones, con asignación de responsabilidades para cada uno de los sectores. Y partir de ellos la redacción de manuales de procedimiento. (Obs.4.3.1).

d- Informe si a partir de la confección de los manuales de procedimiento se ha iniciado el proceso de aplicación y revisión permanente para cada actividad. (Obs. 4.1.3).

e- Informe si se ha dado cumplimiento a las normas de registración contable, de manera que los datos sean únicos y reflejen la realidad económica del órgano. (Obs.4.5.1.).

f- Informe si se ha implementado la informatización de los datos que recibe de los CDT sobre movimiento de mercaderías en el Puerto. En caso contrario, si se han desarrollado auditorías de las declaraciones juradas de movimiento de mercaderías, hasta tanto se implemente la informatización de la recepción de datos sobre la actividad del CDT, (Obs. 4.12.2).

g- Informe si se ha dado cumplimiento al mantenimiento del ancho y profundidad en el canal de acceso al puerto, dársenas y espejos de agua, para garantizar su navegabilidad. (Esta recomendación es reiteración de anteriores) (ver. Resol. AGN Nros. 82/04 y 2/05). (Obs. 4.14.1)

h- Informe cuando fue el último dragado realizado, e indique el costo del mismo.

### FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Motiva este pedido de informes las observaciones de la actuación 443/06 de la Auditoría General de la Nación, (A.G.N), según la cual detalla que existían irregularidades en las concesiones de las terminales del puerto de Buenos Aires.

Dicho informe es el último publicado, y da cuenta de ciertas omisiones e incumplimientos por parte del Organismo de Administración del Puerto de Buenos Aires, que aún no sabemos si fueron reparados.

Atento a ello, hemos decidido solicitar información actualizada a los responsables de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado (A.G.P.S.E).

Actualmente la crisis se vería agravada, atento a que los concesionarios habrían sido denunciados por graves incumplimientos, especialmente en su manejo contable.

Como breve reseña de las normas, que han venido reglando el Puerto de Buenos Aires, citamos específicamente lo expresado en la actuación 443/06 de la A.G.N.

La concesión del Puerto de Buenos Aires fue otorgada a título oneroso y con carácter de uso público para desarrollar y operar las terminales portuarias y prestar los servicios de movimiento y almacenaje de las cargas y la atención de los buques y artefactos navales, que el concesionario realizará a su exclusivo cargo. Éste goza de amplia libertad para proponer soluciones técnicas para la rehabilitación de la infraestructura, definir su equipamiento y obras complementarias, organizándose de acuerdo al esquema operativo que proponga.

Las funciones y obligaciones que competen a la AGPSE como Órgano de Control, surgen del Pliego licitatorio. Para el control del cumplimiento de las obligaciones de los Concesionarios (CDT), la AGPSE se rigió por el "Reglamento de Control de las Obligaciones de los Concesionarios de las Terminales Portuarias del Puerto Nuevo-Buenos Aires" (Resolución AGPSE N° 44/96).

El marco normativo de licitación configura a la "Sociedad Administradora de Puertos" (SAP), prevista bajo la forma de sociedad anónima con participación privada (Ley 24.093 y reglamentario Decreto N° 769/93 - 19/04/93), como autoridad portuaria y le otorga las funciones de administración del puerto, de Órgano de Control de las Concesiones.

Dado que hasta la fecha, la SAP no se ha constituido, la AGPSE ha venido cumpliendo las funciones asignadas a ésta. El Decreto N° 19/03 (B.O. 03.01.03), dispone que hasta tanto quede constituido el órgano de contralor respectivo, la AGPSE continuará ejerciendo todos los actos societarios que determinen sus estatutos sociales y la normativa vigente (art. 2°).

En diciembre de 2004 se modificó la estructura, creando por Resolución N° 88/04 (28/12/04), una gerencia específica para el control de las terminales portuarias, denominada Unidad de Control de Terminales (UCT), Pero cabe recordar que la Resolución N° 88/04, derogó la Resol. N° 44/96.

El Estatuto de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado (aprobado por Decreto N° 1456/1987) coloca en cabeza del Directorio la organización de la Estructura Interna de la Sociedad, permitiéndole crear nuevos cargos a todo nivel y designar el personal que sea necesario.

A partir del dictado de la Ley 23.696, la AGP está a cargo de una Intervención, con las funciones y atribuciones que las leyes, estatutos o cartas orgánicas de los entes, sociedades y empresas confieren a sus órganos de administración y dirección, con las limitaciones derivadas de esa ley y su reglamentación, Sin embargo con relación a la designación del gerente a cargo de la UCT, la Gerencia Asesoría Letrada - AGPSE dictaminó que las facultades de la Intervención para designar nuevos cargos de gerencia se encuentran limitadas por las restricciones que impone el Decreto N° 491/02, siendo necesario para el caso, una autorización expresa del PEN.

Téngase en cuenta que el Decreto N° 817/92 dispuso la disolución de la AGP aunque continuando con el ejercicio de todos los actos societarios que determinen sus Estatutos Sociales y la normativa vigente, hasta tanto quedara constituido el órgano de contralor respectivo y se dieran por cumplidos todos los requisitos establecidos en el Decreto N° 817/92 y en la Ley 24.093. (Dec. N° 19/03 - art 2.-), que dispone: "... la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, continuará ejerciendo todos los actos societarios que determinen sus Estatutos Sociales y la normativa vigente".

El 29/12/04 se suscribió una Carta de Entendimiento (B.O.17.01.05) entre la UNIREN y la empresa, fijando las condiciones del acuerdo a celebrar. Siguiendo los procedimientos normados, el 24/02/05 se realizó la Audiencia Pública sometiendo a discusión de las partes interesadas los términos de la Carta y el 5/12/05 Terminal 4 SA y la UNIREN suscribieron un Acta Acuerdo con la propuesta de modificación contractual. El procedimiento aún no ha concluido, ya que el referido acuerdo se encuentra, a la fecha de cierre de las tareas, sometido a la aprobación del PEN. Consecuentemente, continúa en vigencia el contrato de concesión.

Cabe consignar, que la UNIREN en sus análisis considera los contratos en conjunto (como terminales del Puerto de Buenos Aires). Así, ha proyectado la ecuación económica financiera de las terminales en su conjunto "...Ello así toda vez que las conclusiones a que se arribe en la evaluación deben ser aplicadas a todas ellas por igual, con el objetivo de no desvirtuar las condiciones de competencia originales." (Informe de Justificación).

Cabe señalar que la AGPSE no cuenta con un organigrama de misiones y funciones de cada uno de los sectores del organismo, generando el debilitamiento del sistema de control interno, no pudiendo reflejar la cantidad de personal necesaria, su calificación profesional, sus obligaciones y responsabilidades.

La última estructura aprobada formalmente por la AGPSE es de septiembre de 1990 (Resolución AGPSE N° 182), puesta en vigencia con carácter transitorio. Está basada en su original (Resolución N° 39-AGPSE/88); es decir, previo a las reformas del régimen de las actividades portuarias iniciadas con la Ley 24.093 (B.O. 26.6.92) y a la concesión de las terminales, que transformaron el puerto en su faz operativa, comercial y administrativa.

De las tareas realizadas en el ámbito de la AGPSE según el detalle efectuado en el informe de la A.G.N, se han obtenido evidencias tales como:

1- Falta de adaptación funcional y organizativa de la Sociedad. Ello limita las posibilidades de actuar eficazmente en la coordinación de las actividades del puerto y de lograr una mayor eficiencia y competitividad. Si bien se denota un proceso de cambio en la visión de la organización, persisten las observaciones y limitaciones de los informes AGN aprobados por Resolución N° 82/04 y N° 2/05, destacándose que el organismo no ha definido un sistema de control interno adecuado al cumplimiento de su función administrativa.

2- La implementación aún pendiente, de la informatización de los datos que recibe de los CDT sobre movimiento de mercaderías en el Puerto, constituye un limitante de las tareas de logística y de control de las terminales que debe realizar la AGPSE. La diferencia de medios tecnológicos relativos al control del movimiento de cargas, entre la AGPSE y los CDT, exacerba las asimetrías informativas.

3- Persiste el incumplimiento (por parte de la AGPSE) del mantenimiento del ancho y profundidad necesarios para la navegación y maniobra seguras compatibles con el canal troncal. Ello resulta en un limitante para la entrada de buques y por ende del crecimiento del puerto.

Nos preocupa especialmente la definición de su situación institucional, los temas aún pendientes respecto al proyecto futuro del único puerto de Buenos Aires, y su rol dentro del sistema portuario.

En diferentes proyectos de ley, (Expte 0010-D-2008, reproducción del Expediente 1165-D-06), venimos planteando en forma continua, la transferencia a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, del dominio y la administración del Puerto de Buenos Aires.

Por todas estas cuestiones es que solicitamos a nuestros pares diputados/as a que nos acompañen con el voto afirmativo en el presente proyecto.