



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

EXPTE. D 1717 /09-10



PROYECTO DE SOLICITUD DE INFORMES

La Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires

RESUELVE


Solicitar al Poder Ejecutivo, a través del Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata, informe a la brevedad y por escrito en referencia a los trabajos de dragado de los canales de acceso a la estación marítima, lo siguiente:

- a) Análisis de costos comparativos realizados en función de las distintas opciones para la desobstrucción de los canales de acceso: uso de dragas de succión, dragas de corte, dragado con refulado de arena en las playas, extracción de arena con draga fija, etc.
- b) Acciones realizadas en función de la Declaración sancionada el día 16 de abril de 2008 por la Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, por la cual se solicitó la gestión de un convenio entre el Consorcio y el Centro de Geología de Costas y el Cuaternario de la Universidad Nacional de Mar del Plata, a fin de concretar un estudio que determine la forma más adecuada de resolver en forma definitiva el problema de embaucamiento de arena en la boca del puerto.
- c) Si se realizaron gestiones con otras empresas que realizan trabajos de dragado, tales como las de origen chino que operan en la República Oriental del Uruguay, o de las rusas contactadas por funcionarios de la Provincia durante el año 2006.
- d) Motivos por los cuales se demoró la contratación de trabajos de dragado hasta que las condiciones de restricción a la navegación por los canales de acceso dificultaban la entrada y salida de embarcaciones de gran calado, y cuando los niveles de seguridad en la navegación se tornaron peligrosos.
- e) Si se tuvo conocimiento durante los trabajos de la draga "Acróbata", perteneciente a la empresa Dragamais Argentina S.A, respecto a la existencia de problemas técnicos en el buque que reducían sus niveles operativos.
- f) Evaluaciones realizadas respecto a los resultados obtenidos con la contratación de las dragas "Acróbata" y "James Ensor". Se indicará los volúmenes extraídos, los montos abonados a las empresas, si cumplieron con los objetivos prefijados y, en caso contrario, se informará los motivos de los incumplimientos y las acciones adoptadas al respecto.
- g) Si se tenía conocimiento previo de las demoras que tendrían la llegada al Puerto Mar del Plata de las últimas dragas contratadas. En caso negativo, que medidas se adoptaron en relación con las empresas responsables.
- h) Motivos por los cuales se decidió la contratación de la draga 259 "Mendoza". Se indicará si se evaluaron previamente las condiciones técnicas en que se encontraba la embarcación, su costo de operación y su limitada capacidad para ejecutar los trabajos de remoción del banco de arena situado en la boca.
- i) Gastos incurridos en materia de insumos, repuestos, equipamiento y mano de obra, con referencia a la draga "Mendoza". Se discriminará la información en



relación con los trabajos realizados en el astillero Tandano para el alistamiento previo, la incorporación de equipamiento faltante y las reparaciones efectuadas a partir de la llegada al puerto, así como los producidos durante las operaciones de dragado. Se indicará, además, él o los entes aportantes de los recursos necesarios para afrontar los gastos.

- j) Se informará si la draga 259 "Mendoza" se encuentra operando para la Dirección Nacional de Vías Navegables, para el Consorcio, para una empresa privada que ha concesionado los trabajos, o si se han tercerizado las labores del personal que realiza tareas en la embarcación a través de una empresa privada concesionaria, en cuyo caso se indicará la razón social de la misma y la forma en que fue contratada.
- k) Tiempo previsto para la realización de los trabajos por parte de la draga "Mendoza". Se informará el costo total que demandará su contratación, indicándose particularmente los gastos en cuanto a las labores del personal embarcado.
- l) Motivos por los cuales se han venido contratando dragas de succión, cuando diferentes especialistas en la materia han aconsejado la utilización de dragas de corte debido a las características del banco formado.
- m) Procedimientos que se han venido efectuando para la realización de las batimetrías por las cuales se determinan los niveles de acumulación de sedimentos y los volúmenes extraídos por las dragas contratadas en los canales y en el interior del puerto. Se informará si las mediciones son realizadas por embarcaciones, equipos y personal del Servicio de Hidrografía Naval o por otros medios, en cuyo caso se indicará cuales.
- n) Estudio científico por el cual se decidió arrojar el material extraído de la boca del puerto en proximidades del Cabo Corrientes. Se indicará la institución y/o profesional autor del mismo y la fecha de realización.
- o) Se informará si se realizó la correspondiente evaluación de impacto ambiental con el objeto de determinar el tratamiento y la disposición final del material contaminado existente en el área interior del puerto.
- p) Motivos por los cuales se decidió la compra de un vehículo 0 km marca Chevrolet modelo C10, para ser utilizado por el Ing. José Pérez de la Sierra, registrándose el gasto bajo el ítem "Dragado".
- q) Costo que demandará la llegada desde el puerto de Barranqueras de otra draga destinada a reemplazar eventualmente a la Mendoza, así como su permanencia y operaciones en Mar del Plata. Se indicará además la dependencia que aportará los recursos, y que tipo de tareas ha venido realizando dicha embarcación y para que entidad.
- r) Toda otra información que resulte de interés relacionada con el tema.


CARLOS ALBERTO NIVIO
Diputado Provincial
H. Cámara de Diputados
Pcia. de Buenos Aires.



FUNDAMENTOS

Antecedentes

En el desarrollo económico de las naciones tiene fundamental importancia el comercio. Las importaciones y exportaciones de bienes dependen de la existencia de medios de transporte eficientes que lleven los productos desde los sitios de producción hasta los centros de consumo. En este sistema, las terminales cumplen un rol muy importante y, entre ellas, los puertos son fundamentales para transportar mercaderías y commodities al exterior.

El Puerto Mar del Plata es una estación marítima de ultramar, pesquera, petrolera, cerealera y turística, con un área netamente militar actual asiento de la Base Naval Mar del Plata de la Armada Argentina. Es el principal puerto pesquero del país, ya que moviliza el 60% de la pesca en la Argentina. Para la ciudad el hecho de contar con un puerto de ultramar, le permite disponer de una puerta comercial internacional, no sólo para ella sino también para toda la región.

Está protegido por dos escolleras de núcleo de material pétreo y bloques de hormigón asentadas sobre el lecho de arena a una cota de 12 metros: las escolleras Norte y Sur. La escollera Sur tiene un trazado curvo y paralelo a la línea de la costa, con una longitud de aproximadamente 2.750 metros; mientras que la Norte es recta y normal a la misma, con una longitud de aproximadamente, 1.100 metros. Constituyen el cierre del puerto y le proporcionan protección adecuada a los oleajes dominantes. Entre ambas se encuentra la boca de acceso de las embarcaciones a dicha terminal.

El puerto marplatense cuenta con dos canales de acceso: el canal principal, sobre la enfilación 238°; y el canal secundario, sobre una enfilación 216°. Los dos canales tenían – a mediados del siglo pasado- similares características: 100 metros de ancho y 10 metros de profundidad (33 pies), en situaciones normales y sin tener en cuenta la posibilidad de aplicar los valores de marea en su punto central.

Sin embargo, con el paso de los años -a partir de su construcción- se fue evidenciando una acumulación progresiva de arena en el morro de la escollera sur, debido a la deriva litoral de sedimentos. Este proceso natural, afectado por la obra de ingeniería portuaria, provoca la formación de un banco que debe ser removido periódicamente a efectos de mantener liberada la navegación.

Por su situación geográfica, la infraestructura de la ciudad, sus vías de comunicación, la existencia de astilleros y talleres, así como por la capacidad de su mano de obra, este puerto se ha posicionado como uno de los más importantes centros de reparación naval de la Argentina. La administración y explotación del mismo se encuentra a cargo del Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata.

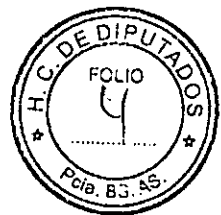
Es un puerto al servicio de la Región que debe responder a un fuerte incremento de la demanda de servicios portuarios y logísticos. Esta preparado para prestar servicios de cargas generales, y se encuentra vinculado con la salida hacia mercados internacionales de la producción regional, así como con la entrada de para los importadores; motivo por el cual recibe buques de gran porte.

Además de las embarcaciones citadas, de la operación ágil y segura del Puerto Mar del Plata dependen unos 350 barcos que atracan allí y, consecuentemente numerosas fuentes de trabajo en tierra vinculadas especialmente al sector productivo y la industria pesquera.

Para el funcionamiento eficiente de esta terminal, el mantenimiento de los accesos marítimos en cuanto a su óptimo calado y amplitud, resulta fundamental la



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



responsabilidad del dragado por parte de las autoridades provinciales y de las del puerto local. Sin embargo, al registrarse periódicamente problemas de obstrucción en ese estratégico sector. El acceso, cada vez más restringido, impide el ingreso y egreso normal de buques, lo que complica no sólo las exportaciones pesqueras sino también de otros productos del sudeste bonaerense.

Desde el pasado año la situación se tornó crítica. No ha sido la primera vez que ello ocurre. Si bien existieron errores de planificación en la construcción del puerto al no tenerse en cuenta la naturaleza de los procesos costeros, no se han realizado las obras necesarias para evitar la acumulación de arena en la boca del puerto y sus canales.

El problema es de larga data y se relaciona también con la deficiente manutención y los procedimientos de dragado adoptados. Periódicamente se han registrado problemas en la operación de las embarcaciones. Un caso extremo ocurrió el 21 de octubre de 1964, cuando el buque cerealero de bandera griega, Navarchos Koundouriotis, cargado con 10.300 toneladas de trigo a granel, rozó el banco de arena y varó cuando trataba de enfilarse por el conflictivo acceso portuario, lo cual generó su posterior hundimiento parcial y, como consecuencia, la contaminación con combustible de las arenas de Playa Grande.

De acuerdo con los datos históricos, en el año 1930 el acceso tenía una profundidad de 11 metros y no había canal, por lo que toda la boca era accesible para los barcos. En cambio, en mayo de 1995 -con esta vía dragada- la profundidad se había reducido a 8,30 metros y el ancho del canal era de solo 50 metros, provocando que el ángulo de enfilación al mismo cambiara significativamente, por lo cual las embarcaciones debían realizar un viraje antes de penetrar en el puerto.

La interrupción de las tareas de dragado amenazan las condiciones de operatividad más elementales, reduciendo paulatinamente la profundidad y el ancho del canal de ingreso al puerto. De un año a otro se han registrado notables reducciones de hasta un 40 %, al avanzar el banco de arena sobre el canal en dirección sur a norte.

Hasta no hace mucho tiempo, el Puerto Mar del Plata venía registrando un incremento anual en el movimiento de mercaderías de un 30 %, convirtiéndose en la estación marítima que más había crecido. Es el principal puerto pesquero del país, ya que el 47 % de la pesca nacional se carga o descarga en Mar del Plata. Sin embargo, todo el esfuerzo realizado por la comunidad portuaria puede echarse por la borda como consecuencia de la falta de dragado, una situación que se ha agravado en los últimos años, poniendo en riesgo la continuidad de la operatoria de esta estación marítima.

Como en oportunidades anteriores, a mediados de 1996 el puerto se encontraba nuevamente en peligro de quedar inoperable por la acumulación de arena en cercanías de su boca de acceso. El riesgo se agravaba ante la falta de dragado que aún no se ha efectuado pese a los reclamos efectuados en ese sentido, entre ellos por los integrantes de la Comisión Mixta para la Recuperación del Puerto y las Playas de Mar del Plata.

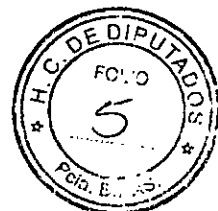
En dichas condiciones, resulta imprescindible el dragado antes de que la arena siga avanzando angostando el canal, acrecentándose el peligro de que alguna nave encalle y deje inoperable el puerto. Los grandes barcos ven muy comprometida su navegación en una vía restringida, especialmente cuando deben efectuar complicadas maniobras doblar para encarar la boca.

Por aquellos años se contrató una empresa que, además de extraer el material que obstruía la boca de acceso al puerto, procedió a realizar un repoblamiento de las playas depositando en ellas las arenas provenientes del dragado.

En setiembre de 1998 se retiraron 3 millones de metros cúbicos de sedimentos del embancamiento portuario marplatense, los que fueron repartidos mediante refulado de



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



arena hacia tres sectores de playas seleccionados: Playa Grande (30%), Varese (10%) y Playa Bristol (60%). De tal forma, las más tradicionales playas de esta ciudad balnearia aumentaron su superficie al incrementarse entre 50 y 100 metros la distancia entre la avenida costanera y el mar. Los trabajos fueron ejecutados por la draga "Amazone", con una capacidad de extracción de unos 20.000 metros cúbicos de arena diarios del acceso del puerto.

El operativo de dragado fue encargado al consorcio argentino-belga Dyopsa SA y Dredging International NV, ganador de la licitación correspondiente. La inversión prevista para el emprendimiento sumó 32 millones de dólares, a un costo cercano a 6 dólares el metro cúbico. El canal pasaría a tener unos 32 pies de profundidad permitiendo la operación de embarcaciones de gran calado.

En octubre de 2000 fue creado el Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata, como Ente Público No Estatal de la Provincia de Buenos Aires. Tiene un directorio integrado por once miembros: un Presidente designado por la Provincia de Buenos Aires, un representante de la Municipalidad de General Pueyrredon, un representante de los municipios de la región, dos representantes de los sindicatos de la actividad y seis representantes del sector privado.

El puerto marplatense volvió a estar amenazado, como había ocurrido varios años antes, por un enorme banco de arena ubicado junto a la escollera Sur, que con sus continuos desmoronamientos obstruía las vías de ingreso. Para eliminarlo habría que volver a realizar una inversión de magnitud, que el Consorcio no podía afrontar por su cuenta. A este problema se le agregaba el hecho de que los sedimentos también se iban acumulando en el interior del puerto, reduciendo el calado de algunos sectores operativos esenciales. La falta de recursos fue demorando los necesarios trabajos de dragado, hasta el punto de tornarse muy conflictiva e insegura la navegación por los canales de acceso, situación que se fue agravando cada vez que se registraban fuertes temporales que reducían aún más las dimensiones del canal.

Debe tenerse en cuenta que, antes de llegar a esta situación extrema, y a pesar de las restricciones de canal que existían hasta entonces, la estación marítima marplatense había podido continuar su operatoria durante los 365 días del año, incluso con una mejora en el alumbrado y el balizamiento, que permitieron la autorización, por primera vez en su historia, de la salida nocturna de los buques. Además, la velocidad de ingreso y egreso, la inexistencia de tiempo de espera de los buques, la mayor agilidad y costos de estiba competitivos, la capacidad de servicios, las medidas de seguridad aprobadas por organismos internacionales, entre otros múltiples factores, lograron que el puerto de Mar del Plata se hiciera atractivo para los operadores de las líneas de transporte internacional por sus ventajas comparativas con otros puertos.

En el mes de septiembre de 2004, se llamó a licitación para ejecutar obras de dragado en los puertos de la provincia de Buenos Aires: Quequén, Bahía Blanca y Mar del Plata. En este último ya se habían extraído 132.000 t en el 2002.

En abril de 2006, cuatro empresas rusas que se dedican al dragado de puertos manifestaron su intención de prestar sus servicios para trabajar en las terminales portuarias de la Provincia de Buenos Aires. El ofrecimiento surgió durante una reunión mantenida en Moscú entre el subsecretario de Actividades Portuarias del Ministerio de la Producción bonaerense, quien viajó a Rusia en busca de compañías de dragado para interesarlas en participar de licitaciones para los 8 puertos marítimos de la Provincia de Buenos Aires, ya que -según se dijo- no existían empresas nacionales que realicen ese trabajo.

Por entonces, diversas instituciones de la ciudad de Mar del Plata volvían a reclamar por la realización de tareas de dragado. Existía una pérdida del 30% de la capacidad navegable en el canal de acceso; punto crítico que obligaba a la realización de peligrosas



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



maniobras para evitarlo. A esto se agregaba el sostenido aumento del tráfico de buques contenedores y el reclamo de los usuarios del puerto en cuanto a poco calado.

En el mes de agosto del mismo año fue presentado un proyecto de ley por el cual se declaraba en emergencia el Puerto Mar del Plata, por la falta de dragado en las vías navegables de acceso al mismo. Por su artículo 2º se reasignaba una partida presupuestaria del Ejercicio 2006 del Presupuesto de la Administración Pública Nacional, para ser destinada al inmediato dragado del Puerto Mar del Plata.

Según se informaba, el dinero que aportaría la Nación a través del proyecto de ley, estaría destinado a "encarar las obras que solucionen el problema de fondo, posibilitando traer del exterior una draga de corte que posibilite retirar el banco de arena" -de más de 1 millón de metros cúbicos- que entorpecía canal principal y la operatoria portuaria, manteniendo en vilo a toda la actividad desde hacía varios años. Esa tarea se estimaba demandaría cerca de 10 millones de dólares.

A mediados del mes de noviembre de 2006, la draga "James Ensor" de la Compañía Sudamericana de Dragado -perteneciente a la empresa belga Jan de Nul Group- finalizó su trabajo provisorio sobre el canal secundario del puerto marplatense, que en esos días era la única vía utilizable para la entrada y salida de los grandes buques. La labor realizada tuvo un costo de 2 millones de pesos. Con este trabajo se buscó mantener operativa a la estación marítima -de acuerdo con lo indicado- hasta tanto se recibiera el dinero para despejar a fondo su boca de acceso

Según reconoció luego el propio presidente del Consorcio Regional Portuario, la draga no había podido cumplir el objetivo previsto, ya que "el banco de arena estaba muy compacto, factor que impidió realizar el dragado previsto". La draga "James Ensor" era una draga de succión, no de corte, por lo cual en determinados sectores no se pudo recuperar el calado de 9,75 metros, tal cual se necesitaba.

Más allá que no lograrse el objetivo de máxima, la obra permitió una mayor elasticidad a la hora de recibir buques de mayor calado. De acuerdo a lo informado, no se habrían succionado más de 115 mil metros cúbicos de arena acumulados en la boca del puerto, por lo que el Consorcio pagó 700 mil dólares.

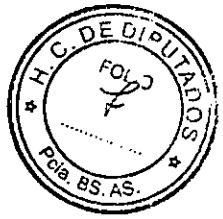
A mediados del año 2007, la actividad de las empresas navieras que operaban en Mar del Plata se encontraba cada vez más comprometida a causa de la reducción del canal de acceso, que volvía a estar amenazado por la presencia de un enorme banco de arena ubicado junto a la escollera sur. Se había establecido un límite de 150 metros de eslora para los buques que ingresaban al puerto, medida que afectaba especialmente a las empresas Maersk, Hamburg Süd y Maruja, las tres compañías que transportaban contenedores, obligando a la última de ellas a dejar de operar por ese motivo.

Las compañías navieras que desarrollaban actividades de transporte de contenedores, expresaron ante los exportadores su buena predisposición a continuar operando pero no podían hacerlo si los problemas de accesibilidad al puerto persistían. Tal como lo denunciaron las cámaras empresariales, ello generaba un alto nivel de incertidumbre entre las empresas pesqueras exportadoras y las importadoras que habían comenzado a utilizar este servicio, ya que el mismo no era por entonces lo confiable que sí era tiempo atrás. Los portacontenedores requieren que el puerto tenga una profundidad óptima. Por su intermedio deberían salir las mercaderías o productos de mar que producen las empresas locales.

Los accesos a la estación marítima se encontraban seriamente comprometidos por la arena que se depositaba entre las escolleras sur y norte. Este fenómeno natural había



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



provocado que el canal principal quedara totalmente obstruido e inhabilitado, por lo que desde entonces, las embarcaciones quedaron obligadas a utilizar el canal secundario.

Con un ancho de apenas 60 metros, la única vía que estaba habilitada para ingresar a la estación marítima ya no admitía la llegada de buques que superaran dicha eslora máxima, por razones de seguridad. El canal secundario de acceso al puerto, que debería tener unos 100 metros de ancho, se encontraba así reducido en un 40%, por lo que las autoridades del consorcio de administración debieron tomar dicha medida preventiva para evitar accidentes.

El canal secundario era la única vía de acceso al puerto y, a pesar de que había sido dragada a fines de 2006, una supuesta rápida acumulación de sedimentos habría provocado que sus dimensiones se redujeran considerablemente. En mayo de 2007 la situación ya era crítica. Según el Consorcio, para salir del paso había que realizar un dragado de 120 mil metros cúbicos de arena, con el que se aspiraba lograr que el canal tuviera entre 90 y 95 metros de ancho y una profundidad de 10 metros; indicándose que "por las características del trabajo en una zona con fuerte oleaje no apta para cualquier draga", y que ese trabajo demandaría unos 50 días.

De tal forma se contrató una embarcación portuguesa denominada "Acróbata", construida en 1974 y reacondicionada en 1999, pertenecía a la empresa Dragamais Argentina S.A. Se suponía que trabajaría en Mar del Plata durante unos 40 días y su objetivo consistiría en extraer entre 160 y 170 mil metros cúbicos de arena del canal secundario de acceso al puerto, a través de un mecanismo de succión.

Según los funcionarios del ente, a través del trabajo encomendado a la draga el canal secundario volvería a tener 100 metros de ancho y 10 de profundidad, para permitir el ingreso de buques graneleros y portacontenedores de hasta 200 metros de eslora.

Se suponía que los trabajos comenzarían el 1 de julio de 2007, pero debido a que el Consorcio Portuario Regional no habría podido contactar a ninguna empresa afincada en el país, la contratada fue demorando varios meses su llegada desde el Brasil, arribando recién al puerto de Mar del Plata el 20 de noviembre de ese año. Según el directorio del Consorcio, la demora se produjo por el tiempo que llevó contactar una empresa internacional "que estuviera interesada en realizar una inversión en la ciudad".

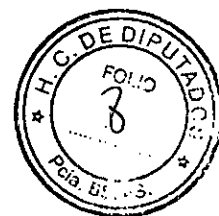
Asimismo se afirmó que: "las mejores condiciones de operatividad del puerto se sentirán hacia 2008, sobre todo en los barcos portacontenedores que ingresan a Mar del Plata para trasladar las exportaciones de origen pesquero". Tal como se mencionó, el canal secundario había sido reacondicionado con poco éxito a finales del año anterior, indicándose en el 2007 que "el resultado no fue satisfactorio ya que retiró un caudal de arena menor al esperado". La obra de dragado de aproximadamente 165.400 metros cúbicos sólidos, a ser removidos y arrojados 6 millas mar adentro en un lugar de "poco impacto ambiental"-según se afirmó-, le costaría al Consorcio Portuario un total de U\$S 758.000, que saldrían de la recaudación de la entidad.

La empresa de origen portugués Dragamais Argentina S.A. había oficializado su decisión de radicarse en la Argentina y tener como base de operaciones Mar del Plata, donde se instalaría con dos dragas ("Acróbata" y "Pelícano", ambas construidas en Portugal) para atender la demanda del puerto local y de otras estaciones marítimas de la región. La filial en el país de la compañía pasaría a llamarse Seadredge Argentina S.A.

En el mes de diciembre de 2007 asumió la presidencia del Consorcio Eduardo Pezzati, quien reconoció que la estación marítima atravesaba por una situación delicada a causa de la falta de dragado, comprometiéndose a trabajar para resolver ese problema e,



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



incluso, para tratar de encontrarle una "solución definitiva" al embancamiento de arena que provoca la escollera sur, obstruyendo las vías de acceso de los buques. Además, reiteró su deseo de ver llegar cruceros turísticos a la ciudad antes de que concluya su mandato, dentro de tres años.

El puerto debía seguir luchando para conseguir los 3,5 millones de pesos que se requerían -según se decía- para poder realizar las obras mínimas de dragado sobre el canal secundario. El principal estaba absolutamente tapado por el banco de arena y para devolverle la operatividad completa se requerían -de acuerdo a los funcionarios- más de 10 millones de pesos.

Por entonces, en la ciudad de Mar del Plata la Ministra Giorgi firmó un convenio con el Consorcio local a efectos de llamar a licitación para la realización de la obra y se comprometió, cuando el pliego estuviera terminado, a aportar un millón de pesos para financiarla. El resto lo aportaría el Consorcio. "Ya hemos solucionado el tema del puerto de Mar del Plata", proclamó Giorgi luego de su rúbrica. En realidad ese millón que aportaría la Provincia estaba destinado a contribuir al plan de remoción de buques hundidos en la escollera sur.

La situación de navegabilidad del canal secundario se agravó al punto que varios buques tocaron el lecho marino al momento de llegar cargados a puerto. Se indicó, entonces, que se trabajaría para que la Nación le otorgue al Consorcio fondos para hacer un dragado capital definitivo, que elimine el banco de arena y rehabilite el canal principal, estando para ello ya aprobada la ley que declaró al puerto local en emergencia y autorizó al Poder Ejecutivo Nacional a destinar varios millones de pesos a esta obra.

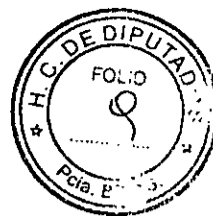
A mediados de enero de 2008, la draga contratada el año anterior para recuperar parcialmente el acceso al puerto local hacía dos meses, seguía sin trabajar; La operatividad del puerto se encontraba limitada, ya que las posibilidades de acceso e ingreso se veían altamente restringidas. El enfilamiento no era directo y las embarcaciones debían realizar un trayecto sinuoso para ingresar.

Como se venía reiterando, con el transcurso del tiempo fue creciendo un banco de arena sobre el morro de la escollera sur, con lo cual el canal principal quedó inutilizado, provocando la imposibilidad de ingreso para buques de cualquier porte. Por su parte, el canal secundario, que se venía utilizando desde hacía varios años, producía sobre el perfil de las dos escolleras un quiebre en el movimiento de los buques, que obligaba a realizar maniobras de seguridad adicionales. No obstante, con ello se lograba que el puerto se mantuviera operable para buques de 180 metros de eslora, es decir, de las características de los que operan habitualmente en Mar del Plata.

Pero la situación se fue agravando en los meses siguientes, ya que el canal secundario (216°), que se encontraba operable, se vio reducido en un 30 % como consecuencia del derrumbe de beril (pared lateral) sur del canal ocurrido durante el mes de marzo de 2006, agravado luego -en los últimos días de julio- por una fuerte tormenta que castigó a la costa marplatense. Esto provocó que las autoridades de la provincia de Buenos Aires, junto al ente administrador del puerto, buscaran en lo inmediato una salida a la urgencia, que provocaría un costo de unos 3,5 millones de pesos. Pero esta alternativa no daría por finalizado el problema, pues no existían garantías para que en el corto plazo se pudiesen producir situaciones de similar gravedad. Por otra parte, como es habitual durante los últimos días del mes de agosto o principios de septiembre, se esperaba la denominada "tormenta de Santa Rosa", una sudestada que podría afectar significativamente el estado del canal de acceso.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



La situación se tornó lo suficientemente grave como para que el puerto ingresara en estado de emergencia. El servicio de portacontenedores que prestaban las empresas navieras en el puerto de Mar del Plata se encontraba interrumpido por parte de una de ellas, Hamburgsud, a la vez que la restante compañía –Maresk- se encontraba operando en condiciones de quebranto a causa de que sólo podía utilizar la mitad de la capacidad de su barco. Se había tenido que reducir la eslora máxima de los barcos portacontenedores, porque la profundidad cambiaba permanentemente en la boca, debiéndose trabajar a media carga: en lugar de transportar 230 contenedores, lo hacían con 130.

Ante esa situación, el Consejo de Empresas Pesqueras Argentinas, hizo pública su preocupación ante las crecientes dificultades que existían en el puerto de Mar del Plata para desarrollar con normalidad la operatoria de exportación e importación de mercaderías, la cual se había visto reducida a su mínima expresión. A mediados de julio de ese año, la entidad advirtió que era esencial resolver la delicada situación de las vías de ingreso y egreso de embarcaciones.

En el mes de septiembre de 2008, el gobernador Daniel Scioli informó que estaba resuelto el dragado para el Puerto Mar del Plata ya que en días más se firmaría un convenio con el gobierno nacional para dragar el puerto local. La Nación aportaría una draga y 17 millones de pesos para retirar 2,5 millones de metros cúbicos de arena que obstruían la entrada de buques a la estación marítima.

Según detalló: "Es inminente el comienzo de las obras de dragado en el puerto local, luego de intensas gestiones realizadas por la Provincia y el Consorcio, la Nación, a través del Ministerio de Planificación a cargo de Julio De Vido, decidió ponerse al frente del tema para resolverlo. Meses atrás se dispuso la reparación de la draga 259 -propiedad del Estado nacional- que ya se encontraba en el astillero Tandanor y, en días más, estará totalmente operativa".

En octubre del 2008, se firmó un convenio entre el gobierno nacional y el gobierno de la Provincia de Buenos Aires para el dragado del Puerto de Mar del Plata, mediante el cual se aportarían 15 millones de pesos para que se trabaje durante dos años con ese objetivo. La Presidenta de la Nación expresó: "Vengo a anunciar el comienzo de las obras de dragado del puerto". A su vez, el presidente del consorcio anunció: "El convenio ya está firmado, y en la semana próxima o la otra, estará la primera transferencia de fondos del gobierno nacional al Consorcio Portuario de Mar del Plata y bueno, a partir de ahí, tratar de que la draga que, seguramente, saldrá hacia fines de noviembre del astillero".

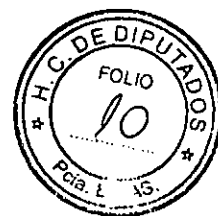
Por entonces se estaban realizando las tareas de dragado del canal secundario, realizado por contrato con la draga Acróbata, que "ya estaba prácticamente promediando su tarea, para la extracción de casi 300 mil metros cúbicos (sic)".

A mediados del mes de enero de 2009, se informó que: "La draga 259 comenzará en febrero el trabajo de dragado y mantenimiento del ingreso al puerto de Mar del Plata con tripulación argentina y a un costo muy inferior a lo que se paga por el trabajo de las viejas dragas extranjeras en otros puertos". En lugar de tener que estar unos 40 días para ser reparada, la embarcación llevaba ya cuatro meses en el astillero Tandanor.

El 20 de febrero, el presidente del Consorcio Regional Portuario, Eduardo Pezzati, dijo que "si todo va bien, antes de la primera quincena de marzo, llegará la draga al puerto de Mar del Plata, que se ocupará de retirar la acumulación de arena, que ya data de más de diez años" y que "en principio, teniendo en cuenta la tarea que tiene que realizar en el canal de acceso, permanecerá aquí 15 meses, como mínimo. Por otra parte -siguió- se le está agregando un equipamiento pedido a Tandanor, consistente en radares y computadoras".



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



Recién el día 23 de abril de 2009 la draga llegó a la Base Naval de Mar del Plata. Según indicó por entonces Eduardo Pezzati, presidente del Consorcio, que permanecería en el puerto de la ciudad unos dos años para limpiar los accesos, se estimaba que la tarea a realizar podría demandar un plazo mínimo de 15 meses en condiciones climáticas y marinas normales. Anunció que "la draga comenzaría a operar en aproximadamente una semana, cuando finalice la etapa de alistamiento".

Pezzati aclaró que "la operación de la draga no generará ningún costo para el municipio, como tampoco para el Gobierno provincial. El Gobierno nacional es el único que ha realizado el aporte de 17 millones de pesos, que están destinados a las tareas de mantenimiento, combustible, aceite y arreglos menores de la draga. Por otra parte, también la Nación se hará cargo de todos los sueldos de la tripulación, entre 9 y 15 personas que van rotando".

Dijo también que el Gobierno ya había girado "una suma cercana" a la mencionada para solventar el inicio de los trabajos y recordó que, una vez completado el alistamiento, la draga comenzará a trabajar con la prioridad de recuperar profundidad y ancho del canal alternativo del puerto, de manera de habilitar el ingreso de buques portacontenedores de más de 150 metros de eslora. Otra prioridad era el dragado de sectores de la Base Naval a partir de la escollera de abrigo, para que puedan arribar más de 14 grandes veleros, con motivo de la Regata del Bicentenario.

A mediados del presente año se informó que el Gobierno nacional había depositado \$ 47.000.000 en una cuenta bancaria del Consorcio, hecho que fue anunciado en los medios de comunicación por el presidente del organismo, Eduardo Pezzatti. El dinero estaría destinado al pago de los gastos que genera la operatoria de la embarcación.

Con relación al plan de dragado, el presidente del Consorcio señaló que "el plan que preparó el responsable técnico de las operaciones, que es un funcionario de la Dirección Nacional de Vías Navegables, responsable de los puertos de Mar del Plata y Quequén, Pérez de la Sierra, prevé la extracción de más de 3 millones de metros cúbicos en varias etapas".

En el mes de junio pasado las empresas pesqueras, ante los inconvenientes operativos del puerto, reflejaban su incertidumbre ante los problemas de accesibilidad, que no solo persistían sino que se agravaban por el banco de arena. Las compañías que operaban buques portacontenedores no podían desplegar su trabajo.

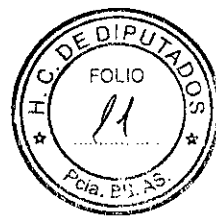
La draga 259 Mendoza, permanecía amarrada en el sector de la Base Naval, debido a diversos problemas surgidos apenas comenzó a operar, entre ellos la rotura de uno de sus motores. La embarcación no había cumplido con las expectativas que se habían depositado durante su prolongada demora en arriba al puerto. Desde que llegó a Mar del Plata, habían sido pocas las jornadas en la que la draga funcionó, hasta entonces no había cumplido su tarea y, lejos de mejorar, la situación del puerto seguía empeorando.

Esta delicada situación tuvo su reflejo el día 28 de junio pasado cuando dos barcos quedaron encallados en el acceso al puerto. Si bien ese día confluía una pronunciada bajamar, ambos incidentes fueron atribuidos a la falta de dragado. Se trataba del potero Taisei Maru, y el buque Letare, de la empresa Solimeno, el primero de ellos debió ser auxiliado por un remolcado, en tanto que el segundo, un buque fresquero relativamente pequeño, recién logró salir gracias a la pleamar.

Ante la delicada situación, los empresarios del sector reclamaron ante el presidente del Consorcio Portuario, Eduardo Pezzati, y al subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación, la adopción de alguna medida ante la falta de dragado del acceso a la



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



estación marítima, ya que la Prefectura Naval estudiaba la posibilidad del cierre del puerto de Mar del Plata por los problemas de seguridad en la navegación.

Recién el día 1 de agosto, y en coincidencia con el varamiento del potero Millennium –que debió ser remolado-, la draga "Mendoza" volvió a trabajar con normalidad en la zona del banco de arena de la escollera norte, del ingreso a la Base Naval local y en el espejo de agua interno, después de un largo período en que no había funcionado debido a que debió ser sometida a arreglos varios. Aunque no al ritmo que se pretendería, las tareas de dragado continuaron durante los días subsiguientes.

Las operaciones comenzaron luego de realizarse las pruebas finales que consistieron en determinar el funcionamiento del motor arreglado -después del cambio de cigüeñal- y de la revisión de los cuatro motores propulsores eléctricos de las hélices, conjuntamente con la inspección de Prefectura Naval para confirmar que todo funcionara bien. Al principio sólo se trabajó en el espejo interior de agua de la Base Naval,

Recientemente, a mediados del mes de septiembre, las autoridades del Consorcio plantearon quitar la restricción para el ingreso de embarcaciones de más de 135 metros de eslora, elevando el margen hasta 160 metros a efectos de que puedan operar nuevamente los barcos portacontenedores. La medida se pretendía adoptar luego de 30 días de trabajo casi ininterrumpido de la draga Mendoza. Sin embargo, los Prácticos del puerto plantearon sus dudas respecto a las reales posibilidades de navegación por el canal, estimando que aún se necesitarían unos 25 días más de extracción de sedimentos para poder admitir dichos barcos.

Cuestionamientos

La realización de trabajos de dragado para el mantenimiento en condiciones de los canales de acceso al puerto de la ciudad de Mar del Plata, ha estado vinculada siempre a diversas situaciones. En principio se han manifestado problemas de carácter técnico y operativo, pero en el fondo subyacen inconsistencias en materia científica y estratégica para el logro de una solución final a los inconvenientes derivados de la acumulación de sedimentos en la entrada a la estación marítima.

En los últimos tiempos, y tal como se detalla en el presente trabajo, se han repetido diversas contrataciones con empresas extranjeras para la realización de tareas de remoción de las arenas en el banco formado entre las escolleras norte y sur del puerto. Para ello se han venido empleando embarcaciones especializadas en el dragado de sedimentos del fondo marino.

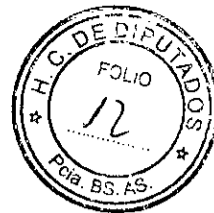
Al analizar la forma en que las autoridades del Puerto Mar del Plata han manejado el permanente problema de obstrucción de la boca de acceso, surgen una serie de interrogantes respecto a las medidas adoptadas. Los cuestionamientos se han originado tanto desde las numerosas entidades vinculadas a las actividades del puerto, como de instituciones y especialistas con incumbencia en la problemática mencionada.

Durante los últimos años, el Consorcio Portuario Regional ha reiterado similares y cuestionables procedimientos para resolver un problema de nunca acabar y que tiene en vilo, periódicamente y por largo períodos, la operatividad de la estación marítima. Entre otros cuestionamientos, cabe destacar los referidos al sistema de dragado adoptado, al tipo de embarcaciones utilizadas, al destino de los sedimentos extraídos, a los reales resultados de los trabajos realizados, al dinero gastado en las contrataciones, etc.

Con respecto al tipo de dragas contratadas, desde el punto de vista técnico se sabe que las dragas de succión sirven sólo para trabajos de menor envergadura y para determinadas características de los sedimentos a remover. Se emplean, por lo general,



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



para trabajos de mantenimiento periódico, pero no en los casos de bancos de arena consolidados, para los cuales es más aconsejable la utilización de dragas de corte.

Sin embargo, y a pesar de la acumulación de aproximadamente 2,5 a 3 millones de metros cúbicos de arena en la boca del puerto, en los últimos 10 años se han contratado dragas de succión, las cuales han demostrado una baja efectividad en cuanto a la extracción de los sedimentos.

De tal forma, y tal como se refirió anteriormente, fueron pagados los servicios de la draga "Acróbata", y también de la "James Ensor", ambas dotadas exclusivamente con bombas de succión. La escuza ha sido que sólo se trataba de remover sólo las arenas del canal secundario.

A fines del año pasado ingresó al puerto de Mar del Plata, la draga "Acróbata", de la firma Dragamais Argentina SA. Según afirmaron las autoridades del puerto, su misión era dragar 160 mil metros cúbicos de arena que le permitirían al canal secundario recuperar un calado de 9,75 metros de profundidad y un margen de operatividad de 100 metros de ancho, para que puedan ingresar grandes buques portacontenedores. La firma manifestó su intención de instalarse en Mar del Plata para atender la demanda del puerto local y de otras estaciones marítimas de la región, y además dedicarse a la comercialización de arena.

La embarcación portuguesa Acróbata, es una draga de succión por arrastre, con una capacidad cántara de 900 m³, fue construida en 1974 y reconstruida en 1999. Fue contratada para realizar el dragado del Canal Alternativo de acceso al Puerto Mar del Plata

Según denunció el Oficial de Marina Mercante Roberto Maturana, "la draga Acróbata, tuvo que ser reconstruida para que comience su operatoria. La bomba de dragado no aspiraba, los motores no andaban, al igual que los sistemas hidráulicos, las compuertas de fondo ya no funcionaban cuando llegó a la ciudad. La draga pocas veces pudo completar la cántara con arena durante sus operaciones, ya que la bomba de dragado no aspiraba y las compuertas de fondo siguieron sin activarse. La arena que chupa la bomba se pierde, no queda retenida en la cántara".

Sin embargo, a fines de junio del 2008 se informaba que se habían efectuado batimetrías indicando que se habían dragado 131 mil metros cúbicos de material del canal secundario. Cabe recordar que, al contratarse sus servicios, se había estimado que el volumen de arena a remover sería de entre 160 y 170.000 metros cúbicos. Para algunos, se estaría pagando importantes sumas del erario público por obras de dragado que no se realizan.

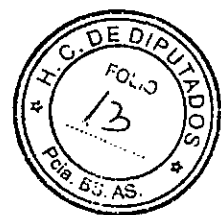
El Consorcio Portuario Regional abonaba a Dragamaris Argentina S.A. a razón de 4 dólares por metro cúbico removido, pero –según trascendió- esa empresa no pagaba a sus proveedores ni a sus empleados; dilación de pagos en materia laboral que llevó a la Justicia Federal a dictar la interdicción de la nave Acróbata, así como el embargo de la misma y de los fondos que el Consorcio debía abonarle.

Otra embarcación de similares características a la anteriormente mencionada y que también fue contratada para liberar de arena el mismo canal alternativo, fue la draga James Ensor, de la empresa Jan de Nul, la cual estaría vinculada a Hidrovía SA, operando en el puerto local hasta que entró a dique para reparaciones.

Como ya se indicó, más recientemente y luego de pedidos de ayuda a la Nación, se suscribió un acuerdo –con la intervención del Ministerio de Planificación Federal- para el dragado del canal principal. Se trató de un convenio de colaboración firmado entre el subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación y el Consorcio Portuario



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



Regional. Para ello se comprometió el envío a Mar del Plata de la draga 259-C "Mendoza", que sería de propiedad del Estado, para realizar esa tarea. Esta nave se encontraba en reparaciones y sería trasladada a la ciudad una vez que concluyeran esas tareas. Estaba previsto que la Nación aportara unos 17 millones de pesos para financiar la obra de dragado.

La draga 259 Mendoza es una embarcación que estuvo paralizada durante mucho tiempo. Algunas versiones cercanas al puerto daban cuenta de que ésa draga estaba para "desguace" antes de que se le diera un destino portuario. El Gobierno Nacional la envió al astillero Tandanor, donde se le hicieron arreglos de fondo para que vuelva a funcionar. Sin embargo, a poco de llegar la draga sufrió inconvenientes técnicos que obligaron a nuevas reparaciones.

Lamentablemente, la draga se demoró en comenzar a cumplir su tarea, en momentos en que, lejos de mejorar, la situación del puerto seguía empeorando. Esta draga, la 259 Mendoza, es la misma que el Gobierno tiempo atrás había prometido que la dejaría en Mar del Plata como puerto de asiento.

Reiteradamente, las autoridades portuarias manifestaron que para la remoción del banco de arena del canal principal se requeriría de otro tipo de draga -o sea de corte- dada la magnitud del trabajo a realizar. Cabe destacar que la contratación reciente de los servicios de la draga 259 "Mendoza", resulta contradictoria, ya que la misma había sido siempre desechada por las anteriores administraciones del Consorcio porque entendían que no era la herramienta adecuada para resolver el dragado.

Este buque es una draga de succión por arrastre fabricada en España hace muchas décadas, tiene más de 116 metros de eslora y una capacidad de succión de 2.183 metros cúbicos. Sin embargo, se informó que extraería 3 millones de metros cúbicos de arena de los canales y dársenas.

El abogado Fernando Corbacho, quien patrocina a una empresa líder mundial en tareas de dragado, denunció que "la draga de succión no sería la solución definitiva del problema sino apenas un paliativo. Por las características del banco de arena del puerto y su grado de compactación era necesaria una draga de corte, que fuera capaz de cortar el médano de sedimentos que después sería retirado. La draga 259 Mendoza 259 chatarra marina -afirmó-, pero aun si estuviera en condición de trabajar, su labor sería perfectamente inútil".

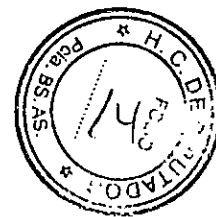
Resulta también contradictoria la elección de ese buque, ya que los especialistas consideraban que era "una draga muy grande para operar en una zona muy compleja", y que la misma mantenía "los vicios de ser una draga del Estado que trabaja para el Estado", motivos por los cuales -según ex funcionarios del Consorcio- rechazaban su llegada. También se decía que la draga 259 Mendoza era "una embarcación seriamente deteriorada, incapaz de realizar un trabajo de las dimensiones del que se necesitaba. No un simple mantenimiento, sino millones de metros cúbicos de arena que debían ser cambiados de sitio"; trabajos que demandarían muchos meses.

Las presunciones sobre la embarcación se confirmaron, inicialmente por la prolongada demora en ser acondicionada en los astilleros Tandanor, así como en las graves roturas en sus maquinarias al poco de llegar al puerto y tratar de iniciar sus tareas. Un cigüeñal y dos bielas deterioradas debieron ser remitidas a Buenos Aires para ser reparadas; costo que se sumaría a los cuantiosos gastos que ha demandado la puesta en funcionamiento de ese buque.

Se decía que la embarcación había sido enviada al puerto de Mar del Plata -de apuro, ante las críticas que surgían por la tardanza respecto a la fecha prometida al firmarse el acuerdo- cuando aún no se encontraba totalmente reparada y, por lo tanto, no apta para entrar en operaciones. Ello ha quedado en evidencia en estos últimos días, de acuerdo



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



con declaraciones del propio presidente del Consorcio quien afirmó que dicha embarcación no estaba en condiciones aptas cuando llegó a Mar del Plata desde el astillero.

Las constancias indican que hubo que invertir en dotarla no sólo de lubricante y combustible, que era lo esperable, sino además en la reparación de dos motores de propulsión, rodamientos, un sistema de medición para la posición y profundidad de los tubos de succión, otro para la navegación y procesamiento a bordo de las tareas de dragado; un sistema de posicionamiento DGPS para relevamiento y proceso hidrográfico integral, la reparación del engranaje del guinche del ancla, más los elementos para dotarla de energía eléctrica en puerto; la manguera de alta presión, más las herramientas y materiales para el funcionamiento. Se agregó, según lo solicitado por la Prefectura, radar de banda S-10, compás satelital, ecosonda, radio baliza satelital, sistemas de identificación automática, respondedor de radar, radioteléfono BLU y receptor de autoalarma. La inversión total requerida habría sido de algo más de \$5.000.000.

Según Roberto Garrone, en un artículo publicado en la edición del mes de marzo pasado por la Revista Puerto, "Un rol importante juega José Pérez de la Sierra, asesor del Consorcio con salario que paga la Subsecretaría de Vías Navegables de la Nación, organismo del cual dependen directamente las dragas del Estado y que incluye a la 259. El funcionario sería el artífice principal de encontrarle un nuevo trabajo a la draga, luego de operar varias temporadas en la Hidrovía, una obra que se dilató en el tiempo y creció en sus costos".

Asimismo, la citada publicación aseveraba que otro motivo adicional para la contratación de la draga Mendoza era "la estrecha relación que existe entre la ministra Débora Giorgi y los referentes del SIPEDyB, el sindicato del personal de Dragas y Balizamiento. José Smith, titular del gremio, es un dirigente cercano a Hugo Moyano y el camionero también habría presionado para que la draga opere en el puerto de su ciudad natal. Al ser del Estado, la draga debe operar con la tripulación completa, todos afiliados a este gremio". "Es una draga cara, que lamentablemente pagaremos todos", opinó un ex funcionario portuario.

Según distintas fuentes consultadas por la Revista Puerto, que asistieron a reuniones donde se analizó la situación del dragado, aseguraron que la Ministra aclaró varias veces que el dragado "se hace con la 259 o no se hace".

Luis Gavilán, miembro de la Comisión Directiva de la Seccional Necochea del SIPEDyB, informó que "La draga funcionará con dos guardias, integrada por 23 tripulantes cada una, que trabajaran 24 horas, durante 14 días". A su vez reconoció que no era la Mendoza la draga adecuada para encarar la limpieza del canal principal de la estación marítima, agregando que "es lo que tenemos, es del Estado, pero no hay otras disponibles". Ello era cierto antes de que asomara la crisis mundial, pero ahora es factible encontrar una embarcación de corte para realizar de manera eficaz el trabajo y hasta quizás, a un costo más competitivo.

Según se ha denunciado, la draga 259 Mendoza actualmente ya no sería propiedad del Estado nacional, sino que pertenecería a Hidrovía. De acuerdo con un informe de la Sindicatura General de la Nación (SIGEN) del 2004, órgano dependiente del Poder Ejecutivo, la draga 259 Mendoza habría constituido un aporte indemnizatorio del gobierno nacional al concesionario Hidrovía.

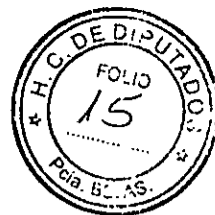
En palabras de Eduardo Pezzati, titular del Consorcio Portuario Regional, se "enviará la draga 259 Mendoza con su personal durante 15 meses. Una inversión hecha de más de 10 millones de pesos y otros 17 que la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables transferirá, una parte este año y el resto el que viene para gastos y arreglos menores, nos va a permitir extraer arena del acceso al puerto de Mar del Plata cuyo canal principal está colapsado, cerrado al punto que hoy se utiliza un alternativo con el riesgo que eso implica y el dragado del espejo interior del puerto, sus dársenas incluido el sector de la Base Naval".

La obra tiene un presupuesto asignado de 17 millones de pesos, cedidos por el Ministerio de Planificación Federal. Ya se habrían gastado entre 4 y 5 millones de pesos para poner en valor la draga en Tandano. Cuando surgió la posibilidad de dragar el acceso, hace tres años, el presupuesto total que se manejaba en los despachos oficiales eran 10 millones de dólares.

Habida cuenta del valor con que se tasa cada metro cúbico de arena dragada, el cual oscila entre 4 y 7 dólares, los contratos para la ejecución de este tipo de trabajos resultan muy importantes desde el punto de vista económico. En la medida en que no existan



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



adecuados estudios batimétricos que determinen con exactitud la profundidad y, por lo tanto, los volúmenes de sedimentos removidos, las empresas pueden declarar sin ningún control los metros cúbicos dragados que luego el Estado convalida en cada certificación y después paga. Esta situación posibilita diversas maniobras entre funcionarios públicos y contratistas privados difíciles de aclarar.

Tal como lo describe el Oficial de Marina Mercante Roberto Maturana: "Durante todos estos años, no se realiza cruce de información entre las inspecciones que se efectúan, tal como lo afirma la SIGEN y la Auditoría General de la Nación (AGN). Recordemos que la concesionaria Hidrovía opera desde la privatización del MOySP. Y los estudios de impacto ambiental tampoco se efectúan a pesar de las reiteradas recomendaciones tanto de la SIGEN como de la AGN. Se draga el Paraná en el área de la Papelera Argentina Celulosa, moviendo las arenas contaminadas a toda la cuenca fluvial. El monopolio del dragado en la Argentina es manejado políticamente y como tal padecemos la aberración del despojo dinerario y el deterioro del medio ambiente"

Las obras de dragado se inician una y otra vez en el puerto marplatense, replicando el modelo Hidrovía: se firma un contrato, y luego se designa una draga inoperante para realizar los trabajos, y en la concesión se les adjudica los fondos para las reparaciones. Es más, las obras se otorgan a empresas privadas donde el Estado pone toda la infraestructura. Pero lo que es peor aún, es el deterioro del propio aparato productivo que esta concepción trae aparejado, pues en prácticamente seis años no se ha reinvertido capital en nuevas maquinarias y materiales, bajándose los niveles de productividad y dejando una pesada herencia.

Según declaró el mencionado Oficial de Marina Mercante: "La falta de control se repite en las costas marplatenses al igual que en las riberas del Paraná. Se pagan millones del erario público por un dragado que no se realiza. La historia de un robo articulado: la draga 259 Mendoza. Siguiendo la funcionalidad portuaria nacional, la gestión de dragado en el puerto de Mar del Plata es otro interesante negociado cometido por distintos funcionarios de turno".

De acuerdo con la opinión del Consejo de Empresas Pesqueras Argentinas (CEPA), respecto a la poca celeridad en la toma de decisiones para hacer frente al constante problema de sedimentación y a las persistentes demoras en implementar acciones concretas: "Es imprescindible solucionar de forma inmediata este tema. Es necesario que los pesqueros operen con más seguridad y no poner en riesgo la continuidad de la exportación e importación de mercaderías través de los contenedores".

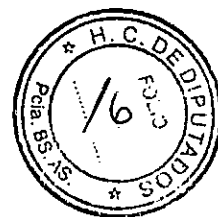
Otro tema controversial respecto a los trabajos de dragado del sector portuario, está relacionado con la protección del ecosistema marino. No tenemos información respecto a que se haya contemplado un estudio de impacto ambiental para determinar cuales serían los efectos redundantes de la remoción de los lodos y arenas contaminados provenientes del espejo interior del puerto de Mar del Plata.

La draga Mendoza realiza cinco viajes entre el banco de arena de la escollera norte y la zona de Cabo Corrientes, donde se deposita la arena extraída, salvo en el primer viaje y en otros alternativos, que llevó el limo (mezcla de arena y barro) extraído del interior de la Base Naval, el cual es arrojado en el denominado vaciadero, ubicado unos 5 kilómetros mar adentro.

Con referencia al destino de la arena extraída, las autoridades portuarias indicaron que: "analizamos con un laboratorio que la arena que se encuentra en el canal de acceso al puerto es utilizable y de las mismas características que la que se encuentra en las playas de Mar del Plata". "La idea -añadió- es que esta arena sea transportada a Cabo Corrientes, y a partir de allí, en una tarea que se llama 'sembrado', que es un tipo de refulado, será volcada suavemente a una profundidad de 6 metros. Se comprobó



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



científicamente que esa arena puede ser transportada por la deriva que viene del sur hacia el norte, y puede terminar en cualquiera de las playas, nuestras o de localidades ubicadas al norte". Sin embargo, no se aclaró que laboratorios y científicos realizaron los estudios que determinaron dichos procedimientos.

Creemos que se debería contemplar -sobre bases científicas y técnicas- la más adecuada forma de extracción, el tratamiento de los materiales extraídos, y la disposición final de los mismos, teniendo muy en cuenta que parte de ellos contienen sustancias peligrosas para la vida marina, tales como hidrocarburos. La preocupación es mayor aún si se tiene en cuenta que los sedimentos extraídos del área portuaria están siendo arrojados a pocas millas de la costa y a no mucha distancia del punto de remoción, motivo por el cual podría también afectar a los balnearios marplatenses. Toda obra de dragado genera problemas de tipo ambiental, los cuales deben ser previstos con antelación para evitar daños de difícil mitigación.

Se deben destinar recursos para los imprescindibles estudios de impacto ambiental previos al inicio de los trabajos de remoción en el sector interno del puerto. De igual forma resulta más que necesaria la implementación de un programa de monitoreo a cargo de profesionales en la materia, el cual deberá poder contar con la participación de organizaciones no gubernamentales vinculadas y especialistas interesados, a efectos del conveniente control de gestión de los trabajos que se implementen.

Por otra parte, cabe destacar la existencia de otro cuestionamiento relacionado con el tema abordado en la presente iniciativa. En el mes de abril de 2008 el Consorcio Portuario Regional nombró un asesor en asuntos operativos e institucionales de desarrollo portuario. Según la publicación "Noticias y Protagonistas" -en su edición del 12 de julio pasado y en una nota titulada "Embarcados"-, se denuncia que: "fue elegido el ingeniero José Pérez de la Sierra, quien en ese momento se desempeñaba como jefe de la delegación Quequén-Mar del Plata. En su contratación no se realizó concurso alguno, y el Consorcio, desempeñándose como una entidad privada, estableció un sueldo de \$3.000 mensuales. En mayo de 2009, el ingeniero se hizo comprar una camioneta Chevrolet S10 de \$90.000, y enmarcó el pedido dentro del proyecto del dragado".

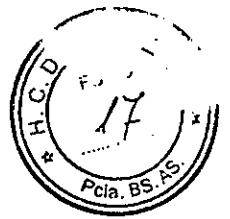
Otro cuestionamiento vinculado con las periódicas obras de dragado, tiene que ver con las empresas contratadas para efectuar esos trabajos. Hasta la década del 90, el mantenimiento periódico del Puerto Mar del Plata -al igual que otros de nuestro país- estaba a cargo de las dragas de la Dirección Nacional de Construcciones y Vías Navegables. A partir de entonces, dichas operaciones de limpieza de los accesos se discontinuó, debiéndose contratar a empresas privadas. Por lo general, la falta de una adecuada planificación en la administración portuaria determinó que esas gestiones se realizaran de apuro al manifestarse graves problemas en cuanto a la accesibilidad a la estación marítima.

En ese sentido, los inconvenientes evidenciados hacia el año 1996 en cuanto a la obstrucción de la boca, llevó a la contratación del consorcio argentino-belga Dyopsa SA y Dredging International NV, ganador de la licitación correspondiente. El eficiente trabajo realizado liberó totalmente los canales de acceso, llevándolos a una profundidad de 32 pies, con el agregado de derivar las arenas extraídas hacia las playas de la ciudad mediante una operación de refulado.

Las notables tareas desarrolladas en poco tiempo, no fueron complementadas con trabajos de mantenimiento en los años siguientes, motivo por el cual la deriva litoral continuó depositando -a continuación del morro de la escollera sur- miles de toneladas de arena limitando cada vez más el tránsito de grandes embarcaciones por ese sector. Esta situación comenzó a tornarse crítica a partir del año 2004, lo que llevó a contratar los servicios de la Compañía Sudamericana de Dragado, perteneciente a la empresa belga Jan de Nul Group, que operó con la draga "James Ensor" en 2006.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



Sin embargo, los trabajos ejecutados no dieron los resultados esperados, motivo por el cual al año siguiente -y debido a la inseguridad del acceso al puerto- se contrató a otra empresa. La decisión recayó en Dragamais Argentina S.A, que empleó la draga Acróbata para cumplir con las tareas de liberación de sedimentos del canal secundario. La historia volvió a repetirse y a los pocos meses las entidades que operan con embarcaciones en el puerto reclamaron por el hecho de volverse a notar escasa profundidad en ese mismo canal.

Sin embargo, y de acuerdo con la información oficial, las batimetrías realizadas a fines de junio del 2008 habrían mostrado que ya se habían dragado 131 mil metros cúbicos de material sólido, más la deriva que aportaría cerca de 15 mil metros cúbicos por mes al canal secundario.

La escasez de dragas en la Argentina, ha sido un problema esgrimido reiteradamente por las autoridades del puerto marplatense, situación que afectaría a Quequén, La Plata y Bahía Blanca, estaciones que también padecerían inconvenientes a la hora de solicitar esta clase de servicios. No resulta clara esta explicación ya que existirían posibilidades de contratar embarcaciones de otras banderas.

En este marco, el Consorcio manifestó públicamente su pretensión de tratar de retener una embarcación de esas características para que estuviera disponible para la realización de tareas de mantenimiento. En esa línea se encontrarían las versiones referidas, por una parte a la permanencia en el puerto de la draga portuguesa Acróbata durante un período de tiempo prolongado.

Llama la atención que las autoridades del Consorcio realicen las contrataciones siempre en emergencia y con empresas que –salvo la que efectuó el refulado en 1998- no demuestran capacidad operativa para realizar eficientemente los trabajos encomendados. Al respecto, cabe recordar que en el año 2006 varias empresas rusas que se dedican al dragado de puertos ofrecieron sus servicios para trabajar en las terminales portuarias de la Provincia de Buenos Aires. Ello fue consecuencia de una gestión específica realizada por funcionarios del gobierno provincial con dicho objetivo, no habiéndose tomado conocimiento sobre los motivos por los que se desestimaron dichas posibilidades.

Era conocido que este tipo de actividades eran manejadas principalmente por cuatro compañías, dos belgas y dos holandesas. Sin embargo, se debe tener presente la forma en que han actuado las autoridades portuarias de la hermana República Oriental del Uruguay ante la aparente falta de empresas en la región para realizar trabajos de dragado. Ellos se contactaron en estos últimos años con empresas asiáticas, lo cual derivó en que la compañía china Shangai Dredging Corporation se presentara y ganara licitaciones para dragar puertos en Uruguay.

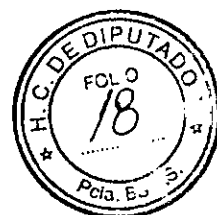
Además de la buena calidad del trabajo realizado en el puerto de Montevideo por dicha empresa, ha sobresalido por el bajo costo en comparación con firmas europeas, siendo intención de aquella permanecer en la región para desarrollar ese tipo de actividades. Es importante mencionar que esta compañía ganó la licitación por una diferencia bastante importante sobre las demás, y esto hace que se fortalezca su presencia, estando actualmente realizando tareas en la región.

Otra cuestión está vinculada precisamente con el costo de los trabajos de dragado. La contratación en 1998 que dio lugar al refulado y repoblamiento de arena en las playas marplatenses, se efectuó a un valor de 6 dólares el metro cúbico, habiéndose extraído unos 3 millones de m³ para lograr una profundidad de 32 pies.

Según se informó oportunamente, la contratación de la draga James Ensor en 2006 iba a insumir un costo de 2 millones de pesos para retirar –de acuerdo a lo estipulado- la arena del canal secundario. Sin embargo, luego de la evidente falta de calado en el mismo, se



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



indicó que solo se habían succionado 115 mil metros cúbicos, por lo que el Consorcio pagó 700 mil dólares a la empresa, es decir algo más de 6 dólares el m³.

En cuanto a la contratación de la draga Acróbata, se había indicado que la misma removería 165.400 metros cúbicos por un costo total de 758.000 dólares a ser abonados por el Consorcio con fondos propios, es decir que el costo de la operación debería haber sido de aproximadamente 4,60 dólares el m³ extraído. De todas formas, al término de sus tareas y al comprobarse con la navegación de las embarcaciones la existencia aún de gran cantidad de sedimentos en el canal de acceso, las autoridades del Consorcio informaron que se habían eliminado solo 131.000 metros cúbicos.

Surge respecto a este tema otro interrogante, ya que se desconoce de qué forma se realizan las batimetrías por las cuales se establece la cantidad de material removido por las dragas. Este es un tema muy importante ya que de ello surgen los importes a abonar a las empresas contratadas. Cabe señalar al respecto una situación recientemente conocida, la cual origina grandes dudas al respecto. A mediados del mes de septiembre trascendió la negativa de los Prácticos del puerto a ampliar la operatoria a naves de mayores dimensiones –superiores a 135 metros de eslora- ante las dudas con referencia a los reales niveles de extracción de sedimentos.

Según trascendió, las autoridades del Consorcio presentaron un estudio de la profundidad del canal secundario que marcaba un cierto grado de avance en la remoción del limo de fondo. La draga, finalmente y 100 días después de que llegara a la Base Naval, habría comenzado a cumplir la función esperada: dragar en continuado.

Sin embargo, resultó extraño que la batimetría no hubiese sido elaborada por los profesionales del Servicio de Hidrografía Naval, la institución especializada en estos análisis de las profundidades marinas, la cual ya ha trabajado para el Consorcio. Según informó la Revista Puerto, el día 31 de agosto se había realizado el relevamiento batimétrico sobre el canal secundario: “a bordo de un barco de pasajeros que opera en el puerto, con un sonar manejado por un técnico de la propia Dirección de Vías Navegables. Lo mismo ocurrió con la batimetría realizada a fines de julio, cuando quisieron develar el grado de precariedad en el canal secundario, mientras se terminaba de alistar la draga Mendoza”.

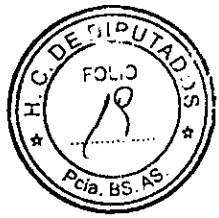
Ante la poca seriedad de las mediciones de profundidad en el crítico sector, una zona de turbulencias y obstáculos en que se ha transformado desde hace unos años y que requiere de precisiones dados los efectos de los vientos y el olaje sobre la navegación en el área, los Prácticos decidieron –debido a los dudosos datos presentados- no ingresar naves de mayor porte hasta que los trabajos de dragado posibiliten una operación segura. Esta situación demuestra que las autoridades portuarias no estarían procediendo de la manera más responsable y criteriosa al respecto.

En cuanto a las operaciones de la draga Mendoza, no está claro cual será el costo total ni el volumen de sedimentos a remover. En principio se informó que se extraería 1 millón de m³, luego se dijo que serían 2,5 millones y posteriormente se mencionó una cifra de 3 millones de m³. Algo similar ocurrió con el tiempo que demandaría el trabajo, ya que se indicó que serían 15 meses aunque luego la estimación se extendía a 2 años.

Menos certezas aún existen respecto al costo que demandará el trabajo de la draga Mendoza. Al promulgarse la ley para el financiamiento de la obra de dragado, se indicó que el costo de extraer un millón de metros cúbicos –así se estimaba el volumen- sería de 10 millones de dólares. Cuando se firmó el acuerdo entre la Nación y la Provincia, se informó que se haría una inversión de más de 10 millones de pesos, aportando la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables otros 17 millones, o sea un total de 27



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



millones. Sin embargo no quedó claro si ese era el presupuesto final, ya que se mencionan aportes para comenzar las tareas y reparar la embarcación.

Los precios que en general se manejan a nivel regional para este tipo de trabajos de dragado por succión ascienden a 4 dólares el metro cúbico, mientras que en el caso de las empresas asiáticas el valor es más bajo: 3 dólares el m³. El costo del dragado depende del lugar donde se opera, el tipo de material a extraer y el volumen del mismo. En lugares complejos, como el interior de los puertos, los valores pueden incrementarse a 5 o 6 dólares el m³.

Resulta poco entendible que las autoridades portuarias esperen hasta que los sedimentos depositados obstruyan casi totalmente la boca de acceso –lo que implica un volumen de entre 2,5 y 3 millones de metros cúbicos- para recién movilizarse en procura del más que necesario dragado. Más aún, tampoco se entiende por qué se contratan en dichas circunstancias dragas de pequeño porte y tecnología inadecuada para succionar arena solo del canal secundario cuando se sabe que al poco tiempo –por desmoronamientos de los taludes formados o por fuerte marejada- el mismo quedará nuevamente casi inutilizable para muchos tipos de embarcaciones.

Como ha venido ocurriendo periódicamente, el Consorcio plantea que no dispone de recursos para eliminar el gigantesco banco de arena que se forma por desidia y falta de planificación respecto al mantenimiento e las vías navegables. De tal forma se vuelve a recurrir al Gobierno nacional en busca de ayuda económica, lo que genera una pérdida de manejo y -como ocurre en las presentes circunstancias- de transparencia en la administración de obras que deberían estar totalmente a cargo de las autoridades portuarias de la región.

Conclusiones

La deriva litoral de sedimentos en toda la costa marítima bonaerense tiene predominantemente dirección sudoeste-noreste. De tal forma, las arenas son transportadas naturalmente a lo largo de la línea de ribera, realimentando las playas en los lugares con esa conformación topográfica. Ante esta circunstancia, toda obra de infraestructura construida en esa franja costera que oficie de barrera para la circulación de las arenas, provocará un impacto ambiental.

La construcción del puerto de la ciudad de Mar del Plata a comienzos del siglo XX provocó, con la interposición de las escolleras de abrigo, un corte abrupto en la deriva que terminó formando un banco de arena en la boca de acceso al mismo. Ello genera, por una parte, la necesidad de eliminar los sedimentos acumulados para posibilitar la operatividad portuaria y, por el otro, resolver el problema de erosión costera que se manifiesta al norte de la estación marítima

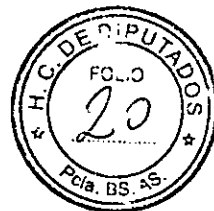
Los efectos devastadores sobre las playas y los acantilados, ocasionados por la constante pérdida de arena a lo largo de la costa del sector, determina la realización de trabajos tendientes a corregir la grave alteración antrópica provocada en el ecosistema, para lo cual son imprescindibles los estudios científicos correspondientes.

La constante deriva de sedimentos desde las playas ubicadas al sur del puerto tiene una culminación abrupta al final de la escollera de cierre de la estación marítima construida sobre ese sector, originándose un banco de arena que va creciendo en volumen con el transcurso del tiempo, ampliando su superficie y, por lo tanto, cubriendo progresivamente gran parte de los canales de ingreso.

Dicho proceso natural es constante, aunque varía en cuanto a magnitud estacionalmente y ha sufrido variaciones a lo largo del tiempo, debido a alteraciones en el flujo



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



sedimentario provocadas -generalmente- por obras de ingeniería de alto impacto ambiental. La carencia de estudios y planes destinados a corregir estos "errores constructivos", así como la falta de trabajos periódicos con el fin de ir extrayendo paulatinamente el material árido que se va depositando en los canales de acceso, provocan una creciente acumulación que termina por complicar la navegación por el lugar.

De tal forma, la operatividad del puerto va siendo cada vez más limitada, ya que las posibilidades de ingreso y salida se ven restringidas de manera creciente hasta tornarse inseguro el derrotero de las embarcaciones. En principio se ven afectados los buques de gran eslora y calado, pero luego complica también a otras naves de menores dimensiones. Este proceso se manifiesta cíclicamente en el puerto marplatense, siendo acompañado por los reclamos de todas las instituciones que desarrollan actividades en el mismo.

Las voces de alerta iniciales se van incrementando en cantidad hasta llegar a reacciones airadas de todos aquellos sectores que se ven perjudicados con las limitaciones impuestas por las restricciones operativas. Las autoridades portuarias actúan por lo general asintiendo sobre el problema y planteando soluciones, las cuales se vinculan siempre con contrataciones de dragas, tramitaciones que se prolongan por meses y buques que demoran en arribar. Más aún, por lo general son embarcaciones poco aptas para el tipo de tareas requeridas y que, por lo tanto, no resuelven totalmente los problemas.

El Consorcio Regional Portuario, durante la última década ha esperado a que la situación sea incontrolable, por la magnitud de los problemas operativos, ya que llega un momento en que comienza a dificultarse la entrada y salida de buques de mayor porte. Con un sistema que vaya derivando de manera eficiente y rápida las arenas que llegan al canal de acceso del puerto de Mar del Plata, estas situaciones no volverían a producirse.

En gran medida, la operatividad se soluciona definitivamente tomando la decisión política de establecer un sistema de mantenimiento que funcione en forma permanente para liberar de sedimentos la boca, a medida que estos tienden a asentarse allí. Este debe ser un objetivo primordial para quienes tienen a su cargo la administración del Puerto Mar del Plata

El panorama es complicado, ya que mientras la acumulación de arena va obstruyendo el canal principal, cuando éste se encuentra prácticamente obstruido se pasa a utilizar el canal secundario para el acceso y egreso, pero el mismo también va sufriendo limitaciones, pasando a ser cada vez más angosto y menos profundo. De tal forma, exportaciones y las importaciones que se realizan por ese puerto bonaerense se ven obstaculizadas periódicamente.

En estos últimos años el mencionado puerto ha vivido de emergencia en emergencia por la falta de profundidad en sus accesos, circunstancia que pone en jaque no sólo su futuro sino también su presente en el desarrollo del comercio exterior.

La situación se complica más desde el punto de vista de la industria pesquera, si se pierde la operación del puerto de Mar del Plata no sólo se crea incertidumbre en torno a la operatoria de exportación de los productos pesqueros, sino que se agregan costos. En el presente contexto de crisis en los mercados internacionales y caída de los precios ante la falta de demanda, el panorama es preocupante para las empresas, lo que se podría traducir en serios inconvenientes económicos y sociales en la ciudad.

Desde hace años se les promete a las entidades que invierten, se esfuerzan y producen en el puerto, que se llevará a cabo un trabajo de mantenimiento eficiente sobre el mencionado y conflictivo sector.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



Las autoridades portuarias han aplicado el simplista método de remover las arenas acumuladas entre las dos escolleras de cierre -luego de varios años sin efectuar tareas de mantenimiento- para así dejar liberada la boca de acceso. Para ello se han venido utilizando periódicamente buques para el dragado de los sedimentos que obstruyen los canales de ingreso y egreso de las embarcaciones. Desde luego, se trata de una solución meramente temporal, por lo cual debe reiterarse periódicamente con los costos que ello significa y los inconvenientes producidos para la operación del puerto en los momentos en que se realizan dichas tareas.

Dada esta situación, resulta más que evidente la conveniencia de adoptar soluciones alternativas para resolver este conflicto entre la naturaleza y las necesidades derivadas de las actividades económico-productivas humanas. Existen otro tipo de medidas para dar respuesta al problema suscitado, las cuales han surgido luego de importantes estudios en la materia. Estas metodologías no son nuevas ni ajenas al conocimiento de todos aquellos vinculados con la problemática portuaria y costera en general.

En el caso del litoral marítimo del sudeste bonaerense, constan importantes trabajos científicos relacionados con la deriva de sedimentos; mientras que con especial referencia al Puerto Mar del Plata se han realizado estudios pormenorizados de la situación, de los cuales han surgido una serie de alternativas para su resolución mediante obras de ingeniería. Sin embargo, hasta el presente las mismas no han sido evaluadas ni consideradas seriamente, insistiéndose con los tradicionales mecanismos de dragado mediante buques contratados.

De más está decir que, además del alto costo que significa este tipo de operaciones, no caben dudas respecto a que de ninguna forma se solucionan los problemas de acumulación de sedimentos. Muy por el contrario, debido a la inoperancia de las autoridades, a cuestiones económicas, a imposiciones del mercado para este tipo de servicios de mantenimiento, o por otras poco claras, la realidad demuestra que -durante algunos lapsos- es mayor el tiempo en que la navegación por la boca del puerto se efectúa en condiciones de seguridad precaria, que con los canales en óptimas condiciones de amplitud y profundidad.

Respecto al logro de una solución racional y definitiva a este reiterado problema que afecta la operatividad del puerto y la preservación de las costas, hemos presentado diversas iniciativas legislativas que, de llevarse a cabo, estamos convencidos lograrían transformar radicalmente las permanentes incertidumbres por una permanente seguridad en cuanto a la regulación de un sistema que mantenga en condiciones adecuadas la navegabilidad en la boca de acceso, sin por ello entorpecer la dinámica natural de las arenas a lo largo de la costa.

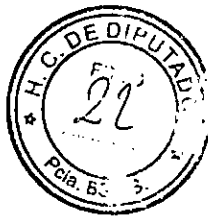
Al respecto, esta Honorable Cámara de Diputados aprobó el día 16 de abril de 2008 la Declaración por la cual se solicitó al Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata que "efectúe un convenio con el Centro de Geología de Costas y del Cuaternario, dependiente de la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMDP), para la realización de un estudio científico que sirva de base para solucionar los problemas de obstrucción del canal de acceso al Puerto Mar del Plata, originados por el embancamiento de arena".

En el mismo sentido, fue aprobada una Resolución por medio de la cual se decidió "solicitar del Poder Ejecutivo Nacional su apoyo al Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata, a efectos de posibilitar la realización de un estudio científico-técnico y las obras de ingeniería que permitan solucionar definitivamente el embancamiento de arena que obstruye el canal de acceso al Puerto".

Ambas iniciativas fueron acompañadas por extensa fundamentación en la que se realizaba una pormenorizada descripción de los diversos estudios particularizados



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



realizados respecto a dicha problemática y que, por lo tanto, avalaban las iniciativas que en forma complementaria sancionó positivamente esta Cámara.

No hemos tomado conocimiento de que el Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata haya efectivizado las acciones planteadas en la mencionada Declaración y apoyadas por la posterior Resolución de esta Cámara. El Centro de Geología de Costas y del Cuaternario, instituto científico dependiente de la facultad de Ciencias Exactas y Naturales –Universidad Nacional de Mar del Plata- no habría sido contactado en los meses siguientes a la sanción de las citadas iniciativas legislativas.

Los sectores que desarrollan actividades en el puerto, reiteradamente deben reclamar y esperar un dragado que le permita recuperar la operatividad que debería poseer. Desde hace muchas décadas es sabido que la arena se acumula formando un banco en el canal de acceso principal y en el secundario, restando cada día posibilidades de desarrollo a la estación marítima.

Por razones inexplicables, las autoridades portuarias parecen no comprender que resulta imprescindible buscar otra solución –más allá del periódico dragado con embarcaciones equipadas especialmente para esas tareas- a fin de dar respuesta a la constante acumulación de sedimentos.

No se trata de un mecanismo opcional alternativo a un sistema en aplicación simple, económico, eficiente, de rápida implementación y que garantiza largos periodos sin necesidad de trabajos similares. Todo lo contrario. La forma en que se ha venido encarando este reiterado inconveniente ha sido compleja, muy costosa e ineficaz, ya que al poco tiempo los trabajos deben volver a realizarse.

Como hemos sindicado, el mencionado proceso de embancamiento está directamente relacionado con la pérdida de arena en las playas de la zona. Tuvo su origen a partir de la construcción del puerto en Mar del Plata y ha continuado hasta el presente. Se trata de un proceso natural afectado por una obra de ingeniería, lo que determina un impacto ambiental al discontinuarse el ciclo de movimiento de los sedimentos costeros.

Los trabajos de refulado de arena desde la boca del puerto hasta las playas ubicadas al norte han demostrado su eficacia, aunque limitada en el tiempo al no realimentarse el sistema con más material extraído de aquel conflictivo lugar o de otros sitios cercanos. Las arenas, arrastradas por las corrientes hacia el norte, van ocupando el espacio dejado por otras, pero el proceso -autosuficiente en el ciclo natural- necesita de un mecanismo que recomponga el sistema permitiendo que los sedimentos vuelvan a circular a lo largo de la línea de ribera. Para ello las arenas deben ser transportadas desde el morro de la escollera sur hasta –al menos- Playa Grande, el balneario colindante con el puerto hacia el norte.

Entre los meses de septiembre y enero de 1998, se realizó un dragado capital en el Puerto Mar del Plata. Las arenas extraídas de la boca de acceso, en lugar de ser arrojadas al mar adentro como es de práctica común en estos trabajos, fue utilizada para repoblar las playas marplatenses. Este cambio de actitud respecto a la forma tradicional de operarse con el material removido, tuvo su origen en las gestiones desarrolladas por la Comisión Mixta para la Recuperación del Puerto y las Playas, la cual fue creada por Ordenanza municipal y que cuenta con participación amplia de entidades relacionadas con dicha problemática.

La mencionada Comisión recomendó, con la intervención de prestigiosos especialistas en materia de geología costera y en obras de defensa marítima, un procedimiento que es común en otras partes del mundo. En aquellos países que tratan de forma integral el manejo costero y que poseen políticas a corto mediano y largo plazo para la sustentabilidad de los frágiles ecosistemas ubicados a lo largo del litoral marítimo,



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



desarrollan planes que posibilitan un mantenimiento de dichos espacios de manera de permitir el necesario equilibrio, impidiendo su degradación.

El refulado de arena desde el fondo marino hacia las playas para permitir su redoblamiento, constituye en otras regiones del planeta una práctica normal. En nuestro país prácticamente no existían antecedentes, a pesar de los numerosos estudios realizados por investigadores e instituciones nacionales, contándose con algunos de ellos de carácter particular sobre la región sudeste bonaerense; y hasta trabajos de investigación puntuales sobre este crítico sector geográfico, contándose asimismo con series históricas de datos. Todos estos estudios aconsejaban enfáticamente la aplicación de procedimientos de refulado, dados los signos de acelerada erosión que registraban las costas.

El dragado de la boca del Puerto Mar del Plata —concretado a fines de 1998— complementado con el refulado para el repoblamiento de arena en las playas marplatenses, tuvo un notable éxito ya que logró simultáneamente eliminar la obstrucción de los canales de acceso y amplió significativamente la superficie de los balnearios. Quedaron así demostradas las ventajas de aplicar mejores métodos, más aptos desde e punto de vista técnico y científico, y económicamente accesibles, más aún teniendo en consideración los beneficios a mediano plazo.

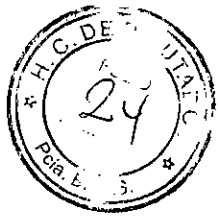
El pasado año, ante la imperiosa necesidad de remover el gran banco de arena formado en la boca de acceso al puerto, diversas instituciones y Cámaras —entre ellas la que nuclea a los empresarios de balnearios, restaurantes y afines— plantearon la conveniencia de volver a repetir el procedimiento de dragado adoptado en la década anterior con excelentes resultados, es decir con refulado de arena hacia las playas. Sin embargo, las autoridades desatendieron dicha sugerencia y —sin mediar explicaciones— emprendieron una vez más el archiconocido trámite de pedir a otros organismos un aporte millonario para contratar una draga con el fin de superar la emergencia portuaria mediante una operación tradicional de desobstrucción de sedimentos.

La falta de dragado compromete seriamente la actividad del puerto, lo que puede implicar llevarlo al colapso en el corto plazo. Las entidades que desarrollan actividades en esa estación marítima se han visto en la necesidad de reclamar la urgente intervención del Consorcio, así como de la Provincia y hasta de la Nación, cada vez en que la acumulación de sedimento complica la operatividad de la terminal marítima.

El año pasado fue declarado por ley nacional “en emergencia” al Puerto Mar del Plata, debido a la falta de dragado en las vías navegables de acceso al mismo. Dicha declaración constituye, por otra parte, una demostración de la poca capacidad del Consorcio Portuario Regional para dar respuesta a un problema que no es sorpresivo.

En la actualidad, por razones de seguridad de navegación, la Prefectura Naval con asiento en Mar del Plata ha limitado el acceso de buques de una eslora mayor de 160 metros, restringiendo también la operatoria a las horas diurnas y con vientos no superiores a los 30 kilómetros por hora. Esta medida provoca efectos comerciales negativos, pues pone en serio riesgo la continuidad operativa de las principales empresas navieras que operan en el puerto marplatense y hace casi nula la posibilidad de operar con buques graneleros, que por su calado no podrían realizar maniobras de salida en condiciones mínimas de seguridad, una vez cargados.

Corresponde señalar que el Consorcio, a partir de la transferencia del Puerto Mar del Plata, asumió el compromiso de mantener en óptimas condiciones los accesos al mismo. La situación generada por la escollera sur, la cual opera como una barrera a la libre circulación de las arenas, requiere una remoción permanente del material acumulado.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

La contratación de una draga de mediano porte para trabajar durante algunos meses a efectos de devolverle profundidad al canal alternativo, demostró ser una pérdida de tiempo y dinero ya que al poco tiempo las condiciones para operar con comodidad y con seguridad eran cada vez más limitadas. Mientras no sean retirados los sedimentos que impiden utilizar la principal vía de acceso al puerto, la operatoria de las embarcaciones se verá comprometida.

Respecto a las embarcaciones que durante la última década han sido contratadas, se han producido diversas y similares incongruencias. A las poco entendibles demoras en el comienzo de las tareas de dragado, se agregó el cuestionamiento respecto al no contar las embarcaciones con las características, condiciones y los elementos necesarios requeridos por las circunstancias que debían afrontar. El resultado de los trabajos no fue satisfactorio en ninguno de los casos anteriores, ya que retiraron caudales de arena menores a los esperados.

De hecho, el dragado del canal secundario que se ha venido realizando en los últimos años, ha demostrado su ineficacia al no resolver el problema de liberación de la acumulación de sedimentos en dicho canal. A poco de finalizarse los trabajos contratados, las condiciones de accesibilidad volvías a ser precarias. Peor aún, no se solucionó el problema de fondo, es decir la limpieza total de la boca de acceso.

La contratación periódica de dragas no ha podido mantener en condiciones óptimas - respecto al ancho y profundidad establecido originalmente- los canales de acceso. Muy por el contrario -como se ha dicho- la mayor parte del tiempo los mismos se encuentran con grandes limitaciones para su tránsito, tanto por el calado como por el ancho disponible y la trayectoria que se debe seguir en cuanto al enfilamiento de las embarcaciones.

El "tradicional" dragado que realiza esporádicamente el Consorcio no resulta de ninguna manera barato. Los actuales trabajos demandan cifras millonarias, pero no le permitirá, ni al Estado Nacional ni a la Provincia de Buenos Aires, y menos aún al municipio, desentenderse definitivamente del problema. En efecto, al poco tiempo serán necesarios tareas similares de mantenimiento de la vía navegable los cuales, como ha venido ocurriendo durante los últimos años, se irán postergando por falta de recursos del Ente administrador regional. La historia volverá a repetirse con nuevas y prolongadas gestiones con el Gobierno nacional a fin de conseguir los imprescindibles y cuantiosos fondos públicos para remover la gran masa de sedimentos que se habrán acumulado luego de varios años.

Se estima que entre 20.000 y 50.000 metros cúbicos de sedimentos se acumulan allí por mes, lo que representa un volumen de entre 240.000 y 600.000 metros cúbicos por año. Es decir que diariamente la deriva estaría depositando más de 1.000 m³ de arena en los canales. Si se tiene en cuenta que el costo de dragado oscila entre 4 y 6 dólares por metro cúbico removido, ello significaría un costo diario de entre 4.000 y 6.000 dólares. Al multiplicar estos valores por el acumulado anual la suma ascendería a unos 2 millones de dólares, cifra que se va acumulando ante la falta de trabajos de mantenimiento.

Por lo tanto, no se comprenden -desde un criterio de una administración eficiente de los recursos del erario público- los motivos por los cuales se continúa insistiendo con la contratación millonaria de embarcaciones para dragar, cuando existen procedimientos alternativos que demandarían cifras menores a mediano y largo plazo; con el agregado de disponerse de un sistema de mantenimiento permanente que aseguraría una óptima operatividad del puerto.

Así pues, la verdadera y definitiva solución de este problema consiste en realizar una obra que permita evitar la acumulación de arena contra el morro de la escollera sur. La reiterada y costosa contratación de dragas -en su mayoría no adecuadas para los trabajos que demanda la constante acumulación de sedimentos en la boca del puerto, las



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



características del banco conformado, así como la resolución integral de la alteración provocada al equilibrio natural de realimentación de arena en las playas, requiere de otro tipo de procedimientos de limpieza permanente de los canales de acceso.

En caso de no procederse a brindar una solución definitiva para la obstrucción del acceso a esta estación marítima, se continuará atendiendo la urgencia del problema, más no el problema en sí, con el consecuente riesgo de dejar al puerto inutilizado y sin posibilidades de recuperar la carga impedida de transportar, así como la pérdida respecto a la seguridad de contar permanentemente y en óptimas condiciones con esta estación marítima para la salida y entrada de productos. Así, se caería en un retraso imposible de recuperar, más aún en los últimos años en que el país tomó un perfil fuertemente exportador, pero arriesgándose a no poder utilizar el único puerto limpio, sin factores contaminantes, del litoral marítimo bonaerense.

Indudablemente, la desobstrucción total de los canales de ingreso le devolvería la operatividad perdida y lo pondrá en condiciones inmejorables de cara al futuro, posibilitando desarrollar –particularmente- el movimiento de contenedores vinculados con los productos alimenticios que se viene consolidando, generando un servicio muy importante para la zona sudeste de la provincia de Buenos Aires.


Si tenemos en cuenta que en el año 2005, durante el paro de actividades que se prolongó por 80 días, se perdieron en promedio un millón de pesos por día, sería inimaginable entonces las pérdidas que se podrían generar en las exportaciones argentinas si el Puerto Mar del Plata dejara de ser operable por la falta de dragado.

Tal como se puede observar a través de los antecedentes sintetizados en los presentes fundamentos, aparecen una serie de interrogantes respecto a las decisiones tomadas por las autoridades portuarias, los cuales deberían ser adecuadamente explicados. Los mismos se relacionan principalmente con la contratación de trabajos de dragado, las modalidades adoptadas, los problemas técnicos, los recursos gastados y los resultados obtenidos, así como respecto a los estudios que deberían haberse llevado a cabo para determinar otras alternativas a las contrataciones efectuadas.

El mantenimiento en óptimas condiciones operativas de la estación marítima situada en Mar del Plata es un tema estratégico y clave para la ciudad, la región y la Provincia, en el que el paso del tiempo no favorece a nadie. La situación es sumamente delicada. La obstrucción de los canales es uno de los problemas principales a los que se enfrenta el puerto, en la medida que provoca la restricción de sus operaciones. No se trata de una mera cuestión técnica, ya que si se paralizan las actividades, ello provocará altos costos económicos y sociales.

Todos estos inconvenientes, avalan la postura que hemos planteado a través de las iniciativas legislativas presentadas y referidas precedentemente, en el sentido de buscar otro tipo de sistema para mantener en condiciones los accesos a la estación marítima.

Por los fundamentos expuestos consideramos que el Poder Ejecutivo, a través del Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata, debe informar a la brevedad sobre los diversos aspectos planteados en la presente con referencia a los trabajos de dragado de los canales de acceso a la estación marítima:


CARLOS ALBERTO NIVIL
Diputado Provincial
H. Cámara de Diputados
Pcia. de Buenos Aires.