

VISTO

El expte. CPRMDP Nº 3002/2013, que trata sobre los trastornos operativos reinantes en el Puerto de MDP por la gran cantidad de vehículos de transporte y derivados que malutilizan espacios publicos; y

CONSIDERANDO

Que, a instancias de la Gerencia Operativa del CPRMDP, se formaron los presentes actuados en virtud del caos operativo reinante por la diseminación de vehículos de carga y sus sucedáneos (acoplados, remolques, tractores y similares), quienes – en ocasión del despacho aduanero y/ o de la carga y descarga de mercancías – llevan a cabo las respectivas esperas en zonas del puerto de MDP no habilitadas al efecto.

Que, en virtud del perjuicio que ello apareja, intervino la Gerencia antes relacionada a través del informe que a continuación se transcribe en un todo:

“Motivan las presentes actuaciones la insostenible situación que se presenta en distintos sectores dentro del ámbito de esta Jurisdicción Portuaria, con la constante diseminación de Camiones de Pescado fresco, Semirremolques y Camiones Portacontenedores por la totalidad de la presente estación marítima, sin respetar los lugares habilitados para su aparcamiento.

Lo antes expuesto produce un grave trastorno a la operatoria portuaria, al entorpecer el normal flujo de circulación dentro de las diferentes arterias que conforman un conglomerado sistémico del puerto considerado como unidad y que entorpece el adecuado aprovechamiento del mismo como nodo logístico de intercambio de bienes y mercancías, causando además de perdidas de tiempo en la operativa como así también accidentes con distintos vehículos que transitan por la zona portuaria.

Es dable mencionar que por esta Gerencia se mantuvo contacto con Despachantes Aduaneros que operan en el Puerto local, los que informan que muchos de los camiones que se ven estacionados lo están al aguardo de la finalización de la documentación pertinente por parte de Aduana para poder luego trasladar los Contenedores al Puerto de Bs. As. Por su parte y consultado a ese respecto personal de la Aduana MDP, este hizo saber que son los Despachantes Aduaneros los que retrasan la salida del Camion Portacontenedores por no contar con personal suficiente para realizar los tramites en forma agil.

Por su parte, los Camiones de Pescado fresco que se encuentran estacionados lo hacen por la facilidad de tener el vehiculo cerca de las terminales portuarias, habiéndose detectado casos que los choferes dejan los acoplados o arañas estacionadas por días y se retiran del puerto solamente con el Tractor, lo cual en todos los supuestos resulta prescindente de la ordenación dispuesta por la autoridad portuaria en cuanto a los lugares específicamente habilitados para ese fin.

Por lo expuesto esta Gerencia Operativa, y luego de reuniones mantenidas con la Superioridad, entiende conducente el dictado de la normativa que parta de la base de prohibir expresa y terminantemente el estacionamiento de camiones, tractores, acoplados, o aparejos similares en todo el ejido del Puerto salvo los lugares expresamente habilitados para tal fin, bajo apercibimiento de imponer sanciones que violenten la regla antedicha, ya que con dicha infracción se está produciendo un claro menoscabo al adecuado uso del Puerto sometido a la administración del CPRMDP.

En dicho sentido, la escala de sanciones a aplicar podría ir desde el apercibimiento frente a la primera infracción constatada, pasando por multa de \$1.000.- para la segunda; \$2.000.- para la tercera y desde \$ 5.000.- para la cuarta en adelante pudiendo incrementarse este último monto proporcionalmente en virtud de la reiteración de infracciones acumuladas; sin perjuicio de la imposibilidad en todos los casos de ingresar a las terminales del Puerto de MDP hasta tanto la multa no sea abonada, prohibición esta que comprenderá tanto al titular del vehículo cuanto a la imposibilidad de ingresar con el mismo a zona operativa cualesquiera sea el sujeto que pretenda operarlo. Asimismo podría implementarse, como se

hace en otras reglamentaciones del CPRMDP, que las multas abonadas por los infractores dentro de un plazo de 72 hs. a contar desde su notificación tengan una bonificación del cincuenta (50%) de su valor total.

Para finalizar, se deja aclarado que aquello que aquí se propone no supone ni debe ser visto como un escollo al tráfico de camiones sino antes bien una medida en pos de coadyuvar a un mejor orden en la operatoria portuaria, en el marco de una estación marítima ya de por sí colapsada en sus espacios físicos, todo lo cual redundará en una mayor eficiencia en su utilización.

Con lo antes expuesto se eleva el presente a los fines de su conocimiento y prosecución del trámite”.

Que en idéntica línea se expidió la Gerencia de Seguridad, manifestándose en el informe cuyo contenido reza lo siguiente:

“Vienen las presentes actuaciones referidas al estado de situación vinculado con el caos reinante en función de los distintos vehículos de transporte que pululan constantemente por el Puerto, los cuales se detienen a la espera del despacho aduanero y/ o de la carga/ descarga de mercancías en lugares no habilitados al efecto.

Como bien lo pone de manifiesto la Gerencia Operativa, tomando al puerto como un todo homogéneo interconectado en pos de lograr la funcionalidad para la cual existe (permitir el despacho de bienes por agua a través de la interfaz terrestre que provee la infraestructura portuaria), la situación antes referida no solo produce un coartamiento a la operatoria portuaria sino que pone en tela de juicio la seguridad tanto de personas cuanto de cosas, estado este que debe de ser remediado a la brevedad en pos de evitar la causación de males mayores.

Con lo antes expuesto se eleva el presente informe a sus efectos”.

Que, a su turno, intervino la Asesoría Legal externa del CPRMDP, quien se manifestó en el sentido que a continuación se indica:

VISTO: El pase de los presentes actuados, realizado a esta Asesoría Legal por la Gerencia General del CPRMDP; y

CONSIDERANDO: 1. Que se instruyen los presentes actuados, a instancia de la Gerencia Operativa del CPRMDP, en virtud del trastorno operativo que se encuentra sucediendo en el Puerto de MDP como consecuencia de los camiones que se encuentran diseminados en la totalidad de la estación marítima, bien a la espera de despacho aduanero o de carga y/ o descarga de mercancía.

En esa línea propone la Gerencia Operativa, en forma concordante con la de Seguridad del CPRMDP, la implementación de un régimen de sanciones frente a la violación de las pautas de adecuada utilización del Puerto que fija el presente ente de gestión portuaria en su carácter de administración de la estación marítima MDP, la cual partiría de la regla que no podrán estacionarse camiones, remolques o vehículos similares sino única y exclusivamente en los lugares habilitados a dicho fin.

2. Huelga aclarar a ese respecto que, conforme lo ha expuesto en múltiples oportunidades el presente órgano de asesoramiento legal antes de ahora, que el CPRMDP constituye un ente público no estatal que tiene imputada transestructuralmente la función referida al gerenciamiento del Puerto de MDP en su condición de bien del dominio público de la Provincia (art. 2340 inc. 2 CC).

Y dicha función, dado el fin involucrado en su desenvolvimiento, asume un cariz público, ello así tal y como reconoció expresamente la SCBA (autos “Consortio Technostroy – Export- Boskalis c/ Consortio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca s/ recurso de amparo –cuestión de comp. art. 6º C. C. A.”. SCBA, B 57096 I 18-2-97 y más recientemente “Consortio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca c/ Pentamar S. A. y H. A. M. sucursal

Argentina S. A. s/ proceso urgente de medida autosatisfactiva y medida cautelar”, fallo del 23-10-02, con nota de Botassi Carlos, “Un cambio sustancial en el proceso administrativo bonaerense”, JA, diario del 18/12/02).

3. Consecuencia de lo antes expuesto y dada la condición dominial del Puerto es la sujeción a un plexo que exorbita las normas que rigen las relaciones entre particulares, cuyas singularidades determinantes resultan ser las que a continuación se esquematizan, a saber:

- Caracteres: inalienabilidad, imprescriptibilidad e inembargabilidad; y
- Policía: La cual a su vez se desagrega en una doble manifestación:
 1. Regulación de los Usos de que la cosa es susceptible: el cual podrá ser general o especial, este último con matices; y
 2. Protección de la cosa pública (Ampliar por el particular en Marienhoff Miguel S., Tratado de Derecho Administrativo, tomo V, 4ª edición actualizada, Abeledo-Perrot, ps. 262 y ss).

Como puede advertirse de lo esbozado, una de las exteriorizaciones específicas del peculiar marco jurídico de los bienes públicos resulta ser la necesidad de disponer el modo en que la cosa se utilizará, a más de la protección de ella tanto desde el plano físico cuanto jurídico. Y a través de la pretensa reglamentación a dictar no se está haciendo más que regular el primero de los aspectos reseñados, que constituye una típica manifestación de la policía de la cosa pública y que cae bajo la órbita específica de la autoridad portuaria.

4. En ese contexto no debe perderse de vista que – como bien lo remarcan las Gerencias Operativa y de Seguridad en sus respectivos informes – el puerto es un ámbito espacial complejo cuyo cometido existencial radica precisamente en la facilitación del tráfico comercial, al ser el nodo que sirve de interfaz para el intercambio de mercancías por agua (Villegas Basavilbaso Benjamín, Derecho Administrativo, t. IV, Tea, Bs. As., 1952, ps. 638 y ss; y Álvarez- Gendín Sabino, Tratado General de Derecho Administrativo, t. III, Bosch, Barcelona, 1973, ps. 307 y ss).

De allí que en su adecuado ordenamiento se encuentran implicadas no solo la seguridad pública sino el uso más eficiente del bien, lo que redundaría en un beneficio al conjunto de los sujetos que se valen del mismo para el desenvolvimiento de actividades comerciales que al fin de cuentas le reportan la obtención de ventajas económicas en su favor (Bielsa Rafael, “Estudios de Derecho Público”, tomo II, Derecho Fiscal, Depalma, Bs. As., 1951, p. 349).

5. Para finalizar, huelga aclarar que toda norma dictada en ejercicio del poder de policía comprende no solo la facultad de fiscalizar su observancia, sino también de imponer sanciones frente a su incumplimiento, conforme lo pone de manifiesto la doctrina especializada (Ver por todos a Barra Rodolfo, “Hacia una interpretación restrictiva del concepto jurídico de servicio público”, LL 1983-B,363”).

Que, en virtud de las consideraciones antes expuestas, las cuales el presente órgano comparte in totum, corresponde el dictado de la presente resolución por el cual se deje en claro que el principio que reina en materia de utilización de los espacios portuarios por vehículos de carga es la prohibición de espera (cualesquiera sea la causal que lo motive) en los diferentes espacios y vías de circulación que integran el puerto como unidad sistémica salvo en aquellos lugares expresamente habilitados al efecto, cuya determinación corresponderá a la Gerencia Operativa y serán debidamente publicitados.

Que, por las consideraciones antes expuestas y en uso de las atribuciones que resultan de la ley nacional 24.093, Dctos. Prov. Bs. As. 3572/99, 185/07, 998/12 y 157/2013 el Sr. Interventor del CPRMDP

RESUELVE:

ARTÍCULO 1º: Queda terminantemente prohibido el aparcamiento y/ o espera en tránsito de camiones, remolques, semi-remolques, tractores y/ o vehículos de carga y/ o de gran porte en general – cualesquiera sea la causa que lo motive - en los diferentes espacios y vías de circulación que integran el puerto como unidad sistémica salvo en aquellos lugares

expresamente habilitados al efecto, cuya determinación corresponderá a la Gerencia Operativa, quien se encargará de su debida publicitación.

ARTÍCULO 2°: A quienes infrinjan lo dispuesto en el artículo anterior se le aplicarán las sanciones cuya gradación a continuación se establece:

1. Primera infracción: apercibimiento.
2. Segunda infracción: multa de \$1000.-, quedando prohibido el ingreso a todas las terminales del Puerto de MDP hasta tanto la misma no sea abonada, sanción que comprenderá tanto al titular del vehículo cuanto a la imposibilidad de ingresar con el mismo a zona operativa cualesquiera sea el sujeto que pretenda operarlo.
3. Tercera infracción: multa de \$ 2.000.-, quedando el ingreso a todas las terminales del Puerto de MDP hasta tanto la misma no sea abonada, sanción que comprenderá tanto al titular del vehículo cuanto a la imposibilidad de ingresar con el mismo a zona operativa cualesquiera sea el sujeto que pretenda operarlo.
4. Cuarta infracción en adelante: podrá disponerse sanción de multa desde los \$5.000 en adelante, pudiendo incrementarse dicho monto proporcionalmente en virtud de la reiteración de infracciones acumuladas y sin perjuicio de la imposibilidad de ingresar a las terminales del Puerto de MDP, sanción que comprenderá tanto al titular del vehículo cuanto a la imposibilidad de ingresar con el mismo a zona operativa cualesquiera sea el sujeto que pretenda operarlo, hasta tanto la misma no sea abonada.
5. Las multas abonadas por los infractores dentro de un plazo de 72 hs. a contar desde su notificación, serán bonificadas por el CPRMDP en un cincuenta (50%) de su valor total.

ARTÍCULO 3°: Regístrese como Res. Interventor CPRMDP N° 113-09/2013. Publíquese en el Boletín Oficial y en la página WEB del Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata. Cumplido. Archívese.