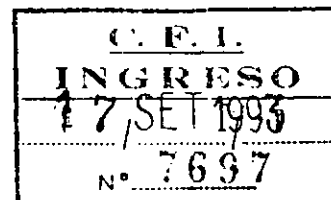


MFN-23

Buenos Aires, 16 de setiembre de 1993

Señores
CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
San Martín 871
BUENOS AIRES



At: Ing Carlos LANDO

Ref: Asesoramiento a CODEFOR

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Uds. para elevar adjunto tres ejemplares de la versión definitiva de la totalidad de los trabajos efectuados para el contrato de referencia (expte 1502), de acuerdo con lo especificado en su Cláusula Trigésima Primera.

Asimismo se agrega el diskette para PC con la grabación del Pliego de Condiciones Generales, en cumplimiento con lo establecido en el Acta-Acuerdo (Punto 4. Informes; i) Informe Final).

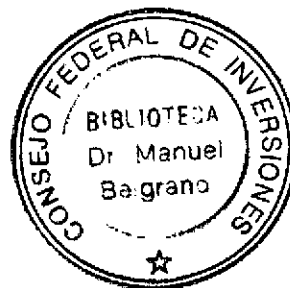
Sin otro particular saludo a Uds. con mi mayor distinción

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Ricardo A. Schwarz".

Ing. Ricardo A SCHWARZ
Echeverría 3157 49 A
(1428) Buenos Aires
Tel/Fax 542-2301

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

ASESORAMIENTO A CO.DE.FOR. OBRAS DE DEFENSA DE COSTA Y EQUIPAMIENTO INTEGRAL DEL NUEVO PUERTO DE FORMOSA



AGOSTO 1993

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

INFORME A COMISARÍA
DE DEFENSA DE CONSUMIDORES
Y EQUIPAMIENTO
DE FUENTES DE INFORMACIÓN

AGOSTO 1993

ASESORAMIENTO A CODEFOR

OBRAS DE DEFENSA DE COSTA Y

EQUIPAMIENTO INTEGRAL DEL

NUEVO PUERTO DE FORMOSA

INFORME FINAL

INDICE

✓ CAPITULO 1 : RECOPIACION DE ANTECEDENTES

1. Introducción
 2. Estado Actual
 3. Capacidad de las Estructuras
- Anexo

✓ CAPITULO 2 : MERCADERIAS A MOVER

1. Introducción
2. Análisis Histórico
3. Agrograneles secos
4. Carga General
5. Contenedores
6. Graneles sólidos no agrarios
7. Conclusiones

✓ C A P I T U L O 3 : E M B A R C A C I O N E S

1. Introducción
2. Tipos y Características
3. Operación Náutica

✓ C A P I T U L O 4 : U T I L A J E

1. Introducción
2. Agrograneles secos
3. Carga General
4. Contenedores

↓ C A P I T U L O 5 : O R G A N I Z A C I O N D E L A A D M I N I S T R A C I O N P O R T U A R I A

1. Introducción
2. Consideraciones generales
3. Funciones y responsabilidades
4. Operación portuaria
5. Organización inicial
6. Informática
7. Espacio físico

✓ C A P I T U L O 6 : COMUNICACIONES

1. Introducción
2. Conceptos básicos
3. Sistemas radiales
4. Telefonía
5. Recomendaciones

✓ C A P I T U L O 7 : RECOPIACION DE INFORMACION SOBRE PRIVATIZACION PORTUARIA

1. Introducción
2. Antecedentes Nacionales
 - Anexo 7.1
 - Anexo 7.2
 - Anexo 7.3
 - Anexo 7.4

✓ C A P I T U L O 8 : ANALISIS DEL MARCO REGULATORIO

1. Introducción
2. Ordenamientos portuarios usuales
3. La Autoridad Portuaria Nacional
4. El Reordenamiento portuario argentino
5. El Financiamiento
6. El Nuevo Ordenamiento Portuario

✓ C A P I T U L O 9 : A C T I V I D A D E S D E P O S I B L E C O N C E S I O N A M I E N T O

1. Introducción
2. Características del puerto
3. Alternativas de explotación portuaria
4. Explotación a cargo de la Provincia
5. Explotación a cargo de Concesionarios
6. El Régimen de concesión

C A P I T U L O 1 0 : P L I E G O D E C O N D I C I O N E S

CAPÍTULO 1

RECOPILACION DE ANTECEDENTES

1. INTRODUCCION

El presente Capítulo se refiere a las tareas efectuadas con el propósito de recopilar y analizar la información técnica existente del Nuevo Puerto de Formosa, en el marco del estudio sobre el "Equipamiento Integral del Puerto de Formosa".

Las obras e instalaciones portuarias se encuentran en un muy avanzado estado de desarrollo, restando solo algunas tareas menores y el dragado en el frente de muelle, para llegar a su habilitación definitiva.

Dichas instalaciones abarcan tanto el sector estrictamente portuario, compuesto por los frentes de atraque, las playas, el depósito y las instalaciones de servicios, como un elevador ubicado detrás del puerto con sus sectores de recepción, manipuleo, almacenamiento y despacho a barcas.

Los antecedentes obtenidos se componen de documentación elaborada por las empresas constructoras de la obra portuaria, de estudios anteriores realizados por el Consejo Federal de Inversiones e información diversa de terceros.

Los resultados de los análisis respectivos se detallan a

continuación.

2. ESTADO ACTUAL

El Nuevo Puerto de Formosa fue proyectado y construido sobre el Río Paraguay en el arranque norte del Riacho de Oro para reemplazar las antiguas instalaciones situadas frente al centro de la ciudad. Las obras fueron terminadas en su estado actual alrededor de 1987, si bien posteriormente se continuaron algunas tareas menores.

A continuación se describe cada una de sus partes por separado.

2.1 FRENTES DE ATRAQUE

El puerto tiene un frente principal de 225 metros de longitud, y un frente secundario con un desarrollo oblicuo con respecto al anterior, de 87 metros de longitud.

En ambos frentes se construyó una estructura de contención compuesta por una pantalla de elementos premoldeados de hormigón armado empotrados en su pie con una viga de coronamiento superior y anclajes compuestos por tensores y bulbos de inyección.

En el coronamiento se dispusieron bolardos para el amarre y en el frente se colocaron defensas de goma.

En este muelle se han observado en varios puntos, fugas de la arena refulada por detrás del mismo como relleno para alcanzar la

cota de coronamiento, que se manifiestan como derrumbes y pozos a lo largo del pavimento junto al borde anterior.

Estas fugas tienen como origen la falta de estanqueidad de las juntas entre los elementos premoldeados de la pantalla. Para corregir esta situación se procedió oportunamente al sellado de las juntas mediante inyección de mortero de cemento en los lugares donde se produjeron los asentamientos. No obstante, los derrumbes continuaron en algunos lugares y aparecieron con el tiempo en otros.

La solución adoptada es correcta, pero debe ser repetida cuantas veces se observen fugas de arena.

En cada oportunidad deberá efectuarse el agregado de arena para recomponer el plano de operaciones del puerto y a continuación reconstruir el pavimento.

En cuanto a la profundidad a pie de muelle, no se realizó el dragado previsto en el proyecto para llevar la cota de fondo al nivel - 2,00 referido al hidrómetro del Puerto de Formosa. En la actualidad, esta profundidad oscila entre las cotas + 4,00 y + 2,00.

2.2 FRANJA DE TRANSFERENCIA

La franja de transferencia de cargas tiene un ancho de unos 15 metros y ocupa un área de alrededor de 3500 metros cuadrados. El proyecto original había previsto disponer en esa zona las fundaciones para recibir los rieles de apoyo de una o varias grúas pórtico destinadas a los movimientos barcaza-puerto.

Dichas fundaciones fueron diseñadas como dos vigas paralelas al muelle principal apoyadas sobre pilotes. En la parte sur del muelle principal, donde el puerto cuenta con dos niveles operativos, la viga anterior de las antes mencionadas, se continúa con una viga apoyada sobre las columnas que sirven de soporte a las plateas superior e inferior del muelle. Esta viga se interrumpe antes del extremo del muelle, en el sector donde se encuentra la escalera de vinculación entre niveles.

Las vigas sobre pilotes no fueron construidas, de modo que no existe hoy estructura de apoyo para grúas de puerto. En cuanto al tramo del sector de dos niveles, se ha efectuado una verificación de su capacidad de carga, cuyo desarrollo se encuentra más adelante. (ver 4.2)

Como se señaló en el punto anterior, la franja de transferencia se encuentra parcialmente dañada por efecto de las fugas de arena.

El pavimento en este sector es similar al del resto de playas y circulaciones portuarias. Está constituido por una cama de asiento de arena y bloques de hormigón conformados del tipo Unistein para

la capa de rodamiento.

2.3 PLAYAS Y CIRCULACIONES

Las playas para almacenamiento y las circulaciones se extienden por detrás de los muelles en un ancho de 70 metros, y tienen una configuración trapezoidal. Ocupan un espacio total de aproximadamente 25 000 m². Ubicados en las mismas, se encuentran el galpón, edificios para oficinas y el tanque elevado. Del valor indicado, 1500 m² corresponden al depósito y a las oficinas, por lo que la superficie neta de zona libre es de unos 23 500 m².

De esa zona libre se estima en principio que cerca de un 70 % puede ser aprovechado para playa de almacenamiento, en tanto que el resto se destinaría a circulaciones. Esta apreciación es global y deberá ser ajustada con una distribución en detalle de las áreas, una vez que se conozcan las mercaderías a mover y el puerto comience a operar efectivamente.

De acuerdo con los porcentajes indicados, hay unos 16 500 m² para playa y unos 6 000 m² para circulaciones. Estas últimas se distribuyen entre empalme con el acceso a puerto, calles en los costados del depósito y de las oficinas, y vinculaciones con el muelle.

Entre los edificios está ubicado el tanque elevado y además se encuentran distribuidas en un eje paralelo al muelle tres columnas de alumbrado.

Las playas fueron construídas con un pavimento similar al anteriormente descrito, con cama de arena y bloques de hormigón.

En su mayor extensión esta playa muestra un estado aceptable y es perfectamente operable. Hace un tiempo presentaba algunas ondulaciones e irregularidades de superficie, que en su mayor parte fueron corregidas.

El pavimento fue previsto para soportar el apilamiento de carga general y los esfuerzos debidos a la operación de los equipos portuarios para esta carga sobre neumáticos. En su conformación actual, es factible almacenar contenedores en esta playa. Sin embargo, deberá observarse con cierta cautela, cuales pueden ser los efectos de equipos de manipuleo para contenedores pesados, del tipo elevador frontal, que aplican fuertes cargas y sollicitaciones a los pavimentos, particularmente grandes cargas verticales y esfuerzos de torsión por giro de las ruedas.

Los eventuales daños que dichos equipos pudieran ocasionar, son por otra parte reparables sin mayores dificultades en el tipo de pavimento existente.

Si las roturas llegasen a repetir en ciertas zonas, se recomienda rediseñar el pavimento y disponer una estructura más resistente.

2.4 DEPOSITO Y EDIFICIOS

El depósito es de forma rectangular. Las dimensiones de sus lados son 50 * 25 metros. Se encuentra en buen estado y puede ser usado sin inconveniente alguno.

En años anteriores había sufrido algunos daños en su lado posterior, al producirse un corrimiento de la pantalla provisoria que se había construido para realizar la excavación para las tolvas de recepción del elevador.

Pero esta situación fue corregida en su oportunidad, habiéndose efectuado las reparaciones de paredes y columnas y solados, afectados por el descenso del piso.

Actualmente se observan nuevos problemas de filtraciones de arena hacia el sector del elevador, que sin embargo no afectan aún al galpón.

En cuanto a los edificios ubicados sobre el lado sur del galpón, una inspección de los mismos reveló que se encuentran en buen estado para su uso futuro.

2.5 ELEVADOR

Las obras e instalaciones del elevador están ubicadas detrás del area portuaria. Actualmente, estas obras se encuentran en un estado de avance intermedio y ninguna de sus partes está concluida. Los trabajos están interrumpidos y no se aprecia cuando

podrán ser retomados para su finalización.

Cabe señalar, que estas obras fueron realizadas por la Junta Nacional de Granos, organismo que se encuentra en un proceso de reducción y por tanto con una capacidad casi nula de continuar los contratos anteriores.

El elevador consta de una torre y a su costado una batería de silos metálicos con una capacidad máxima de 10 000 toneladas de cereal.

La recepción de carga desde camiones y vagones ferroviarios, está construida parcialmente, y sus lados están entibados provisoriamente. Por su ubicación a la altura del depósito portuario, y en razón de la precariedad de las obras de contención, constituye hoy un peligro latente de daño para la zona posterior del puerto, ya que se producen filtraciones de arena y derrumbes en la playa.

La continuación y terminación de estas obras, están hoy fuera del ámbito provincial por las razones arriba indicadas.

2.6 INSTALACIONES DE CARGA EN EL AREA PORTUARIA

En el espacio propio del puerto, se encuentran las estructuras de apoyo de las instalaciones de carga a barcas del elevador. Están formadas por dos columnas, una a cada lado del depósito, y una torre de embarque en el muelle. No se han construido aún las galerías de transporte desde el elevador al frente de atraque, ni

las instalaciones de carga en el muelle.

La torre de embarque está constituida por una estructura de hormigón armado sumamente robusta que ocupa toda la franja de transferencia y anula la posibilidad de trasladar una grúa pórtico sobre rieles de un tramo al otro. No permite, en consecuencia, intercomunicar ambas partes desde un punto de vista operativo de la carga y descarga de mercaderías.

Las obras existentes han dejado establecido definitivamente el eje de la galería a muelle y el punto de carga, condicionando de ese modo el uso del puerto para otros fines.

Lamentablemente esta instalación divide al muelle en dos tramos, uno hacia el norte de unos 90 metros y otro hacia el sur de 135 metros. El tramo sur está integrado a su vez sobre una longitud de 63 metros por la estructura en dos niveles que muestra ciertas restricciones para recibir una grúa.

Cabe señalar al respecto, que en general, cuando se prevén muelles de uso múltiple, se trata de ubicar las instalaciones fijas hacia los extremos, con el propósito de interferir en la menor medida posible las demás actividades.

3. CAPACIDAD DE LAS ESTRUCTURAS

Se ha efectuado un análisis de las capacidades de las estructuras principales para absorber los esfuerzos que originarán las cargas

previstas en el puerto.

Desde la realización del proyecto y la construcción de las obras, y también como consecuencia de las expectativas que puedan presentarse para el futuro, se han producido modificaciones parciales de los destinos a los que puede servir el puerto.

La posibilidad de manejar cargas no consideradas en su momento hace necesario examinar las estructuras resistentes, en razón de que cada mercadería tiene sus propias exigencias de sobrecarga.

Las dos estructuras de muelle analizadas en este trabajo son la pantalla frontal y la viga delantera superior del tramo de muelle en dos niveles, cuyo eje está alineado con el de la viga sobre pilotes proyectada para apoyo delantero de la grúa de muelle.

3.1 PANTALLA FRONTAL

El cálculo original muestra que la pantalla fue dimensionada para los empujes de suelo y para una sobrecarga de 3,5 t/m². Una verificación posterior efectuada en el marco de un asesoramiento prestado por el CFI a la Provincia de Formosa en 1987, reveló que las solicitaciones reales se encontraban por debajo de los valores obtenidos para el proyecto.

En lo que se refiere al futuro movimiento de mercaderías, una de las posibilidades existentes, es la operación de contenedores en el puerto. La sobrecarga a ser aplicada en este caso a la superficie de trabajo, se encuentra entre las más elevadas que se

consideran en los puertos y alcanza como mínimo un valor de 5 t/m².

Con respecto a la sobrecarga prevista, esto significa un aumento del 43 % en la ordenada del empuje horizontal en el nivel de coronamiento (+ 11,00). La carga total de empuje se incrementa en 5,5 ton/m, esto es un 9,4 % adicional en relación con la verificación anterior. En consecuencia el momento flector en el tramo aumenta 4,8 tm/m, lo que significa un total de 82,3 tm/m, es decir un aumento del 6,1 %.

Comparados estos valores con el cálculo original, se observa que aún para la hipótesis de una sobrecarga de 5 ton/m², la estructura tiene reservas suficientes para absorber las sollicitaciones que resulten.

3.2 VIGA SUPERIOR DELANTERA (TRAMO DOBLE NIVEL)

En los planos originales de construcción del muelle, esta viga está identificada con el N° 103. Las dimensiones de la viga son: altura 80 cm y ancho 45 cm.

En la información original no se pudo obtener la cuantía ni la sección y distribución de las armaduras colocadas.

Tampoco se consiguió información referida a la calidad de los materiales utilizados. En consecuencia debieron adoptarse las hipótesis que se detallan a continuación.

3.2.1 Hipótesis de cálculo

La sección se consideró rectangular por tratarse de una viga invertida cuyo sobreancho prácticamente no colabora. De esta manera se adopta la situación más desfavorable.

Los materiales se han supuesto de la siguiente manera:

- * Hormigón: H21; $\beta_e = 17,5 \text{ MP (175 Kg/cm}^2\text{)}$
- * Acero: Tipo III; $\beta = 420 \text{ MP (4200 Kg/cm}^2\text{)}$

Se han elegido estos dos materiales en razón del conocimiento general que se tiene de la obra y considerando que se trata de aquellos que se usan normalmente en esta clase de construcciones.

3.2.2 Procedimiento de cálculo

Se adoptó el procedimiento recomendado por el Ingeniero A. H. Puppo en su publicación "Cálculo límite de vigas y estructuras aporticadas de Hormigón Armado", editado por el Instituto del Cemento Portland Argentino.

Este procedimiento consiste en:

- 1º) Establecer un estado de deformación arbitrario en la sección;
- 2º) A partir de este estado de deformación, calcular la ubicación del eje neutro, el esfuerzo de compresión en el hormigón y el esfuerzo de tracción en el acero;

32) Con los esfuerzos anteriores se calculan el esfuerzo axial último " N_u " y el momento último " $N_y * y_p$ ", que constituyen los esfuerzos de rotura de la sección.

En el caso particular de esta verificación, el cálculo se efectuó para un estado de sollicitación de flexión pura, por lo que se consideró nulo el valor de " N_u ".

La verificación se llevó a cabo mediante un proceso iterativo.

3.2.3 Armaduras

En razón de no conocerse las armaduras, se han establecido tres hipótesis para determinar su sección.

Hipótesis 1: se ha tomado una sección de armadura de 54 cm² que corresponde al 1,5 % de la sección de la viga. Esta sección resulta ser una cuantía económica, esto es una cuantía que ofrece un buen aprovechamiento de las cualidades mecánicas de los materiales.

Hipótesis 2: se ha tomado una cuantía baja de 0,42 %, que se traduce en una sección de 15 cm². El objetivo de esta hipótesis es verificar la sección en condiciones de baja capacidad portante, si bien no mínimas.

Hipótesis 3: en este caso la armadura se definió en función de la máxima capacidad de barras que admite la

sección. Dicha capacidad es de 8 barras de \bar{Y} 25 por capa. De esta manera se estableció una sección de 78 cm², que corresponde a 16 barras dispuestas en dos capas. La cuantía es en este caso de 2,17 %, considerada como alta, pero dentro de los límites utilizables. Cuantías mayores a 2,8 % son consideradas antieconómicas recomendándose en esos casos aumentar la sección de hormigón.

En todos los casos, los estados de deformación arbitrarios se han definido en los dominios 1, 2 y 3, para los cuales el coeficiente de seguridad normalmente es de 1,75.

Estos dominios o estados de deformación permiten una óptima utilización de ambos materiales, aprovechando las cualidades mecánicas de los mismos.

3.2.4 Determinación de las cargas

Ante la indefinición de las cargas, se ha hecho una estimación de las mismas en base a los datos recabados en los planos originales de obra.

En la estimación se han calculado el peso propio de la viga y las cargas por reacciones de ambas losas. Para la estimación de las reacciones de las losas, se consideró el peso propio de las mismas, una capa de arena de 40 cm de espesor, el pavimento de bloques que apoya sobre la misma, y una sobrecarga de 3,5 t/m².

La sobrecarga de 3,5 t/m² se mantuvo de acuerdo con el cálculo original. No se consideró razonable aumentarla a 5 t/m² correspondientes a contenedores, porque la configuración estructural del área, la imposibilidad de ubicar una grúa para estos efectos y las circulaciones previstas en el sector de dos niveles, no permiten utilizar esta parte del puerto para la transferencia de contenedores.

En el caso de la losa identificada como 1 en los planos, se definieron dos esquemas estáticos: el primero considerándola armada en una sola dirección, y el segundo con armaduras en ambas direcciones.

En ambos casos se tomaron los casos de sustentación más desfavorable.

En el caso de la losa denominada con 2, el esquema estático tomado es el único posible según las características geométricas.

3.2.5 Solicitaciones obtenidas

En el Anexo se agrega el procedimiento de cálculo seguido para determinar la capacidad portante de la viga 103.

De acuerdo con los valores obtenidos, el momento flector admisible en el tramo de la viga es de 76 tm. Considerando las diferentes hipótesis de sustentación de losas, queda un momento remanente para las cargas de la grúa en el orden de los 40 tm.



GALERIA DE EMBARQUE

CALLE

DRENADO RETROPUERTO

ADUANA

PABELLON
SANITARIO

ALMACEN
(ampliación)

ALMACEN
(1a. etapa)

TANQUE
ELEVADO

VIA 3

TORRE DE
ILUMINACION

TORRE DE
EMBARQUE

VIA 2

VIA 1

DOBLE
ALTURA

FRENTE DE ATRAQUE

60.00

165.82

225.82

C A P I T U L O 1

A N E X O

PUERTO DE FORMOSA

VERIFICACION DE SECCION

VIGA 103

Dimensiones :

Ancho (b) : 0,45 m

Altura (d) : 0,80 m

Sección (A): 0,36 m²

Hipótesis I

H21 $\Rightarrow \beta_r = 17,5 \text{ MN/m}^2$ BSt 42/50 $\Rightarrow \beta_s = 420 \text{ MN/m}^2$

As = 54 cm²

h = 0,73 m

Iteración 1

Eb = -2 %. Es = 5 %.

$x = E_b / (E_b - E_s) * h \Rightarrow x = -2 / (-2 - 5) * 0,73 \text{ m} = 0,21 \text{ m}$

$0,8x = 0,8 * 0,21 \text{ m} = 0,17 \text{ m}$

$\delta_b = -0,95 * \beta_r * b * x = -0,95 * 17,5 \text{ MN/m}^2 * 0,45 \text{ m} * 0,17 \text{ m} = -1,27 \text{ MN}$

Db = -127 t

$\delta_b * y_b = -0,95 * \beta_r * b * 0,8x * [d - 0,5 * 0,8x] = -0,95 * 17,5 \text{ MN} * 0,45 \text{ m} * 0,17 \text{ m} * [0,80 \text{ m} - 0,5 * 0,17 \text{ m}] = -0,91 \text{ MN}$

Db * yb = -91 tm

$Z_s = \beta_s * A_s = 420 \text{ MN/m}^2 * 0,0054 \text{ m}^2 = 2,27 \text{ MN} = 227 \text{ t}$

$Z_s * y_s = \beta_s * A_s * [d - h] = 420 \text{ MN/m}^2 * 0,0054 \text{ m}^2 * [0,80 \text{ m} - 0,73 \text{ m}]$

$Z_s * y_s = 0,16 \text{ MNm} = 16 \text{ tm}$

$N_u = Z_s + Db = 227 \text{ t} - 127 \text{ t} = 100 \text{ t}$

$N_u * y_p = Z_s * y_s + Db * y_b = 16 \text{ tm} - 91 \text{ tm} = -75 \text{ tm}$

Iteración 2

$$E_b = -3,5 \%. \quad E_s = 5 \%$$

$$x = -3,5 / (-3,5 - 5) * 0,73 \text{ m} = 0,30 \text{ m}$$

$$0,8x = 0,8 * 0,30 \text{ m} = 0,24 \text{ m}$$

$$D_b = -0,95 * \beta_r * b * 0,8x = -0,95 * 17,5 \text{ MN/m}^2 * 0,45 \text{ m} * 0,24 \text{ m} = -1,80 \text{ MN}$$

$$D_b = -180 \text{ t}$$

$$D_b * y_b = -0,95 * \beta_r * b * 0,8x * [d - 0,5 * 0,8x] = -0,95 * 17,5 \text{ MN} * 0,45 \text{ m} * 0,24 \text{ m} * [0,80 \text{ m} - 0,5 * 0,24 \text{ m}] = -1,22 \text{ MN}$$

$$D_b * y_b = -122 \text{ tm}$$

$$Z_s = \beta_s * A_s = 420 \text{ MN/m}^2 * 0,0054 \text{ m}^2 = 2,27 \text{ MN} = 227 \text{ t}$$

$$Z_s * y_s = \beta_s * A_s * [d - h] = 420 \text{ MN/m}^2 * 0,0054 \text{ m}^2 * [0,80 \text{ m} - 0,73 \text{ m}]$$

$$Z_s * y_s = 0,16 \text{ MNm} = 16 \text{ tm}$$

$$N_u = Z_s + D_b = 227 \text{ t} - 180 \text{ t} = 47 \text{ t}$$

$$N_u * y_p = Z_s * y_s + D_b * y_b = 16 \text{ tm} - 122 \text{ tm} = -106 \text{ tm}$$

Extrapolación para $N_u = 0$

	It 1	It 2	EP
N_u	100 t	47 t	0 t
$N_u * y_p$	-75 tm	-106 tm	-133,5 tm

Momento de rotura de la sección con una armadura de 54 cm^2 (1,5 % de $b * d$) : $M_u = 133,5 \text{ tm}$

Momento máximo admisible de la sección con armadura de 54 cm^2 (1,5 % de $b * d$) : $M_{adm} = M_u / 1,75 = 76 \text{ tm}$

Hipótesis II

$$H21 \Rightarrow \beta_r = 17,5 \text{ MN/m}^2 \quad BSt \ 42/50 \Rightarrow \beta_s = 420 \text{ MN/m}^2$$

$$A_s = 15 \text{ cm}^2$$

$$h = 0,75 \text{ m}$$

Iteración 1

$$E_b = -2 \%. \quad E_s = 5 \%.$$

$$x = E_b / (E_b - E_s) * h \Rightarrow x = -2 / (-2 - 5) * 0,75 \text{ m} = 0,21 \text{ m}$$

$$0,8x = 0,8 * 0,21 \text{ m} = 0,17 \text{ m}$$

$$D_b = -0,95 * \beta_r * b * 0,8x = -0,95 * 17,5 \text{ MN/m}^2 * 0,45 \text{ m} * 0,17 \text{ m} = -1,27 \text{ MN}$$

$$D_b = -127 \text{ t}$$

$$D_b * y_b = -0,95 * \beta_r * b * 0,8x * [d - 0,5 * 0,8x] = -0,95 * 17,5 \text{ MN} * 0,45 \text{ m} * 0,17 \text{ m} * [0,80 \text{ m} - 0,5 * 0,17 \text{ m}] = -0,91 \text{ MN}$$

$$D_b * y_b = -91 \text{ tm}$$

$$Z_s = \beta_s * A_s = 420 \text{ MN/m}^2 * 0,0015 \text{ m}^2 = 0,63 \text{ MN} = 63 \text{ t}$$

$$Z_s * y_s = \beta_s * A_s * [d - h] = 420 \text{ MN/m}^2 * 0,0015 \text{ m}^2 * [0,80 \text{ m} - 0,75 \text{ m}]$$

$$Z_s * y_s = 0,03 \text{ MNm} = 3 \text{ tm}$$

$$N_u = Z_s + D_b = 63 \text{ t} - 127 \text{ t} = -64 \text{ t}$$

$$N_u * y_p = Z_s * y_s + D_b * y_b = 3 \text{ tm} - 91 \text{ tm} = -88 \text{ tm}$$

Iteración 2

$$E_b = -3,5 \%. \quad E_s = 5 \%.$$

$$x = -3,5 / (-3,5 - 5) * 0,75 \text{ m} = 0,31 \text{ m}$$

$$0,8x = 0,8 * 0,31 \text{ m} = 0,25 \text{ m}$$

$$D_b = -0,95 * \beta_r * b * 0,8x = -0,95 * 17,5 \text{ MN/m}^2 * 0,45 \text{ m} * 0,25 \text{ m} = -1,87 \text{ MN}$$

$$D_b = -187 \text{ t}$$

$$D_b \cdot y_b = -0,95 \cdot \beta_r \cdot b \cdot 0,8 \cdot [d - 0,5 \cdot 0,8] = -0,95 \cdot 17,5 \text{ MN} \cdot 0,45 \text{ m} \cdot 0,25 \text{ m} \cdot [0,80 \text{ m} - 0,5 \cdot 0,25 \text{ m}] = -1,26 \text{ MN}$$

$$D_b \cdot y_b = -126 \text{ tm}$$

$$Z_s = \beta_s \cdot A_s = 420 \text{ MN/m}^2 \cdot 0,0015 \text{ m}^2 = 0,63 \text{ MN} = 63 \text{ t}$$

$$Z_s \cdot y_s = \beta_s \cdot A_s \cdot [d - h] = 420 \text{ MN/m}^2 \cdot 0,0015 \text{ m}^2 \cdot [0,80 \text{ m} - 0,75 \text{ m}]$$

$$Z_s \cdot y_s = 0,03 \text{ MNm} = 3 \text{ tm}$$

$$N_u = Z_s + D_b = 63 \text{ t} - 187 \text{ t} = 124 \text{ t}$$

$$N_u \cdot y_p = Z_s \cdot y_s + D_b \cdot y_b = 3 \text{ tm} - 126 \text{ tm} = -123 \text{ tm}$$

Extrapolación para $N_u = 0$

	It 1	It 2	EP
N_u	-64 t	-124 t	0 t
$N_u \cdot y_p$	-88 tm	-123 tm	-51 tm

Momento de rotura de la sección con una armadura de 15 cm^2 (0,42 % de $b \cdot d$) : $M_u = 51 \text{ tm}$

Momento máximo admisible de la sección con armadura de 15 cm^2 (0,42 % de $b \cdot d$) : $M_{adm} = M_u / 1,75 = 29 \text{ tm}$

Hipótesis III

$$H21 \Rightarrow \beta_r = 17,5 \text{ MN/m}^2 \quad BSt \ 42/50 \Rightarrow \beta_s = 420 \text{ MN/m}^2$$

$$A_s = 78 \text{ cm}^2$$

$$h = 0,73 \text{ m}$$

Iteración 1

$$E_b = -2 \%. \quad E_s = 5 \%.$$

$$x = E_b / (E_b - E_s) * h \Rightarrow x = -2 / (-2 - 5) * 0,73 \text{ m} = 0,21 \text{ m}$$

$$0,8x = 0,8 * 0,21 \text{ m} = 0,17 \text{ m}$$

$$D_b = -0,95 * \beta_r * b * 0,8x = -0,95 * 17,5 \text{ MN/m}^2 * 0,45 \text{ m} * 0,17 \text{ m} = -1,27 \text{ MN}$$

$$D_b = -127 \text{ t}$$

$$D_b * y_b = -0,95 * \beta_r * b * 0,8x * [d - 0,5 * 0,8x] = -0,95 * 17,5 \text{ MN} * 0,45 \text{ m} * 0,17 \text{ m} * [0,80 \text{ m} - 0,5 * 0,17 \text{ m}] = -0,91 \text{ MN}$$

$$D_b * y_b = -91 \text{ tm}$$

$$Z_s = \beta_s * A_s = 420 \text{ MN/m}^2 * 0,0078 \text{ m}^2 = 3,28 \text{ MN} = 328 \text{ t}$$

$$Z_s * y_s = \beta_s * A_s * [d - h] = 420 \text{ MN/m}^2 * 0,0078 \text{ m}^2 * [0,80 \text{ m} - 0,73 \text{ m}]$$

$$Z_s * y_s = 0,23 \text{ MNm} = 23 \text{ tm}$$

$$N_u = Z_s + D_b = 328 \text{ t} - 127 \text{ t} = 201 \text{ t}$$

$$N_u * y_p = Z_s * y_s + D_b * y_b = 23 \text{ tm} - 91 \text{ tm} = -68 \text{ tm}$$

Iteración 2

$$E_b = -3,5 \%. \quad E_s = 5 \%.$$

$$x = -3,5 / (-3,5 - 5) * 0,73 \text{ m} = 0,30 \text{ m}$$

$$0,8x = 0,8 * 0,30 \text{ m} = 0,24 \text{ m}$$

$$D_b = -0,95 * \beta_r * b * 0,8x = -0,95 * 17,5 \text{ MN/m}^2 * 0,45 \text{ m} * 0,24 \text{ m} = -1,80 \text{ MN}$$

$$D_b = -180 \text{ t}$$

$$D_b * y_b = -0,95 * \beta_r * b * 0,8x * [d - 0,5 * 0,8x] = -0,95 * 17,5 \text{ MN} * 0,45 \text{ m} * 0,24 \text{ m} * [0,80 \text{ m} - 0,5 * 0,24 \text{ m}] = -1,22 \text{ MN}$$

$$D_b \cdot y_b = -122 \text{ tm}$$

$$Z_s = \beta_s \cdot A_s = 420 \text{ MN/m}^2 \cdot 0,0078 \text{ m}^2 = 3,28 \text{ MN} = 328 \text{ t}$$

$$Z_s \cdot y_s = \beta_s \cdot A_s \cdot [d-h] = 420 \text{ MN/m}^2 \cdot 0,0078 \text{ m}^2 \cdot [0,80 \text{ m} - 0,73 \text{ m}]$$

$$Z_s \cdot y_s = 0,23 \text{ MNm} = 23 \text{ tm}$$

$$N_u = Z_s + D_b = 328 \text{ t} - 180 \text{ t} = 148 \text{ t}$$

$$N_u \cdot y_p = Z_s \cdot y_s + D_b \cdot y_b = 23 \text{ tm} - 122 \text{ tm} = -99 \text{ tm}$$

Extrapolación para $N_u=0$

	It 1	It 2	EP
N_u	201 t	148 t	0 t
$N_u \cdot y_p$	-88 tm	-99 tm	-186 tm

Momento de rotura de la sección con una armadura de 78 cm^2 (2,17 % de $b \cdot d$) : $M_u = 186 \text{ tm}$

Momento máximo admisible de la sección con armadura de 78 cm^2 (2,17 % de $b \cdot d$) : $M_{adm} = M_u / 1,75 = 106 \text{ tm}$

ESTIMACION DE CARGAS

VIGA 103

1.- Peso propio

Dimensiones: Ancho (b) = 0,45 m

Altura (d) = 0,80 m

Longitud = 6,00 m

Peso específico H₂O : 2,4 t/m³

Peso propio : 0,45 m * 0,80 m * 2,4 t/m³ = 0,86 t/m

2.- Cargas

2.1 Losa 1

Dimensiones: Ancho = 6,00 m

Longitud = 6,40 m

Espesor = 0,25 m

Peso propio : 0,25 m * 2,4 t/m³ = 0,60 t/m²

Relleno de Arena: Peso específico = 1,7 t/m³

Espesor relleno = 0,40 m

Carga : 0,40 m * 1,7 t/m³ = 0,68 t/m²

Pavimento de bloques: = 0,20 t/m²

Sobrecarga de trabajo: = 3,50 t/m²

TOTAL LOSA 1: = 4,98 t/m²

2.2 Losa 2

Dimensiones: Ancho = 1,45 m

Longitud = 6,00 m

Espesor = 0,25 m

Peso propio : $0,25 \text{ m} * 2,4 \text{ t/m}^3 \dots\dots\dots = 0,60 \text{ t/m}^2$

Relleno de Arena: Peso específico = $1,7 \text{ t/m}^3$

Espesor relleno = $0,40 \text{ m}$

Carga : $0,40 \text{ m} * 1,7 \text{ t/m}^3 \dots\dots\dots = 0,68 \text{ t/m}^2$

Pavimento de bloques: $\dots\dots\dots = 0,20 \text{ t/m}^2$

Sobrecarga de trabajo: $\dots\dots\dots = 3,50 \text{ t/m}^2$

TOTAL LOSA 2: $\dots\dots\dots = 4,98 \text{ t/m}^2$

3.- Esquema estático

3.1 Losa 1

3.1.1 Hipótesis I

Losa armada en una dirección simplemente apoyada

$$Q_0 = \frac{4,98 \text{ t/m}^2 * 6,40 \text{ m}}{2} = 15,94 \text{ t/m}$$

2

3.1.2 Hipótesis II

Losa armada en dos direcciones simplemente apoyada

$$Q_0 = 0,5 * 4,98 \text{ t/m}^2 * 6,00 \text{ m} = 14,94 \text{ t/m}$$

3.1.3 Hipótesis III

3.1.3.1 Losa armada en dos direcciones empotrada en un lado

$$Q_0 = 0,366 * 4,98 \text{ t/m}^2 * 6,00 \text{ m} = 10,94 \text{ t/m}$$

3.1.3.2 Losa armada en dos direcciones biempotrada

$$Q_0 = 0,29 * 4,98 \text{ t/m}^2 * 6,00 \text{ m} = 8,67 \text{ t/m}$$

3.2 Losa 2

Losa armada en una dirección empotrada-articulada

$$Q_e = \frac{5}{8} * 4,98 \text{ t/m}^2 * 1,45 \text{ m} = 4,51 \text{ t/m}$$

4.- Cargas actuantes sobre la viga

4.1 Hipótesis I

$$P_p \text{ viga} = 0,86 \text{ t/m}$$

$$\text{Losa 1} = 15,94 \text{ t/m}$$

$$\text{Losa 2} = 4,51 \text{ t/m}$$

$$\text{Total} = 21,31 \text{ t/m}$$

4.2 Hipótesis II

$$P_p \text{ viga} = 0,86 \text{ t/m}$$

$$\text{Losa 1} = 14,94 \text{ t/m}$$

$$\text{Losa 2} = 4,51 \text{ t/m}$$

$$\text{Total} = 20,31 \text{ t/m}$$

4.2 Hipótesis III

	Extremo	Tramo int
$P_p \text{ viga} =$	$0,86 \text{ t/m}$	$0,86 \text{ t/m}$
$\text{Losa 1} =$	$10,94 \text{ t/m}$	$8,67 \text{ t/m}$
$\text{Losa 2} =$	$4,51 \text{ t/m}$	$4,51 \text{ t/m}$
$\text{Total} =$	$16,31 \text{ t/m}$	$14,04 \text{ t/m}$

5. Solicitaciones en la viga

5.1 Hipótesis I:

Viga empotrada-articulada ($Q = 21,31 \text{ t/m}$)

$$M \text{ max tramo} = 59,64 \text{ tm}$$

5.2 Hipótesis II

Viga empotrada-articulada ($Q = 20,31 \text{ t/m}$)

$$M_{\text{max tramo}} = 43,23 \text{ tm}$$

5.3 Hipótesis III

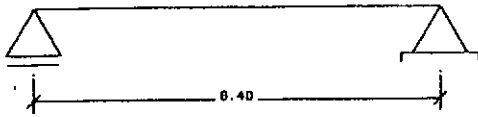
Viga empotrada-articulada ($Q_{\text{ex}} = 16,31 \text{ t/m}$; $Q_{\text{t}} = 14,04 \text{ t/m}$)

$$M_{\text{max tramo}} = 36,50 \text{ tm (extremo de viga)}$$

$$M_{\text{max tramo}} = 19,10 \text{ tm (tramo intermedio)}$$

LOSA I

HIPOTESIS I: Losa armada en una dirección simplemente apoyada.

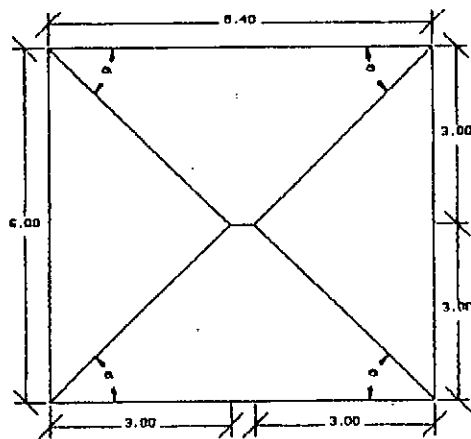


$$Q = 4,98 \text{ t/m}^2$$

$$Q_0 = 0,5 * 4,98 \text{ t/m}^2 * 6,40 \text{ m}$$

$$Q_0 = 15,94 \text{ t/m}$$

HIPOTESIS II : Losa armada en dos direcciones simplemente apoyada



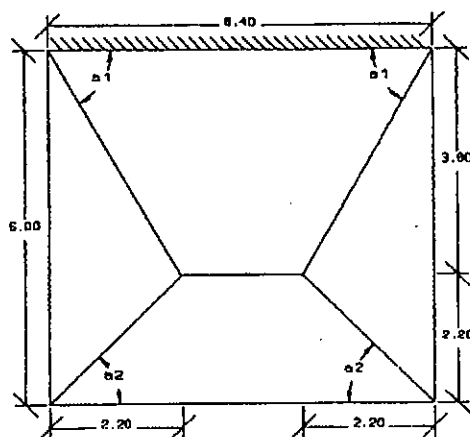
$$Q = 4,98 \text{ t/m}^2$$

$$Q_0 = 0,5 * 4,98 \text{ t/m}^2 * 6,00 \text{ m}$$

$$Q_0 = 14,94 \text{ t/m}$$

$$\alpha = 45^\circ$$

HIPOTESIS III: Losa armada en dos direcciones empotrada en un lado



$$Q = 4,98 \text{ t/m}^2$$

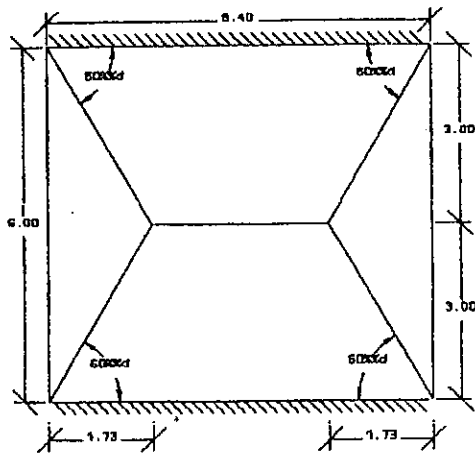
$$Q_0 = 0,366 * 4,98 * 6,00$$

$$Q_0 = 10,94 \text{ t/m}$$

$$\alpha_1 = 60^\circ$$

$$\alpha_2 = 45^\circ$$

Losa armada en dos direcciones biempotrada



$$Q = 4,98 \text{ t/m}^2$$

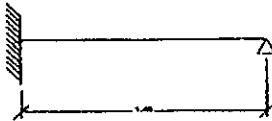
$$Q_0 = 0,29 * 4,98 * 6,00$$

$$Q_0 = 8,67 \text{ t/m}$$

$$\alpha = 60^\circ$$

LOSA 2

Losa armada en una dirección empotrada-articulada



$$Q = 4,98 \text{ t/m}^2$$

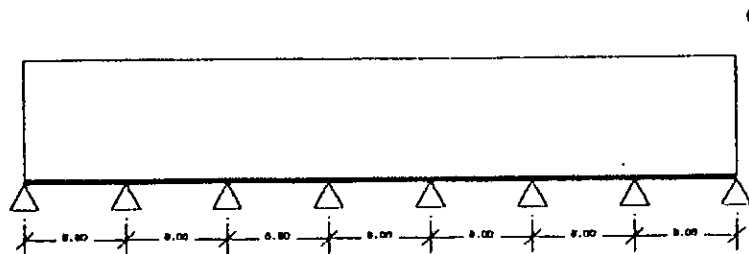
$$Q_e = 5/8 * 4,98 \text{ t/m}^2 * 1,45 \text{ m}$$

$$Q_e = 4,51 \text{ t/m}$$

VIGA 103

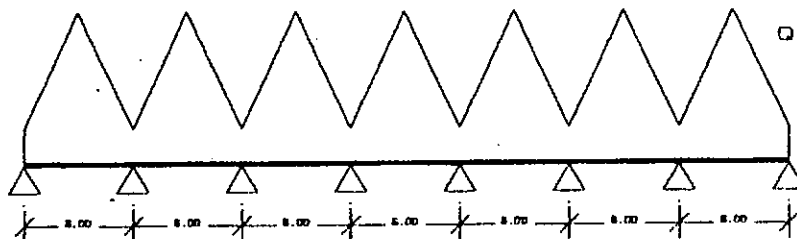
HIPOTESIS I

$$Q = 21,31 \text{ t/m}$$



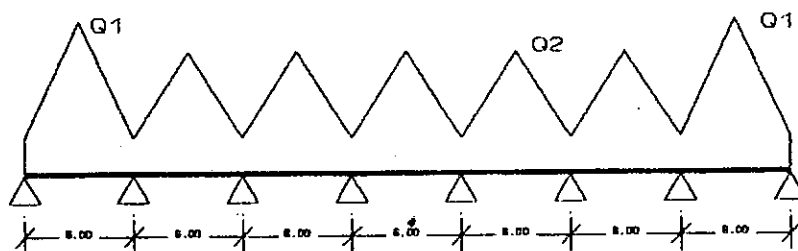
HIPOTESIS II

$$Q = 20,31 \text{ t/m}$$

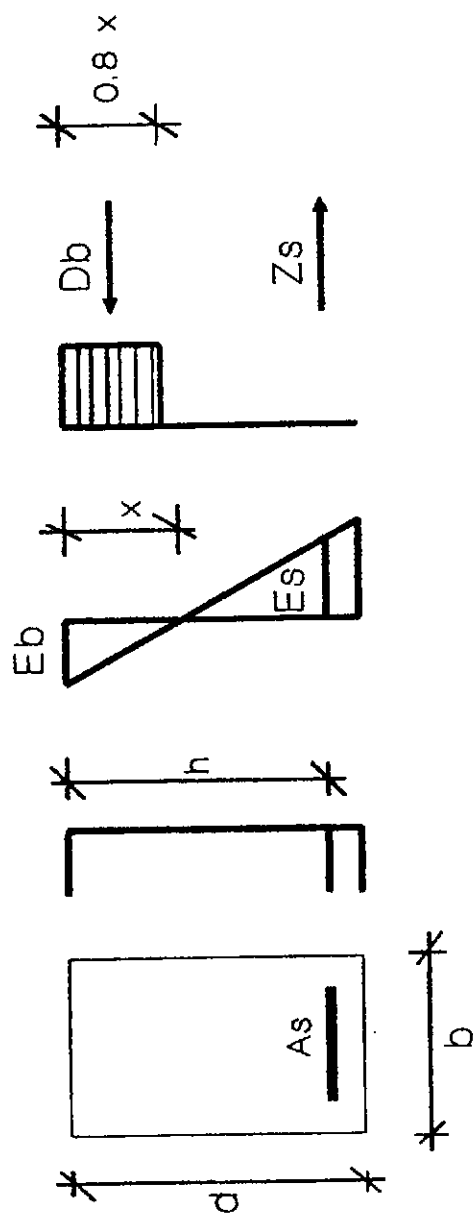


HIPOTESIS III

$$Q_1 = 16,31 \text{ t/m} ; \quad Q_2 = 14,04 \text{ t/m}$$



VERIFICACION DE SECCION



As: Sección de armadura de Acero

Db: Compresión en el Hº

Eb: Deformación del Hº

Es: Deformación del Acero

Zs: Tracción en el Acero

b: Ancho de la sección

d: Altura de la sección

h: Distancia a la sección de armadura

x: Distancia al eje neutro

CAPITULO 2

MERCADERIAS A MOVER

1. INTRODUCCION

En el proyecto original del Nuevo Puerto de Formosa ubicado en la zona del Riacho de Oro, no se indicaron específicamente los flujos ni tipos de mercaderías que se moverían a través de sus instalaciones, para determinar su diseño, dimensionar sus partes y ordenar sus espacios terrestres.

Sin embargo, tanto la distribución general como los elementos que configuran el puerto, apuntan hacia su utilización como lugar de transferencias para cargas generales. La presencia y las dimensiones del hangar, resultan a estos efectos sumamente demostrativos.

En el antiguo puerto ubicado frente al sector céntrico de la ciudad, se mueven por otra parte cargas generales, y se entiende que estas cargas deberán ser absorbidas por las nuevas instalaciones.

Posteriormente a su iniciación y posiblemente como modificación o ampliación del proyecto, las obras del Nuevo Puerto fueron complementadas en su sector posterior con la construcción de un elevador para agrograneles secos y sus correspondientes silos. Dentro del predio portuario se construyeron las bases para una galería de cintas y la torre de embarque junto al muelle.

Estas facilidades de particular importancia en el conjunto, cuyas instalaciones no han sido concluidas, marcan evidentemente un nuevo destino para el uso portuario con la carga de agrograneles secos a barcazas, que se agrega a las anteriores.

Con el correr del tiempo, se fueron realizando refulados de arena en una zona lindante con el puerto hacia el norte. El propósito de estos trabajos es ampliar la superficie de playa portuaria, eventualmente para el almacenamiento de graneles sólidos, y contar con un terraplen que permita el acceso ferroviario.

En la misma época, aguas arriba del puerto, en un tramo del río donde se encuentran las instalaciones de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, se construyó y terminó una posta para el embarque del crudo proveniente de los yacimientos del oeste formoseño, cuyo destino es la destilería de Petropar en Villa Elisa, Paraguay.

Con esta instalación, emplazada en el lugar donde se encuentran los tanques de YPF, ha quedado resuelto el problema de la carga de crudo. En consecuencia, resulta improbable que esta transferencia sea trasladada al Nuevo Puerto, que no cuenta con los depósitos para el almacenamiento de petróleo.

A continuación se describen las posibles cargas y los flujos y movimientos portuarios que se consideran posibles en el Nuevo Puerto de Formosa. Previamente se efectúa un breve análisis histórico.

2. ANALISIS HISTORICO

Este análisis se realizó sobre la base de la información publicada por la Administración General de Puertos SE para la serie que va desde el año 1984 a 1990 (ver Cuadro 2.1).

Cabe aclarar, que con posterioridad a este último año, AGPSE no publicó datos estadísticos correspondientes al Puerto de Formosa.

Además de esos valores, se consideraron cifras globales de tráficos para la serie 1978-1983, al solo efecto de mostrar la evolución de los tráficos en un plazo más largo. (ver Cuadro 2.2)

Del análisis de las cifras estadísticas pueden apreciarse dos periodos netamente diferenciados:

- 1978-1983 : los movimientos portuarios superan las 200 000 toneladas/año, en algunos años holgadamente, con excepción de 1979, donde se observa una caída circunstancial a 155 000 ton/año.
- 1985-1990 : los movimientos portuarios caen notablemente a un plano que se ubica entre las 80 000 y 90 000 ton/año, con excepción de 1988, año que registra un aumento a 114 000 toneladas.

Entre ambos periodos se intercala el año 1984 como una transición con 140 000 toneladas.

Cabe destacar, que entre las cargas registradas, la arena ocupa un porcentaje muy elevado, con una participación alrededor del 98% sobre los totales de los últimos años.

La arena se mueve en instalaciones propias de las compañías areneras en lugares integrados en la zona del puerto antiguo, pero no previstos en el Nuevo Puerto, por lo que quedaría para los movimientos propios del puerto un volumen de cargas en el orden del 2% de los valores totales. Para los últimos años esto significa un volumen anual de 1000 toneladas.

En las cifras indicadas en el Cuadro 2.1, no se incluye el crudo que se exporta al Paraguay, cuyos embarques se realizan en la posta petrolera y que alcanzan anualmente unos 45 000 m³.

La progresiva reducción de cargas movidas anualmente en el puerto antiguo señalada más arriba, se corresponde con el deterioro y la sucesiva pérdida de instalaciones de amarre y almacenamiento sufridas en el mismo por efectos de la erosión del Río Paraguay. Ello no significa que este hecho debe ser considerado como la causa de la caída de los movimientos.

De hecho, las instalaciones actuales, compuestas por un solo espigón de transferencia en mal estado con una grúa obsoleta de baja capacidad, un solo galpón afectado en uno de sus lados por la erosión, y una playa de circulación disminuida por la misma causa, no ofrecen una capacidad operativa que permita alcanzar movimientos muy superiores a los registrados en los últimos años.

Frente a esta situación, las facilidades que pueda ofrecer el Nuevo Puerto, una vez completadas sus instalaciones, cambiarán sustancialmente. La capacidad operativa del puerto se ubicará en niveles muy superiores a los actualmente disponibles.

En relación con los datos de movimientos de buques, se presenta una situación similar a la descrita para las cargas.

Tanto el número de embarcaciones como el tonelaje de registro neto total por año, siguen una evolución descendente de características iguales que la observada para el movimiento de cargas.

Del análisis de las cifras surge por otro lado, que las embarcaciones muestran promedios muy bajos de TRN. Ello coincide con el hecho de que operan en este puerto embarcaciones autopropulsadas de porte reducido. No se registran en el puerto antiguo la presencia de trenes de barcazas, que no obstante navegan frente a él por el río con destino u origen en el Paraguay.

3. AGROGRANELES SECOS

La decisión tomada oportunamente por la Junta Nacional de Granos de emplazar un elevador de granos en el Nuevo Puerto de Formosa, sin duda obedeció a los resultados positivos de la factibilidad que ese puerto ofrece para la salida de agrograneles al sistema conformado por los ríos Paraguay y Paraná como vías navegables y los trenes de barcazas como transportadores fluviales.

Se entiende que en las consideraciones efectuadas, la zona de influencia del puerto de Formosa se estimó con la suficiente aptitud para producir el volumen de agrograneles que justifican una instalación portuaria.

Teniendo en cuenta los destinos usuales de esos productos, su transporte por el río debió preverse para su posterior exportación con transferencias en los puertos del Paraná Inferior, o su procesamiento en plantas de producción de aceites ubicada en la zona de Puerto San Martín/Rosario.

Los agrograneles propios de la región, que cumplen con los requisitos anteriores, son principalmente la soja y el algodón. Estos productos se cultivan o cuentan con potenciales áreas de cultivo en la Provincia de Formosa, el este de Salta y el sureste de Bolivia.

Las regiones indicadas se encuentran vinculadas con Formosa en materia de transportes, por el ramal ferroviario que se extiende de dicha ciudad hasta Embarcación.

Actualmente este ramal no llega hasta el Nuevo Puerto. Termina a poca distancia en las instalaciones de YPF, a las que arriban los trenes que transportan el crudo desde el oeste formoseño para su embarque con destino al Paraguay.

Para enlazar el Nuevo Puerto con la zona descripta, será condición necesaria e ineludible prolongar las vías férreas hasta el muelle. Caso contrario, se harían necesarias operaciones de descargas,

cargas y traslados cortos por camión, que encarecerían notoriamente el costo de transporte, pudiendo perderse de este modo, si no todas, al menos una buena porción de las ventajas que el puerto tiene.

A su vez, la zona antes señalada, está unida con Formosa por la ruta que atraviesa la Provincia y corre desde esta ciudad hacia el oeste para enlazarse con la red vial que sirve al este salteño y el sureste de Bolivia.

4. C A R G A G E N E R A L

La carga general o carga fraccionada que se manipula por unidades sueltas o en forma agrupada mediante pallets u otros medios auxiliares simples de unitización de cargas, integrará sin duda el menú de cargas a ser movidas en el Nuevo Puerto de Formosa.

Estas cargas podrán comprender:

- productos manufacturados varios de exportación a Paraguay y Brasil,
- mercaderías a granel envasadas en bolsas o tambores con destino al Paraguay, como yeso, sales y otros, o como derivados del tanino con destino al sur,
- rollizos y maderas de aserradero en atados provenientes del Paraguay,
- productos celulósicos y papel,
- productos químicos.

Como se señaló antes, los movimientos actuales en estos rubros son pequeños, pero la presencia del Nuevo Puerto una vez terminado y equipado adecuadamente, constituirá un eslabón destacado en la cadena de transporte. A partir de esta circunstancia, deberán analizarse las proyecciones hacia el futuro.

En este análisis deberá incorporarse la influencia seguramente muy marcada, que tendrá sobre el transporte fluvial y los desarrollos comerciales con el Paraguay y el Brasil, la futura habilitación de la Hidrovía Paraguay - Paraná.

No es posible estimar al presente como evolucionará esta carga en el futuro, no se pueden hacer pronósticos con un nivel aceptable de acierto, pero puede suponerse que un primer escalón con movimientos anuales de 10 000 toneladas debería ser alcanzado fácilmente en el mediano plazo.

La capacidad de la infraestructura portuaria excede dicho valor. Tanto la extensión y la futura profundidad del muelle, así como el volumen de almacenamiento que tiene el depósito de 1250 m² y la superficies de playa, constituyen facilidades suficientemente amplias como para atender esos volúmenes de carga y aún otros superiores.

En un capítulo posterior se trata el equipamiento para la transferencia de cargas y el de manipuleos en depósitos y playas, para dotar al puerto de un utilaje acorde con la capacidad de su infraestructura.

5. CONTENEDORES

El puerto antiguo no está en condiciones de atender un tráfico de contenedores, razón por la cual este movimiento ha sido nulo hasta ahora en Formosa.

El Nuevo Puerto, por el contrario cuenta en principio con las condiciones mínimas, si bien limitadas por ahora, de recibir ese tipo de carga.

Teniendo a la vista la progresiva containerización de cargas y tráficos que se está operando en la Argentina y desde luego en todo el mundo, puede afirmarse que en el futuro resultará indispensable contar en el puerto con facilidades que permitan atender el tráfico de contenedores.

Junto con el proceso señalado, se va extendiendo cada vez más el transporte multimodal en nuestro país. Dentro de este panorama resulta obvio, que una clave central para integrar al Nuevo Puerto en las redes de transporte multimodal, será su capacidad de recibir y manipular contenedores en forma eficiente y segura.

Desde luego que un posicionamiento dentro de dichas redes exige parte un conjunto de facilidades portuarias específicas y sus respectivos equipos con su personal especializado.

En primer lugar deberá contarse con el equipo pesado para la transferencia y el manejo en playa de los contenedores.

Estos equipos tienen costos de adquisición elevados, y no son aptos para ser usados con otras cargas. También requieren un mantenimiento especial y operadores capacitados para su manejo. En conjunto, esto significa que imponen usos y exigencias de un nivel general de desarrollo industrial, que actualmente no existe en la operatividad portuaria ni en general en la ciudad de Formosa.

En segundo lugar, se requieren espacios amplios para playas de almacenamiento, para circulaciones y para las áreas de transferencia a/de vehículos terrestres, así como las respectivas áreas de estacionamiento, de talleres, etc.

Esos espacios están relacionados directamente con la cantidad de contenedores que se pretenden mover anualmente en el puerto y con el régimen de almacenamiento.

A este respecto se aprecia que las superficies disponibles para estos fines en el Nuevo Puerto de Formosa, considerando además los otros usos antes mencionados, son relativamente escasos.

Una primera estimación de las áreas factibles de ser ocupadas por playas de contenedores, permitirían atender unos 5000 TEU/año. Esta cifra parece razonable y suficiente para un primer horizonte del desarrollo portuario, pero es insuficiente desde el punto de vista de la inversión que exigiría el movimiento de contenedores en materia de equipamientos.

En virtud de lo señalado, las metas a fijar para el futuro deben apuntar a movimientos más importantes. La inversión, los gastos

operativos y los costos del mantenimiento no podrán justificarse con movimientos tan reducidos.

Planteada la situación de esta manera, quedan finalmente dos opciones: la primera es atender contenedores solamente en forma circunstancial y con baja eficiencia utilizando los medios más o menos precarios disponibles en el puerto o en la zona. La segunda es apuntar decididamente a un desarrollo especializado del puerto con miras a transformarlo en un centro de transferencias de contenedores en el Noreste argentino, que actúe en el marco de los comercios de Brasil y Paraguay con Chile, y los que deriven de la futura presencia de la Hidrovía.

6. GRANELES SÓLIDOS NO AGRARIOS

En esta categoría cabe considerar mercaderías como minerales originarios de Brasil, sales; fertilizantes, materiales de construcción, etc.

La atención portuaria de estos graneles impone condiciones globales de carácter similar a las que exigen los contenedores.

En efecto, se requieren para su movimiento equipos específicos de elevado costo, no aptos para otras cargas y playas de almacenamiento aún más amplias que las necesarias para contenedores en la zona portuaria. Estas playas hoy no existen, si bien pueden habilitarse en parte aprovechando una posible extensión que se realice hacia el norte del puerto.

Los graneles sólidos exigen en todos los casos una especialización portuaria que va en desmedro de las otras mercaderías. Ocupan espacios amplios, requieren equipos no utilizables para otras mercaderías, crean solicitaciones de tráfico muy importantes para las vías de acceso terrestre y por último generan una contaminación sobre el resto del puerto por la difusión de polvillo nocivos.

Estos graneles también presentan características parecidas a las que tienen los graneles líquidos, como por ejemplo el petróleo, que precisamente constituye un buen ejemplo actual en los movimientos de carga en Formosa. Este producto se opera en lugares especiales, con equipos propios no transferibles y con depósitos que ocupan áreas importantes.

En consecuencia, disponer facilidades en el Nuevo Puerto para la atención de estas cargas, no aparece hoy como una alternativa interesante de aplicación inmediata o a mediano plazo, quedando una decisión a este respecto postergada para el futuro, en función de las evoluciones que estos tráficos muestren.

De cualquier manera, tampoco se perciben hoy posibilidades ciertas para el movimiento de estos graneles.

Cabe acotar finalmente, que el tráfico de graneles sólidos, a diferencia de la carga general y los contenedores, maneja mercaderías de bajo valor, por lo que las tarifas portuarias deben ubicarse en niveles adecuados.

7. CONCLUSION

Del análisis precedente, se obtiene como conclusión, que en el Nuevo Puerto de Formosa se puede prever el tráfico de tres mercaderías o cargas en el corto y mediano plazo.

Estos tráficos son:

- Carga General,
- Agrograneles secos,
- Contenedores.

Las instalaciones actualmente existentes no están en condiciones de atender ninguna de las tres cargas. Eventualmente pueden moverse cargas generales con métodos precarios, que por otra parte tampoco se encuentran hoy en el Puerto.

C U A D R O 2 . 1
P U E R T O D E F O R M O S A
M O V I M I E N T O S

■ A Ñ O 1 9 9 0

1 MOVIMIENTO DE BUQUES

1.1 Cabotaje	Nº	479	TRN	20 450
1.2 C M I	Nº	-	TRN	-

2 MOVIMIENTO DE CARGAS

2.1 Importación	ton	-	Carga	-
2.2 Exportación	ton	1 076	Carga	Gral/Arrab.
2.3 Removido entrado	ton	84 388	Carga	Arena
2.4 Removido salido	ton	-	Carga	-
<hr/>				
2.5 Movimiento total	ton	85 464		

■ A Ñ O 1 9 8 9

1 MOVIMIENTO DE BUQUES

1.1 Cabotaje	Nº	725	TRN	24 919
1.2 C M I	Nº	-	TRN	-

2 MOVIMIENTO DE CARGAS

2.1 Importación	ton	145	Carga	
2.2 Exportación	ton	887	Carga	Gral/Arrab.
2.3 Removido entrado	ton	72 687	Carga	Arena
2.4 Removido salido	ton	-	Carga	-
<hr/>				
2.5 Movimiento total	ton	73 719		

■ A Ñ O 1 9 8 8

1 MOVIMIENTO DE BUQUES

1.1 Cabotaje	Nº	1034	TRN	41 062
1.2 C M I	Nº	1	TRN	18

2 MOVIMIENTO DE CARGAS

2.1 Importación	ton	8	Carga	General
2.2 Exportación	ton	926	Carga	Gr/Sal/Quím
2.3 Removido entrado	ton	113 361	Carga	Arena
2.4 Removido salido	ton	-	Carga	-
<hr/>				
2.5 Movimiento total	ton	114 255		

CUADRO 2.1 - CONTINUACION

■ A Ñ O 1 9 8 7

1	MOVIMIENTO DE BUQUES				
1.1	Cabotaje	Nº	855	TRN	30 998
1.2	C M I	Nº	-	TRN	-
2	MOVIMIENTO DE CARGAS				
2.1	Importación	ton	2	Carga	General
2.2	Exportación	ton	592	Carga	Gr1/Sal/Arr
2.3	Removido entrado	ton	81 571	Carga	Gral/Arena
2.4	Removido salido	ton	73	Carga	
2.5	Movimiento total	ton	82 238		

■ A Ñ O 1 9 8 6

1	MOVIMIENTO DE BUQUES				
1.1	Cabotaje	Nº	981	TRN	44 502
1.2	C M I	Nº	-	TRN	-
2	MOVIMIENTO DE CARGAS				
2.1	Importación	ton	15 217	Carga	
2.2	Exportación	ton	712	Carga	
2.3	Removido entrado	ton	76 614	Carga	
2.4	Removido salido	ton	-	Carga	
2.5	Movimiento total	ton	92 543		

■ A Ñ O 1 9 8 5

1	MOVIMIENTO DE BUQUES				
1.1	Cabotaje	Nº	767	TRN	18 482
1.2	C M I	Nº	-	TRN	-
2	MOVIMIENTO DE CARGAS				
2.1	Importación	ton	-	Carga	
2.2	Exportación	ton	4 000	Carga	
2.3	Removido entrado	ton	79 113	Carga	
2.4	Removido salido	ton		Carga	
2.5	Movimiento total	ton	83 702		

CUADRO 2.1 - CONTINUACION

■ A Ñ O 1 9 8 4

1	MOVIMIENTO DE BUQUES				
1.1	Cabotaje	Nº	1923	TRN	114 284
1.2	C M I	Nº	-	TRN	-
2	MOVIMIENTO DE CARGAS				
2.1	Importación	ton	204	Carga	
2.2	Exportación	ton	6 697	Carga	
2.3	Removido entrado	ton	131 094	Carga	
2.4	Removido salido	ton	-	Carga	
2.5	Movimiento total	ton	137 995		

CAPITULO 3

EMBARCACIONES

1. INTRODUCCION

El Nuevo Puerto de Formosa, una vez terminadas sus obras y completado su equipamiento, estará en condiciones de ofrecer sus instalaciones para la escala de las embarcaciones que realizan hoy transportes en el Río Paraguay.

Dichas embarcaciones forman parte de la flota que integra el sistema de transporte fluvial cuyas vías navegables principales son los ríos Paraná y Paraguay. A ellas se irán agregando en el futuro nuevas embarcaciones, tanto las que aumenten el tonelaje total de la flota, como aquellas que renueven el parque existente.

Los ríos mencionados se caracterizan actualmente por las profundidades que ofrecen a la navegación en sus distintos tramos. Definen de este modo el tamaño y tipo de las embarcaciones que pueden transitar por ellos.

El Río Paraná admite navegación de ultramar hasta el puerto de Santa Fé. Aguas arriba, el Río Paraná río hasta Barranqueras y luego el Río Paraguay hasta Asunción (Paraguay), permiten navegar con 10 pies de calado y con 7 pies o aún menos, al norte de Asunción.

Estos valores podrán ser aumentados en el futuro, en la medida que se vayan cumpliendo las obras de profundización y mejoramiento

previstas en el desarrollo de la Hidrovía Paraná - Paraguay.

2. TIPOS Y CARACTERÍSTICAS

Para determinar los tipos y las características de las embarcaciones que navegan por el Río Paraguay, se han utilizado diversos relevamientos efectuados en oportunidades anteriores.

En los Cuadros 3.1, 3.2 y 3.3 se han volcado datos de interés para este estudio provenientes de dichos relevamientos.

Dada la circunstancia de que el Río Paraguay es navegado hoy prioritariamente por embarcaciones de banderas argentina y paraguaya, se han discriminado en todas las referencias estos dos países.

El Cuadro 3.1 se refiere a las barcazas de empuje. Se trata de la modalidad de transporte fluvial que tiene una gran capacidad de flujo en relación con el resto y que viene imponiéndose cada vez más como el sistema de mayor eficiencia en nuestros ríos navegables.

En el Cuadro mencionado, se indican las dimensiones geométricas de las barcazas de empuje, en relación con su capacidad de carga expresada en Tonelaje de Porte Bruto.

Estas barcazas se reúnen en trenes de 4 a 12 unidades movidos por una sola unidad motriz de empuje. En el Cuadro 3.2 se indican las dimensiones de estas unidades motrices, identificadas por su

potencia.

En el mismo Cuadro se han volcado también las características de las motonaves o embarcaciones autopropulsadas, que constituyen la otra modalidad de transporte fluvial.

El Cuadro 3.3 a su vez, referido a la flota argentina, expresa en cantidad y tonelaje de porte bruto la participación, que tiene cada uno de los tipos operativos de barcasas, sobre el total de las embarcaciones.

Los Cuadros mencionados contienen los datos de las embarcaciones comerciales más utilizadas, cuyos tamaños responden a la escala que surge de los principios económicos de transporte fluvial a larga distancia. Figuran por tanto en ellos las embarcaciones de mayores dimensiones, pero no las afectadas a tráficos locales sobre trayectos cortos.

Obviamente, los requerimientos portuarios se establecen a partir de las embarcaciones mayores, razón por la cual no se tuvieron en cuenta las otras.

Como uno de los datos de interés, se aprecia en los Cuadros la magnitud de los calados. Los calados mayores corresponden a las motonaves de mayor potencia. Salvo una excepción, los calados no sobrepasan los 4,00 metros.

La limitación del río, en cuanto a las profundidades, se expresa en todos los casos con referencia al Cero de cada hidrómetro

local. Como los niveles de agua están casi siempre por encima del Cero, esa limitación se va reduciendo a medida que las aguas alcanzan niveles superiores. Las observaciones efectuadas en los últimos años revelan precisamente que las permanencias de niveles superiores se está acentuando progresivamente, por lo que el río está eliminando sus anteriores limitaciones de profundidad.

3. O P E R A C I O N N A U T I C A

El emplazamiento del Nuevo Puerto de Formosa responde a una elección de sitio que asegura una buena ubicación sobre el río para llevar a cabo las operaciones náuticas de las embarcaciones autopropulsadas y de los trenes de empuje.

El río es recto en ese tramo y tiene un ancho superior al que se observa en el antiguo puerto. Por estas razones, las líneas de corriente tienden a ser paralelas al eje del curso y su distribución es más uniforme con amortiguaciones hacia las costas y sin concentraciones molestas sobre la orilla del puerto, como ocurre en el antiguo emplazamiento.

Frente al Nuevo Puerto pueden realizarse giros y maniobras de atraque sin inconvenientes.

En cuanto a la profundidad del río a pie de muelle, cuyos valores naturales están entre las cotas + 2,00 y + 4,00 metros sobre el Cero, se ha previsto en el proyecto original su dragado hasta cota - 2,00, con el propósito de asegurar la operabilidad del puerto

aún en condiciones de estiaje.

Esta previsión de dragado se apoyó en los datos de las series hidrométricas del período 1911-1980, pero en los últimos años se ha observado una tendencia permanente en las modificaciones del comportamiento del río. De acuerdo con ello, los niveles medios y mínimos del río están ubicándose en valores sensiblemente superiores a los registrados en las décadas anteriores.

En los Cuadros 3.4, 3.5 y 3.6 se refleja el hecho señalado. En estas observaciones cabe destacar el paulatino y firme ascenso de los niveles mínimos. Si en años anteriores era común que el río tuviese niveles bajo el Cero, a partir de 1972 ya no se observan más esas cotas. Por el contrario, los registros indican niveles mínimos que en algunos casos se sitúan por encima de la cota + 4,00.

Este proceso de elevación global de los niveles de agua del río se acentuó aún más en 1992 y para el próximo año, de acuerdo con las circunstancias que se están registrando en el presente, se espera que la tendencia en aumento continúe.

En principio, la elevación de los niveles mínimos y medios, significa una ventaja para la operación portuaria.

Por una parte, el mantenimiento de las profundidades a pie de muelle se vuelve menos crítico. Esto se asocia a su vez con un menor tiempo de días anuales inoperables debido a falta de profundidad efectiva, o inclusive con la desaparición lisa y llana

de esta circunstancia durante periodos anuales enteros.

Por otra parte, las embarcaciones, cuando se encuentran a niveles más altos en las operaciones de carga y descarga, ven facilitadas las tareas, lográndose una reducción de los tiempos operativos.

En cuanto a los niveles máximos, también se presume que irán aumentando a la par de los otros valores en los próximos años. La máxima registrada se produjo en 1983 y alcanzó la cota + 10,73. En 1992 la máxima llegó al nivel + 10,12.

Si la tendencia de elevación de niveles llegase a continuar en conformidad con las observaciones que se están efectuando, podrían presentarse algunos problemas en el futuro. La cota de coronamiento del puerto está a + 11,00, esto es, en un nivel apenas superior a la máxima de 1983. Un incremento progresivo de los máximos, podría llegar a afectar la superficie terrestre operativa del puerto.

Este fenómeno deberá ser tenido en cuenta en el futuro, cuando se proyecten los accesos camineros y ferroviarios.

CUADRO 3.1

RÍOS PARANÁ - PARAGUAY

FLOTA FLUVIAL - CARACTERÍSTICAS

1. BARCAZAS DE EMPUJE

1.1 ARGENTINA

TPB (t)	2200	1700	1500	1400	1000
Eslora (m)	69,70	60,00	60,00	59,43	59,44
Manga (m)	13,64	12,20	12,20	10,97	10,97
Calado (m)	2,73	3,00	2,70	2,84	2,40
Puntal (m)	3,20	3,50	3,30	3,35	3,20

TPB (t)	600	500			
Eslora (m)	41,15	40,00			
Manga (m)	8,25	10,00			
Calado (m)	2,13	1,70			
Puntal (m)	2,60	2,30			

1.2 PARAGUAY

TPB (t)	1700	850	360		
Eslora (m)	63,00	48,00	39,00		
Manga (m)	14,00	12,50	9,50		
Calado (m)	2,75	2,00	1,50		
Puntal (m)	3,70	3,30	2,20		

CUADRO 3.2

R I O S P A R A N A - P A R A G U A Y

F L O T A F L U V I A L - C A R A C T E R I S T I C A S

2. UNIDADES DE EMPUJE

	2			1			A R G E N T I N A		
Potencia HP :	4400	:	3500	:	2500	:	2000	:	1200
Eslora (m) :	44,71	:	42,00	:	53,00	:	44,00	:	27,40
Manga (m) :	12,00	:	10,96	:	15,00	:	10,36	:	8,60
Calado (m) :	3,35	:	3,25	:	3,40	:	2,00	:	2,10
Puntal (m) :	3,80	:	3,52	:	4,50	:	3,84	:	2,50

2.2 PARAGUAY

Potencia HP :	2400	:	1200	:	.	:	.	:	.
Eslora (m) :	34,56	:	28,79	:	.	:	.	:	.
Manga (m) :	12,00	:	9,50	:	.	:	.	:	.
Calado (m) :	2,14	:	1,80	:	.	:	.	:	.
Puntal (m) :	3,60	:	2,70	:	.	:	.	:	.

3. MOTONAVES

TPB (t) :	2540	:	2215	:	1680	:	1000	:	1000
Eslora (m) :	76,50	:	76,50	:	70,00	:	64,15	:	70,84
Manga (m) :	11,40	:	11,40	:	9,50	:	12,00	:	12,55
Calado (m) :	4,00	:	3,50	:	3,50	:	2,74	:	2,74

CUADRO 3.3

RIOS PARANA - PARAGUAY

FLOTA FLUVIAL - CARACTERISTICAS

4. TIPOS DE BARCAZAS

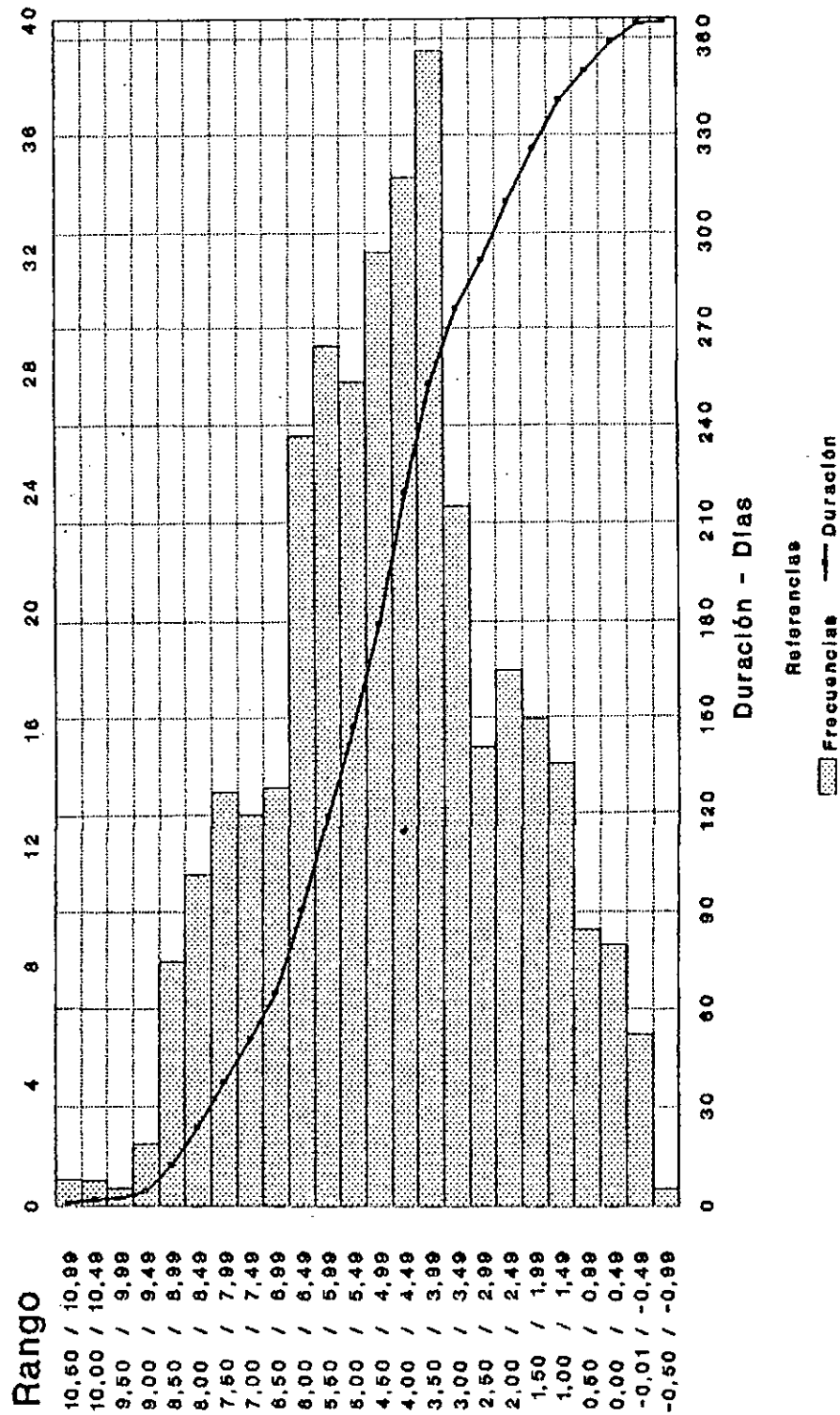
4.1 ARGENTINA

TIPO	CANTIDAD	TPB	% TPB
BODEGA CERRADA	256	312 224	50,1
BODEGA SEMICERRADA	44	67 408	10,8
BODEGA CONTINUA SIN TAPAS	35	52 780	8,5
BODEGA CONTINUA CON TAPAS	60	113 784	18,3
BODEGA CERRADA CONTENEDORES	12	15 600	2,5
TANQUE PARA COMBUSTIBLES	58	56 860	9,1
TANQUE PARA ACEITE VEGETAL	7	3 350	0,5
TANQUE PARA ACIDOS	1	850	0,2
T O T A L E S	413	622 856	100,0

RIO PARAGUAY

ALTURAS HIDROMETRICAS

1966 - 1991

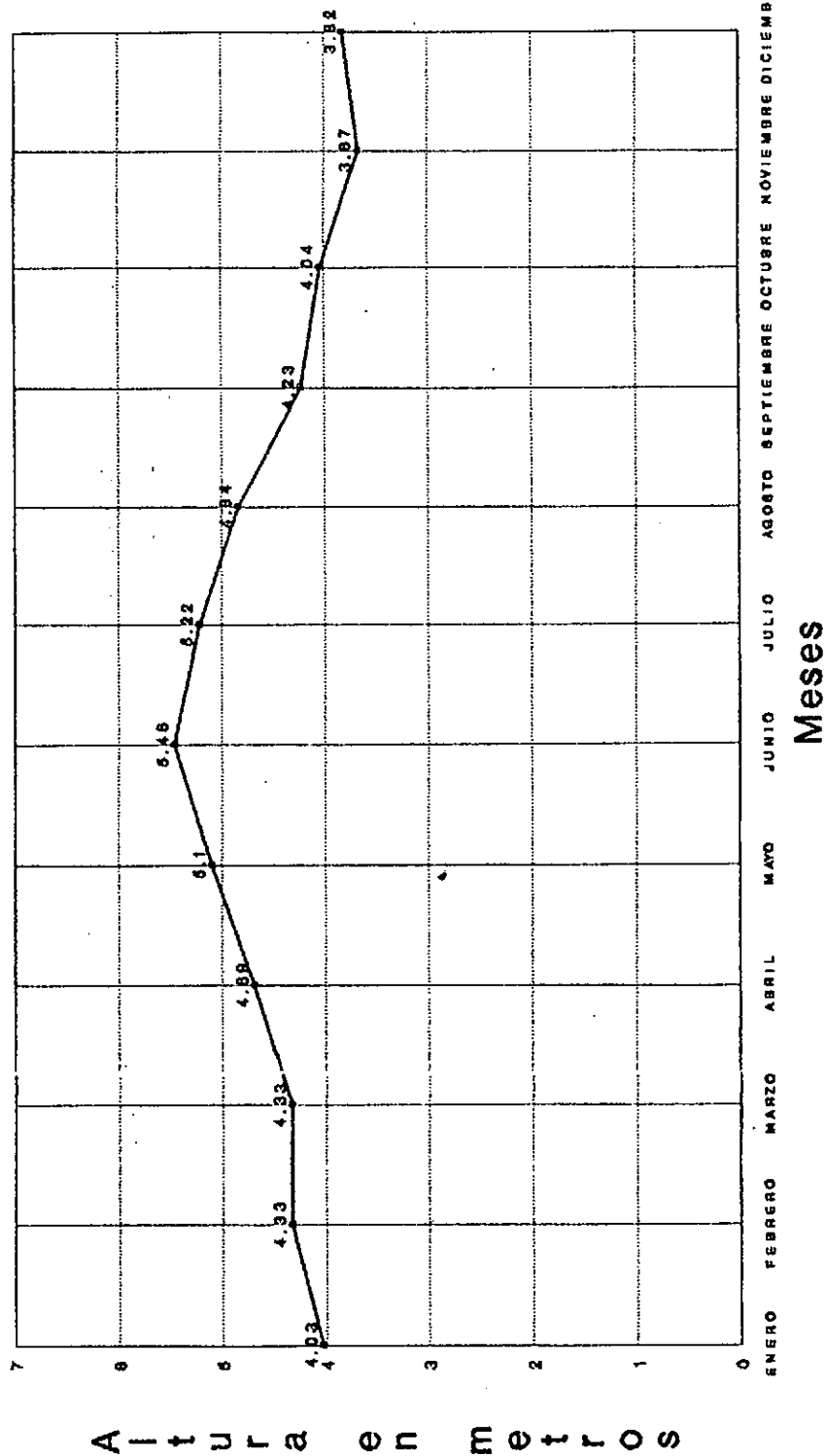


PUERTO FORMOSA

RIO PARAGUAY

ALTURAS HIDROMETRICAS

1966 - 1991



Referencias
 → Promedio de alturas

PUERTO FORMOSA

C U A D R O 3.6

RIO PARAGUAY - MAXIMAS Y MINIMAS ANUALES

AÑO	ALTURA MAXIMA	FECHA	ALTURA MINIMA	FECHA
1991	6,00	12/7	2,16	13-17/1
1990	7,86	24-25/6	2,43	8-9/1
1989	8,05	8/10	1,40	1/1
1988	8,85	15-21/7	1,25	27-28/12
1987	7,68	7/6	2,70	27/10
1986	6,96	13/6	1,56	6-7/1
1985	8,55	6-13/6	1,81	31/12
1984	7,40	23-26/5	3,65	15-17/3
1983	10,73	1-6/6	4,37	31/12
1982	9,10	31/7, 1-2/8	3,12	11/2
1981	6,54	19-20/2	2,86	28/11
1980	7,64	14/7	4,40	12/4/80
1979	8,32	19-22/6	3,00	2-5/1
1978	4,55	6/8	3,08	31/12
1977	6,09	10-11/2	3,54	27/11
1976	5,20	1-2/1	3,19	24-25/12
1975	5,77	23/12	2,97	6/3
1974	6,00	10/2	3,29	26/11
1973	5,27	8-9/1	1,15	4/10
1972	5,95	21/12	0,21	20-21/1
1971	7,21	5/2	0,00	30/9
1970	2,48	11 y 13/4	(0,42)	16/12
1969	5,47	19-20/7	(0,76)	24/9
1968	3,28	7-8/2	(0,30)	15/12
1967	4,50	5/4	(0,42)	3/10
1966	8,46	6-7/3	0,05	12-13/10

MAXIMA MAXIMORUM : 10,73 1-6/6/83
 MINIMA MINIMORUM : -0,76 24/9/69

Nota: Las cotas entre paréntesis son cotas negativas

PUERTO FORMOSA

C A P I T U L O 4

U T I L A J E

1. I N T R O D U C C I O N

En el Capítulo 2 se efectuó el análisis de las mercaderías que podrán ser movidas en el Nuevo Puerto de Formosa.

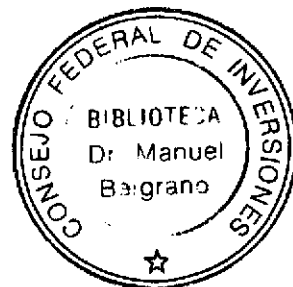
Teniendo en cuenta dicho análisis y las instalaciones existentes en el puerto, se observa que las mercaderías a ser transferidas en dicho puerto son básicamente dos y hay una tercera que podría agregarse eventualmente.

Las dos mercaderías indicadas son:

- 1) Agrograneles,
- 2) Carga General.

La tercera son los contenedores.

Cada una de las cargas nombradas tienen su propio requerimiento en relación con el utilaje a instalar y los equipos operativos.



2. AGROGRANELES SECOS

2.1 CARACTERISTICAS DEL EQUIPAMIENTO

Como se indicó en el Capítulo 2, existe ya una parte de las obras civiles para la recepción, el almacenamiento y el transporte al o del muelle.

Sin embargo aún no se han completado las obras, faltando las instalaciones y los equipos electromecánicos para la recepción, el despacho y el movimiento de los graneles.

Todos estos equipos forman parte del proyecto efectuado oportunamente por la Junta Nacional de Granos para el elevador de Formosa. La adquisición y el montaje de los mismos han quedado suspendidos, y no hay certeza respecto al momento en que se decidirá la continuación o cancelación definitiva de las obligaciones asumidas en este contexto por dicha Junta.

De continuarse el proyecto contratado, los equipos a instalar responderán obviamente al diseño y a las especificaciones primitivas, en cuyo caso quedaría resuelto el problema del utilaje para el embarque de agrograneles secos.

Como alternativas de la solución anterior, quedarían dos variantes. En primer lugar que la Junta cancele definitivamente su contrato para el equipamiento del muelle. En esta hipótesis se plantaría la posibilidad de que la Provincia de Formosa se hiciera cargo de la terminación del elevador, de acuerdo con el proyecto

existente.

En segundo lugar, que la Junta intente realizar nuevas negociaciones tendientes a reducir el gasto previsto y por ende la cantidad y calidad de las instalaciones.

En este último caso, cabría suponer entre otras variantes, que la Junta termine de completar el equipamiento del elevador, pero no el de transporte a muelle.

Dentro de esta hipótesis, correspondería a la futura administración portuaria completar la instalación de carga desde el elevador hasta el muelle.

También en este caso, la Provincia podría realizar estas obras de acuerdo con las especificaciones y los planos del proyecto inicial.

En todos los casos, la instalación de embarque estará integrada por los siguientes elementos:

- una tolva de recepción ubicada en la torre de elevación,
- una cinta transportadora de aproximadamente 120 metros de longitud equipada con:
 - * motor eléctrico de tracción,
 - * bandas de goma,
 - * bastidor con rodillos,
 - * sistema de tesado,
 - * dispositivos de seguridad para corte de marcha,

- * dos equipos de aspiración de polvo,
- * tablero y mandos.
- una tolva de descarga en la torre del muelle,
- un equipo de carga a barcaza en el muelle.

El equipo de carga a barcaza podrá estar constituido alternativamente por un tubo telescópico basculante y giratorio o un pescante giratorio con tubo vertical telescópico.

Tanto las tolvas como las cintas deberán estar alojados en una galería techada y cerrada lateralmente a los efectos de vientos y lluvias. Esta galería estará sostenida por vigas de acero apoyadas sobre las columnas construídas para este fin en el puerto. En su interior la galería dispondrá de los soportes para los bastidores de la cinta y una pasarela para inspección. Estará equipada con iluminación interior y dispondrá de aberturas para la ventilación protegidas contravientos y lluvias. En sus extremos contará con accesos de fácil circulación para personas.

El equipamiento señalado deberá dimensionarse de acuerdo con las instalaciones del elevador, pero también en concordancia con las embarcaciones que recibirán el producto. Teniendo en cuenta que la carga se efectuará a barcasas con capacidades desde 1000 a 1500 toneladas cada una, el rendimiento máximo de operaciones continuas con cereales con un peso específico de 0,8 t/m³, no deberá superar las 600 ton/hora.

La indefinición actual con respecto a este equipamiento no permite efectuar una evaluación ajustada de sus precios. Sin embargo puede

estimarse para esta instalación un rango de valores entre 1,5 y 3,0 millones de dólares, según sea la capacidad de la misma y el tipo de utilaje de carga que se disponga.

2.2 PROVISION DE LOS EQUIPOS

La provisión de los equipos depende del temperamento que adopte la Junta Nacional de Granos en cuanto a la terminación o no de los trabajos iniciados. De cumplirse la terminación de las obras, la instalación será provista por la contratista formada por las firmas Odisa y Agroeste. De ambas, esta última tiene la especialidad de construcción y montaje de los equipos electromecánicos. En el caso de presentarse otra alternativa, la provisión podría estar a cargo de dicha empresa o también de cualquier otra.

En esta circunstancia se recomienda efectuar el llamado a licitación pública, una vez aclarada definitivamente la situación, y establecidas las características del elevador y del régimen de flujo que se adopte.

Existen en la Argentina varias empresas calificadas que están en condiciones de construir y montar este tipo de instalaciones. Equipamientos de envergadura mayor han sido contruidos en varias terminales cerealeras ubicadas sobre el Río Paraná en la zona de Puerto San Martín - Rosario -Arroyo Seco.

3. CARGA GENERAL

3.1 CONSIDERACIONES GENERALES

La carga general será una de las mercaderías que sin duda en mayor o menor medida será movida en el Nuevo Puerto de Formosa.

El manejo de esta carga requiere los siguientes movimientos:

- 1) transferencia embarcación-puerto;
- 2) transportes horizontales en el area portuaria entre el frente y el depósito o la playa;
- 3) elevaciones para:
 - * transporte horizontal;
 - * estiba y desestiba;
 - * carga y descarga de vehículos terrestres.

Cada uno de estos movimientos deberá ser atendido por el utilaje respectivo. Dichos movimientos podrán ser efectuados cada uno por equipos específicos y en forma separada, o se podrán agrupar algunos de ellos con un solo equipo.

3.2 TRANSFERENCIA EMBARCACION - PUERTO

Este movimiento puede realizarse en principio con utilaje en muelle o con utilaje propio de la embarcación. En el caso de las barcasas fluviales de uso común en nuestros ríos, debe descartarse esta segunda alternativa, por la falta de equipamiento de las mismas. En consecuencia, se requerirá la presencia de una grúa en

muelle.

Las grúas convencionales que se utilizan para estos efectos pueden ser:

- a) sobre rieles, del tipo pórtico con accionamiento eléctrico;
- b) automóviles sobre neumáticos, con accionamiento con motor a explosión y generador eléctrico acoplado.

A los efectos de una mejor evaluación se destacan las siguientes diferencias entre ambos equipos:

- la ventaja de la grúa sobre rieles en relación con la automóvil, consiste en que tiene un menor precio de adquisición y un menor costo de mantenimiento. También debe considerarse que en operaciones, esta grúa es más rápida y no está sujeta a condiciones de equilibrio variables según el ángulo de trabajo;
- la ventaja de la grúa automóvil estriba en que tiene una mayor flexibilidad de movimientos y desplazamientos en el área portuaria. Puede ser utilizada en cualquier punto del muelle sin necesidad de instalar rieles, puede trabajar en la zona de playa y ocasionalmente puede ser utilizada en tareas fuera del puerto.

Si la primera de las ventajas a favor de la grúa sobre rieles es importante por la influencia sobre inversiones y costos, la

segunda adquiere relevancia en el Nuevo Puerto de Formosa por las restricciones operativas a que estaría sujeta una grúa sobre rieles.

En efecto, como se indicó en el Capítulo 1, la torre de embarque para agrograneles divide al muelle en dos sectores.

Una grúa sobre rieles vería interrumpido su desplazamiento de un sector al otro, razón por la cual solo uno de los dos tramos podrá ser atendido con la grúa, salvo que se instalen dos grúas. Pero en este último caso, la inversión y los costos de mantenimiento se duplicarían, perdiéndose de este modo la ventaja de este equipo sobre el otro.

Teniendo en cuenta la ubicación de la torre de embarque sobre el muelle y la futura disposición de las vías férreas, resulta aconsejable ubicar la grúa con sus rieles en el tramo ubicado al sur de la torre, entre ésta y el sector de muelle con doble planta.

Este tramo tiene 75 metros de longitud, lo que permitiría alcanzar una carrera de grúa algo superior a la necesaria para atender una barcaza. Si éstas se amarran en doble andana o más andanas, obviamente podrán atenderse más barcas hasta donde el alcance de la grúa lo permita.

La operación de transferencia de cargas requerirá en todos los casos ubicar las barcas frente a la grúa. Ello podrá demandar movimientos de embarcaciones en el frente, en el caso que esté

totalmente ocupado.

En el análisis comparativo entre una grúa sobre rieles y una grúa automóvil, hay otro aspecto de importancia que debe ser tenido en cuenta. En el puerto no cuenta con la infraestructura adecuada para recibir los rieles de una grúa pórtico.

En consecuencia, para poder operar con un equipo de estas características, será menester construir antes la obra respectiva, que consiste en dos vigas paralelas de hormigón armado de 75 metros cada una, apoyadas sobre pilotes del mismo material.

Otra cuestión a ser considerada, es que la grúa para carga general eventualmente pueda ser utilizada para el movimiento de contenedores, para lo cual deberá contar con las estructuras de lingado apropiadas.

A continuación se analizan las dos grúas en forma separada.

3.3 GRUA PORTICO ELECTRICA SOBRE RIELES.

Estará formada por una estructura de carpintería de acero en forma de pórtico con cuatro columnas o patas, cada una de las cuales apoya sobre un bastidor equipado con cuatro ruedas.

Las ruedas serán de acero fundido, cada bastidor contará con cuatro de ellas. Serán de doble pestaña y correrán sobre rieles hundidos en el pavimento.

El ancho de riel será de 10 metros y se ajustará al diseño existente del Nuevo Puerto. Las dimensiones interiores del pórtico en su sección transversal al muelle, respetarán el gálibo ferroviario para dos vías con ancho de vía de 1,0 m. En dos bastidores enfrentados ubicados sobre rieles diferentes, habrá como mínimo una rueda accionada por un motor eléctrico para obtener el traslado lineal de la grúa a lo largo del muelle. Los motores indicadas trabajarán en forma sincronizada evitándose diferencias en la tracción.

La toma de fuerza estará prevista mediante un cable enrollado sobre una rueda de tensión, fijada al pórtico de la grúa.

La parte superior del pórtico tendrá una plataforma sobre la cual apoyará el elemento giratorio de la grúa, cuyo movimiento se obtendrá por el accionamiento de una rueda dentada sobre una corona fija. El giro será de 360° y los movimientos podrán ejecutarse en ambos sentidos.

La parte inferior del elemento giratorio estará constituida por la cabina de mando que alojará las comodidades para el operador y todos los mandos para los diversos movimientos de la grúa. En su parte posterior y en forma separada, la cabina contendrá los accionamientos, motores, cajas reductoras y tambores para cables.

Las cajas y los engranajes trabajarán en baño de aceite y deberán contar con recintos sellados para evitar el ingreso de impurezas del medio. Todos los elementos mecánicos y eléctricos deberán ser de tipo estandarizado fácilmente reemplazables. Los accionamientos

serán eléctricos o hidrodinámicos.

Los tambores para el enrollamiento de los cables tendrán canaletas para alojar el cable y formarán junto con el motor y la caja reductora una sola unidad.

La grúa tendrá un brazo con un alcance máximo de 25,0 metros y un alcance mínimo de 7,00 metros, medidos entre el eje de giro y la vertical del gancho. El brazo estará articulado en la cabina de mando y suspendido por un aparejo de cables amarrado en una torre sobre la cabina de mando.

Ese mismo aparejo tendrá por función elevar y bajar el brazo.

La capacidad de elevación para la distancia máxima será como mínimo de 5,0 toneladas.

La grúa estará equipada con un mecanismo de seguridad que provoque el corte de corriente en el caso de sobre pasarselas cargas admisibles en el gancho, y frenado automático.

Tanto la cabina como los demás puntos que requieren mantenimiento periódico serán de fácil acceso para las personas.

Las velocidades para los movimientos serán:

- elevación del gancho: de 30 a 50 m/mín;
- elevación brazo: de 40 a 50 m/mín;
- giros: una vuelta por minuto;
- traslación grúa: 30 m/min.

3.3 GRUA AUTOMOVIL SOBRE NEUMATICOS

Esta grúa estará montada sobre un chasis con un mínimo de tres ejes y diez ruedas, cuatro apoyos laterales telescópicos y una cabina frontal para alojar la unidad motriz y al conductor con sus respectivos mandos.

La grúa será de brazo telescópico de tres secciones con accionamiento hidráulico.

El giro será de 360° y los movimientos podrán efectuarse indistintamente en ambos sentidos.

La cabina de grúa será independiente y estará montada sobre el bastidor giratorio. Permitirá una visión completa en cualquier posición.

La capacidad de la grúa será como mínimo de 10 toneladas a 25 metros de alcance en posición de alineamiento longitudinal y con los apoyos extendidos sobre el piso.

La grúa estará equipada con un mecanismo de seguridad que provoque el corte de corriente en el caso de sobrepasarse las cargas admisibles en el gancho, y frenado automático.

Las velocidades serán:

- elevación gancho: 50 a 70 m/mín;
- elevación brazo: 50 segundos entre posiciones extremas;
- giro: una vuelta por minuto.

3.4 TRANSPORTES HORIZONTALES

Los flujos portuarios serán simultáneamente de tipo directo y de tipo indirecto.

En el flujo directo la transferencia de la mercadería es entre camión o vagón y la embarcación sin que se proceda a su almacenamiento. En este caso no se presenta la necesidad de transportes horizontales.

En el flujo indirecto, la carga pasa por el depósito o por la playa si se puede almacenar a cielo abierto.

Los equipos de transporte deberán operar en el frente, en la playa y en el depósito cubierto.

Si bien existe la posibilidad de realizar esos movimientos con equipos de superficie afectados exclusivamente al transporte y no a los movimientos de elevación, como por ejemplo zorras tiradas por tractores o camiones, en el caso del Nuevo Puerto de Formosa se recomienda usar equipos que unifican los movimientos de transporte con los de elevación.

Esta recomendación se apoya en el hecho de las cortas distancias que separan el frente de atraque del depósito y de las playas. Estas distancias están en el orden de los 60 a 100 metros, valores óptimos para los equipos mencionados.

Los equipos en cuestión son básicamente dos:

- el elevador frontal de púas o "fork lift truck",
- la grúa móvil de dos ejes sobre cuatro neumáticos.

El primero de los equipos mencionados es muy eficiente para el manejo de pallets, tanto para el transporte en las distancias mencionadas, como para las elevaciones para estibas, desestibas, cargas y descargas de camiones, etc. Pero cabe suponer que en el Nuevo Puerto de Formosa no sólo se trabajará con mercadería palletizada, sino también con mercadería no unitizada o deficientemente unitizada. En este último caso resultará conveniente contar al menos con una grúa móvil.

En consecuencia, el parque recomendado está conformado por cuatro equipos en total: tres elevadores frontales de púas y una grúa móvil de dos ejes sobre neumáticos. Con estos equipos se cubrirán tanto los requerimientos operativos, como las exigencias de mantenimiento, por las cuales deberán retirarse del funcionamiento las máquinas durante períodos que resultan del uso que se haga de las mismas.

La capacidad de los elevadores frontales de púas serán: dos equipos para cargas máximas de 5,0 toneladas y uno para cargas máximas de 2,0 toneladas.

La grúa móvil tendrá una capacidad máxima de 2,0 toneladas.

3.5 PROVISION DE EQUIPOS

La grúa sobre rieles es un equipo que no se construye en el país. Eventualmente podría ser encarada su construcción por una empresa nacional que fabrica grúas para contenedores. Se trata de "Industrias Metalúrgicas Pescarmona SA" (IMPSA).

En el exterior son numerosas las empresas que proveen este tipo de equipos. Se destacan entre ellas:

- * Aarhus, Dinamarca;
- * Boomse Metaalwerken N.V, Bélgica;
- * B.V. Machinenfabriek Figee, Holanda;
- * Caillard, Francia;
- * Ceretti Tanfani, Italia;
- * Friedrich Krupp GmbH, Alemania;
- * Ganz, Hungría;
- * Italgru, Italia;
- * Paceco, USA;
- * Peiner, Alemania;
- * Stothert Pitt, Reino Unido;

Sin embargo, antes de iniciar consultas con fabricantes de grúas, se recomienda investigar que posibilidades existen hoy en la Argentina de adquirir las grúas que la Administración General de Puertos tiene en los puertos que aún está administrando (Buenos Aires, Rosario, Santa Fé, Bahía Blanca y Quequén).

AGP cuenta con una gran cantidad de grúas sobre rieles de diferentes capacidades, alcances y tipos, así como grúas

automóviles sobre neumáticos de diversas capacidades.

De acuerdo con las últimas informaciones, el propósito de AGP sería colocar estos equipos en venta, en oportunidad de entregarse las unidades operativas de esos puertos a los futuros concesionarios, ya que no tendría más ningún uso para las mismas.

Cabe señalar, que las grúas no se incluyen en los bienes que AGP entregará a los concesionarios en los cinco puertos que administra.

Hay entre las grúas pórtico eléctricas sobre rieles, en el puerto de Buenos Aires un número apreciable del tipo "Ganz" para 6,0 toneladas y "VKB" de 6,3 toneladas de capacidad para alcance máximo, grúas que se adecuarían perfectamente a las necesidades y a la infraestructura del Nuevo Puerto de Formosa. Existen además otras grúas mas grandes, del tipo Ceretti Tanfani de hasta 25 toneladas de capacidad máxima.

Se trata de grúas con 10 a 15 años de edad, pero algunas de ellas no han sido utilizadas nunca, de modo que no presentan desgastes ni consecuencias de usos previos. De todos modos, estas grúas deberán ser revisadas antes de procederse a su adquisición, para controlar si permanecen en estado normal de uso y no se han retirado algunas partes de ellas. La edad de las grúas no ofrece inconveniente alguno, desde el momento que cumplen en buena medida con las exigencias fijadas más arriba.

El costo de inversión de las grúas es muy variable en función de

los requerimientos finales que se dispongan en definitiva. No obstante, puede estimarse que una grúa sobrerrieles, transportada hasta el lugar de operaciones con montaje incluido puede alcanzar un precio que oscile entre 1,5 y 2,5 millones de dólares US. A este valor, como se señaló antes, deberá agregarse el costo de los rieles. Esta obra podrá estar en el orden de medio millón de dólares.

Indudablemente el precio de la grúa se reducirá considerablemente en el caso que pueda concretarse la compra de uno de los equipos de AGP. En tal caso, al precio convenido de compra deberá agregarse el transporte y montaje, cuyo monto se estima entre 400.000 y 600.000 dólares US.

En cuanto a los equipos de transporte, también cabría la posibilidad de iniciar gestiones de compra ante AGP, que cuenta con un gran número de estas máquinas. El parque, en su conjunto, puede alcanzar un valor de equipo nuevo en el orden de los 500 000 dólares, incluyendo repuestos.

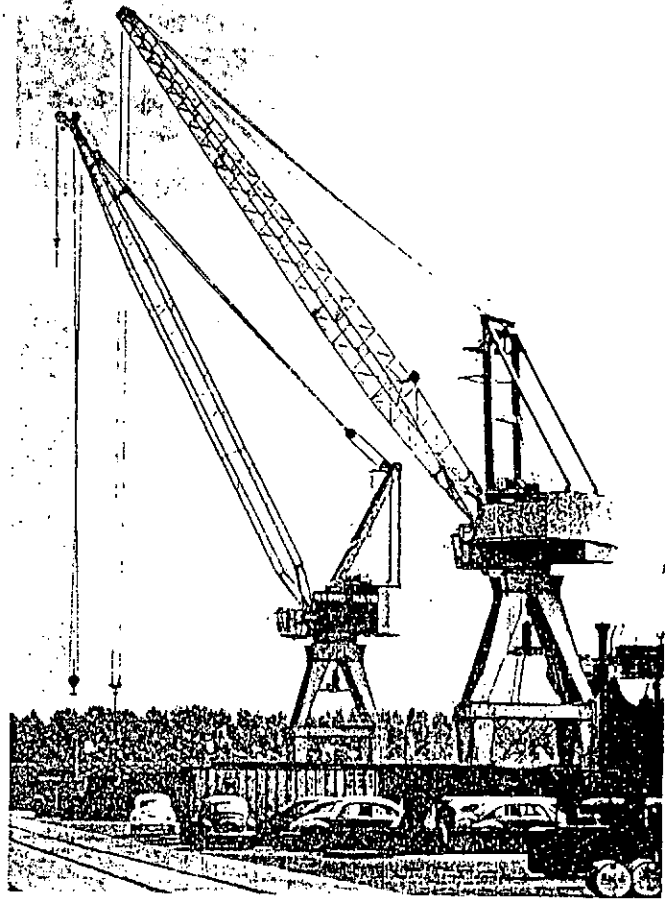
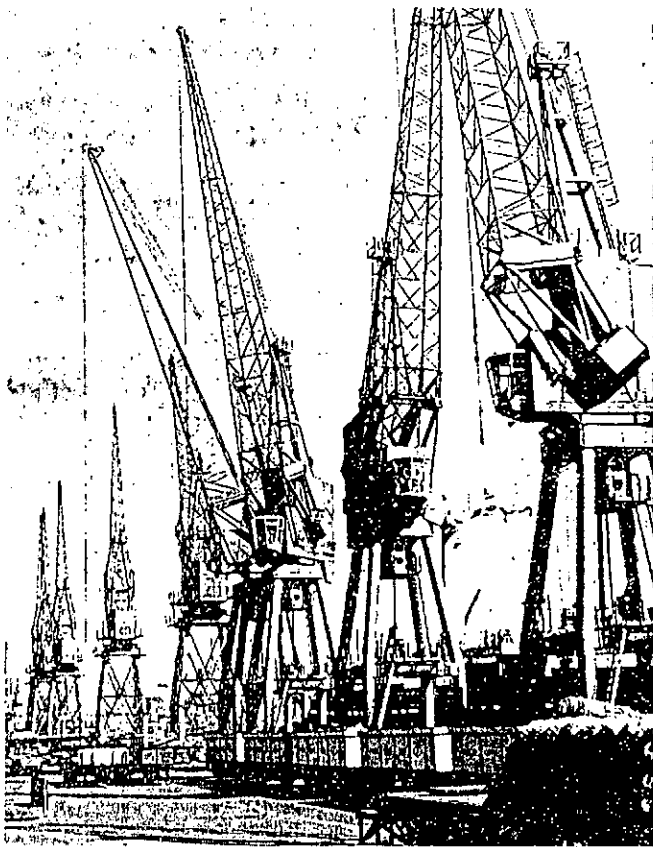
4. CONTENEDORES

En el Capítulo 3 se mencionó la perspectiva de mover contenedores en el Nuevo Puerto de Formosa. Se señaló allí, que un movimiento de esta naturaleza requiere equipos especiales, no aplicables a otras cargas.

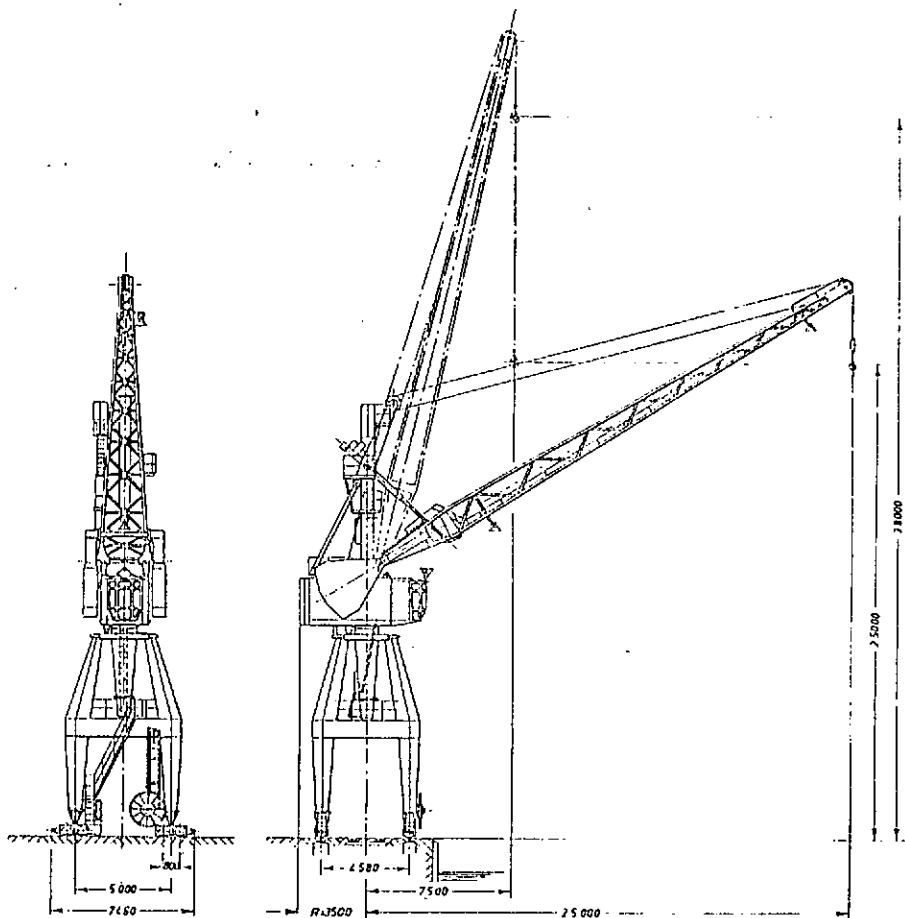
No se recomienda por esta razón equipar por ahora el puerto con

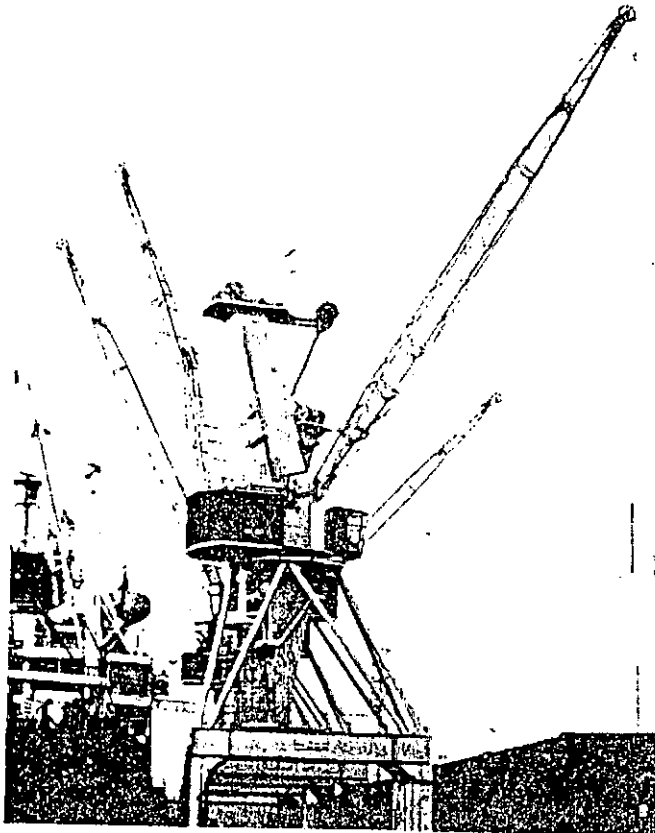
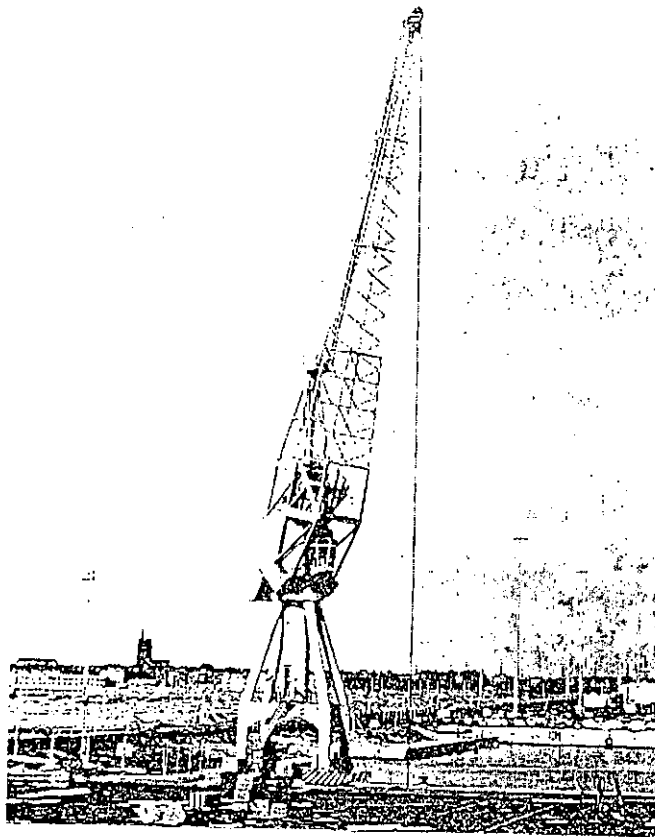
dichos equipos. En cambio se recomienda instalar grúas para carga general que puedan levantar contenedores en caso necesario, tal como se señaló más arriba.

En cuanto a los equipos de playa, tampoco se recomienda por ahora su adquisición, dejando eventuales desarrollos futuros en este sentido en manos de operadores privados que deseen explotar este tráfico en el puerto.

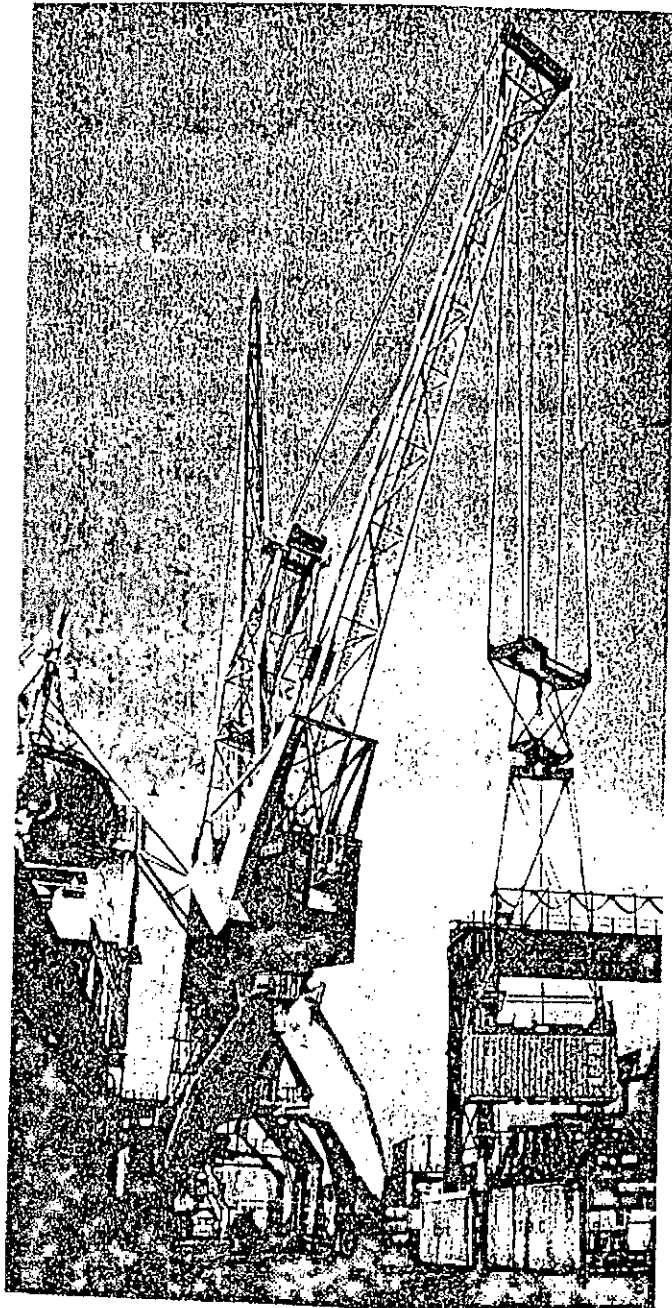


GRUAS PORTICO SOBRE RIELES

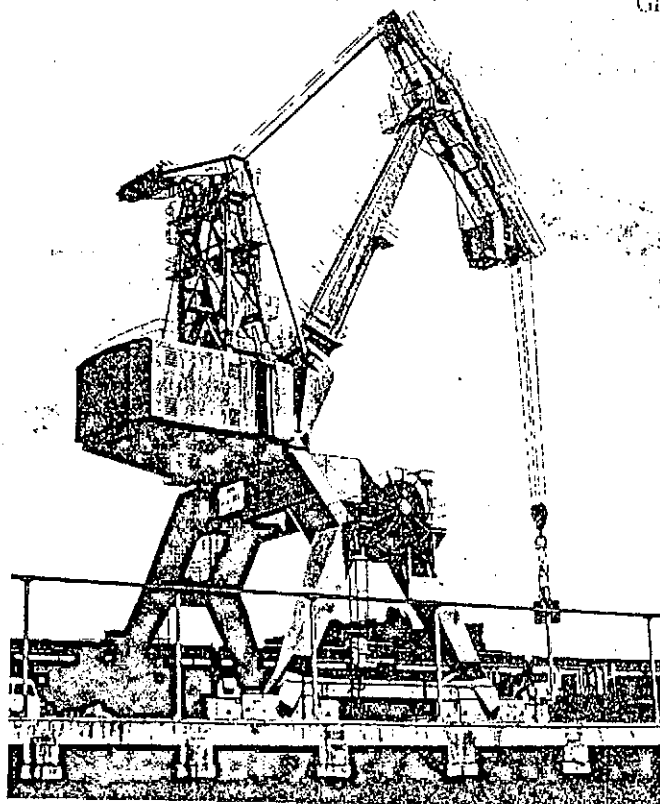


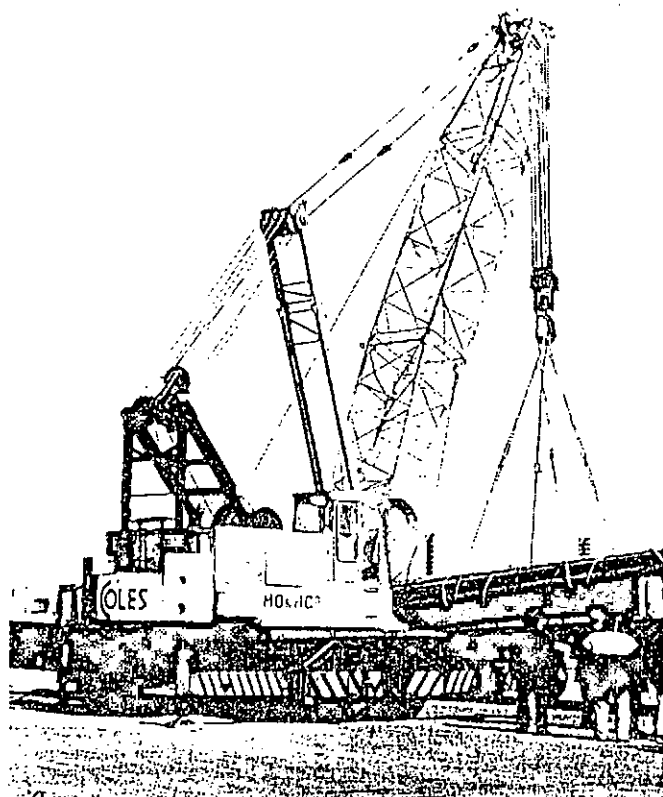
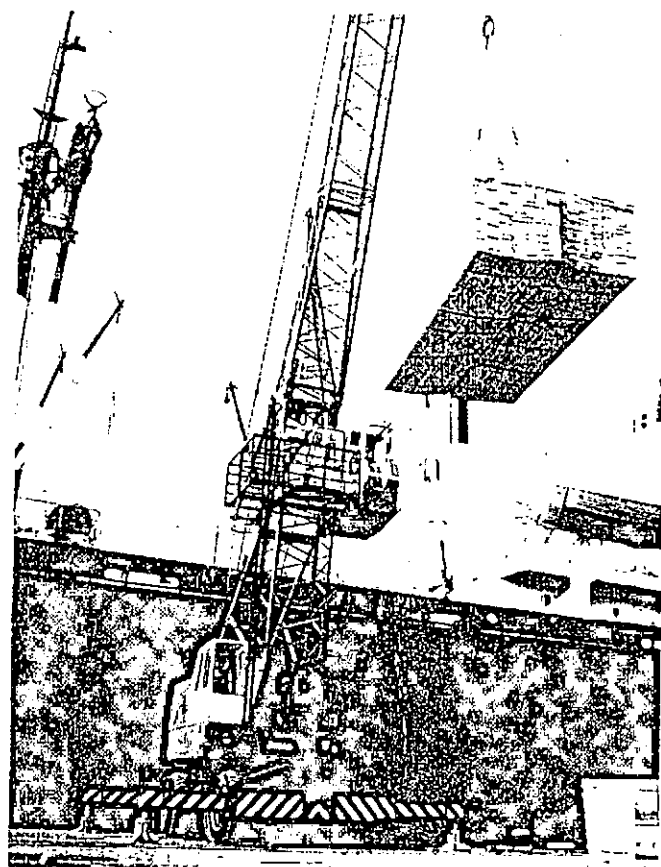
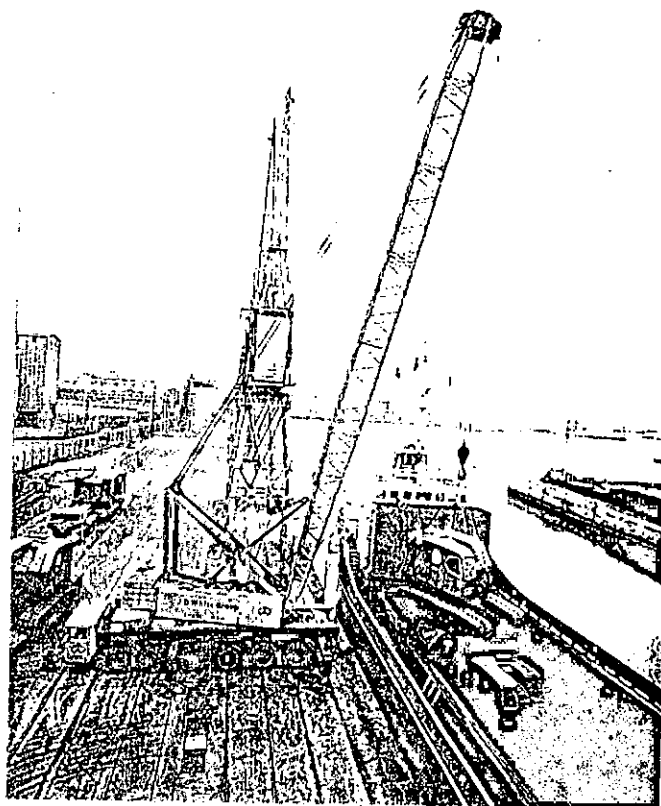
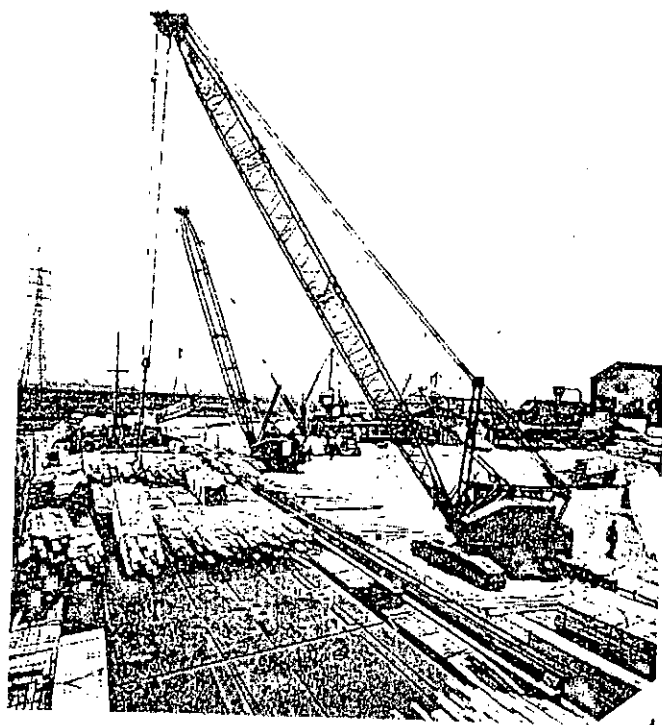


GRUAS PORTICO SOBRE RIELES

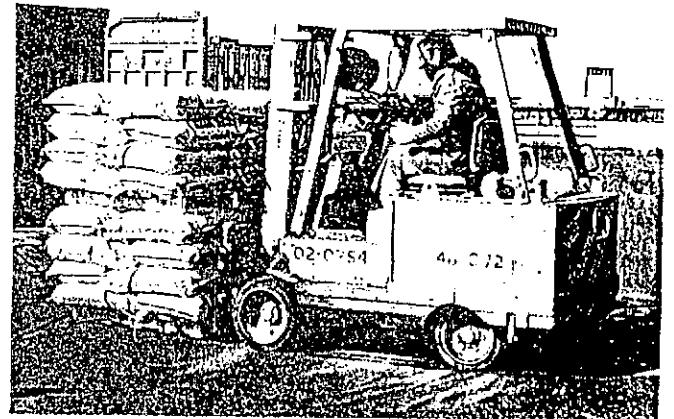
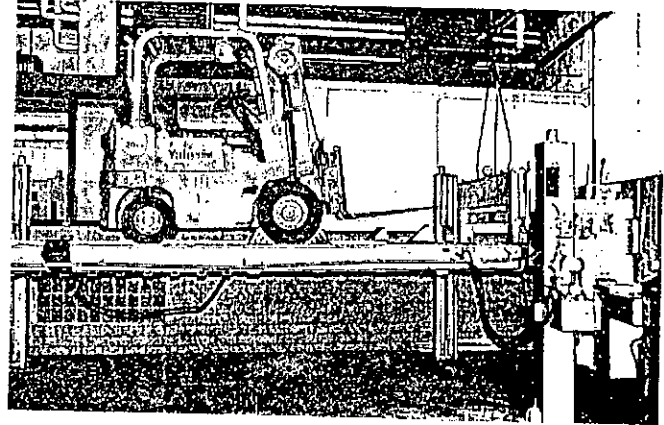
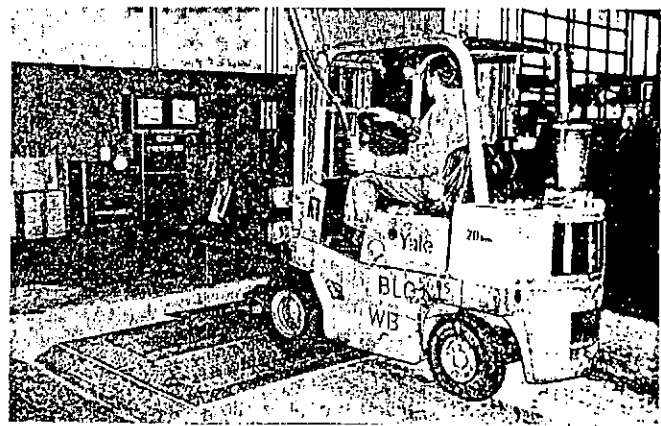
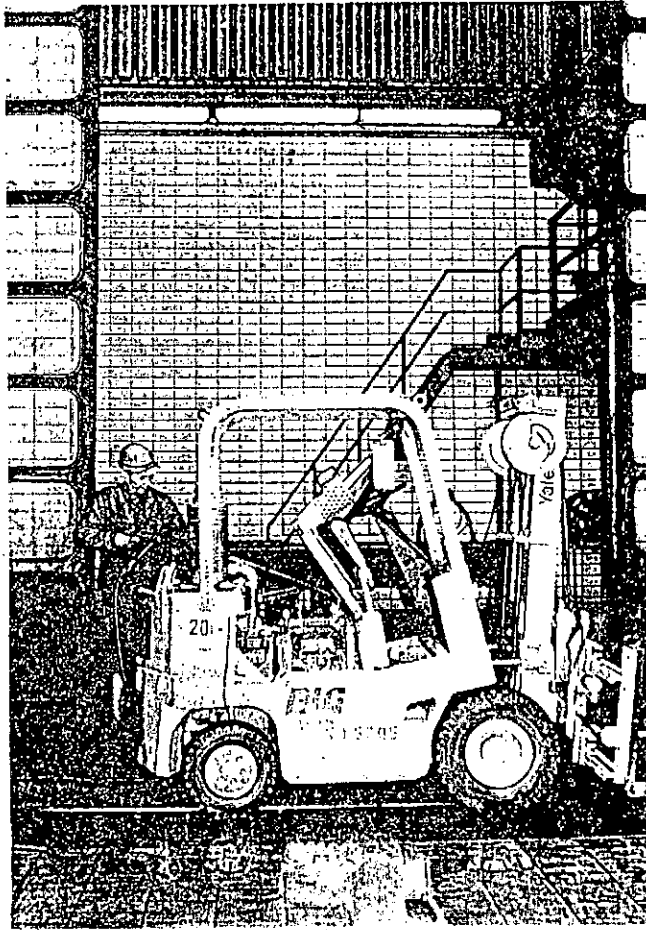


GRUAS PORTICO SOBRE RIELES

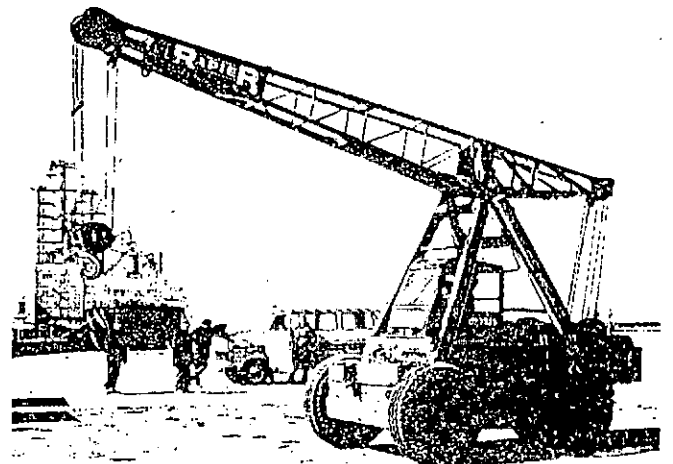
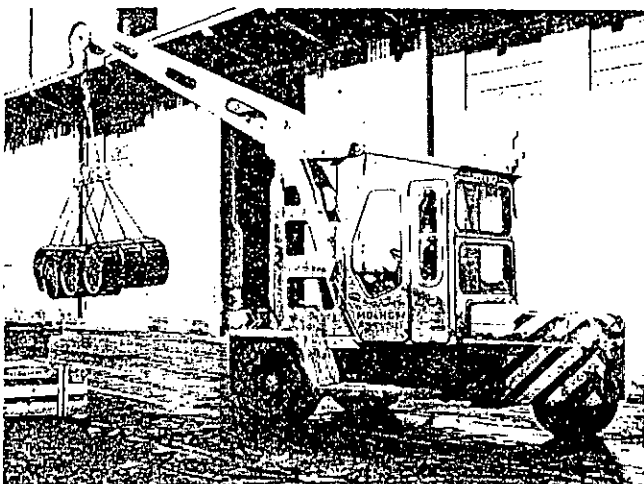




GRUAS AUTOMOVILES



ELEVADORES FRONTALES



GRUAS MOVILES

C A P I T U L O 5

ORGANIZACION DE LA ADMINISTRACION PORTUARIA

1. INTRODUCCION

La futura Administración del Puerto de Formosa estará incorporada en el ámbito de la organización existente de CO.DE.FOR. En consecuencia, el diseño de la estructura de la administración mencionada, se realizó partiendo del organigrama de CO.DE.FOR. (Figura 5.1).

En dicho organigrama se encuentra la Dirección de Obras y Servicios Portuarios, que está funcionando en un nivel departamental. Esta Dirección constituye la cabeza de la organización que se describe a continuación, que completa la estructura existente en sus niveles inferiores.

El esquema administrativo propuesto abarca todas las funciones que deberán cumplirse en este sector de las actividades portuarias. En este caso, todas las funciones se hacen depender de la Dirección y por ende de las Autoridades Provinciales, pero según sea la estrategia de explotación portuaria que finalmente se adopte, una parte de las mismas podrán ser transferidas oportunamente a la órbita de la actividad privada.

2. CONSIDERACIONES GENERALES

Toda administración portuaria debe concentrarse en la dirección de las actividades en el puerto, cuya misión es la de proveer una

operación económica y eficiente del mismo.

Esta misión depende en gran medida, y a veces casi exclusivamente, de una organización que opere eficientemente. Una de las razones que justifican esta aseveración es que el puerto no puede controlar el tipo de cargas que se van a manejar, que las dicta el mercado, pero sí puede controlar el flujo de cargas en su área y la eficiencia en su manejo y almacenamiento.

A partir de estos conceptos de economía y eficiencia, se ha desarrollado un diagrama general para el Puerto de Formosa, que se muestra en la Figura 5.2.

Este organigrama busca que la organización administrativa y operativa del puerto cumpla con la suma de las funciones y objetivos que debe desarrollar un puerto.

Las funciones y objetivos que debe cumplir son las siguientes:

- 1.- Proveer la cantidad de personal necesario para recibir las cargas, y completar la documentación requerida por las líneas de navegación fluvial, como así también aquella documentación requerida por los organismos oficiales.
- 2.- Proveer el personal de trabajo y supervisión necesario para preparar la carga (palletizado o unitizado, por ejemplo), destinada a ser cargada en los buques.
- 3.- Proveer el personal necesario para despachar las cargas y

asegurar que todas las tarifas y aranceles hayan sido pagados antes del despacho de las mismas.

4.- Mantener un inventario de todas las cargas movidas en el puerto.

5.- Mantener la seguridad de todas las cargas recibidas, estén estas embaladas o no, y facilitar un almacenamiento seguro mientras dure su estadía en puerto.

6.- Coordinar todos los trabajos con las empresas que actúan en el puerto y facilitar la supervisión necesaria para asegurar una operación eficiente del puerto.

La administración y explotación comercial del puerto queda bajo la órbita de CO.DE.FOR. a través de su Gerencia de Operaciones y de su Dirección de Obras y Servicios Portuarios.

El organigrama propuesto, estructura a partir de esa Dirección dos niveles sucesivos: las Divisiones en primer término y las Secciones en segundo lugar. A su vez contempla que ciertas tareas no habituales queden a cargo de apoyos externos.

Como consecuencia de ello, se establecen las siguientes Divisiones:

- Sistemas y Operaciones,
- Recursos Humanos,
- Contable y Administrativa,
- Técnica.

Esta última, la División Técnica, recibe apoyo externo definido como Servicios de Ingeniería. Dicho apoyo externo dará asistencia técnica y profesional en cada una de las situaciones de orden particular, según se considere necesario, que surgieran circunstancialmente como consecuencia de la explotación portuaria.

De cada una de estas Divisiones, por su parte, se desprenden las Secciones, con las cuales se completa el organigrama.

De la División de Sistemas y Operaciones dependen las Secciones de Mantenimiento, Operaciones y Sistemas e Informática.

La Sección de Mantenimiento, al igual que la Sección Técnica, recibe apoyo externo, dado por empresas de servicios de mantenimiento de equipos y/o estructural que no pueda prestar por sí mismo el puerto.

De la División de Recursos Humanos dependen las Secciones de Personal y Relaciones con el Medio.

Por último, de la División Comercial y Administrativa dependen las Secciones Contable - Financiera, Comercial, y Administrativa - Legal.

Las funciones y responsabilidades de cada uno de los puestos mencionados precedentemente, se detallan en el punto siguiente.

Ciertas funciones descriptas podrán, llegado el caso, combinarse de manera de que la responsabilidad caiga en una sola persona, o

por el contrario, desdoblarse de forma que caiga en varias.

3. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES

3.1 Funciones de las Divisiones

3.1.1. Operaciones y Sistemas:

- * Asumir la responsabilidad por las operaciones de carga y descarga, y por la planificación portuaria.
- * Dirigir las operaciones de carga y descarga, como así también verificar la documentación y el procesamiento de datos en la casilla de ingreso (gatehouse).
- * Dirigir las operaciones de playa y controlar las distribuciones en las mismas.
- * Dirigir la planificación de buques y su secuencia de operaciones en muelle, según las facilidades disponibles.
- * Asistir a la Dirección de Obras y Servicios Portuarios en materia de operación portuaria, equipos, sistemas y mantenimiento.
- * Definir desde el punto de vista operativo, la contratación de empresas prestatarias de servicios de mantenimiento y de empresas de estibajes.

- * Mantener toda la documentación en materia de transporte y en particular del puerto, a disposición de cualquiera que desee consultarlo.

3.1.2. Recursos Humanos:

- * Planificar las necesidades futuras de operarios y personal administrativo.
- * Dirigir la conversión de los operarios de su carácter de personal temporario a personal permanente.
- * Desarrollar y proponer escalas de remuneraciones que consideren el incremento de mano de obra especializada y una reducción del conjunto de operarios.
- * Desarrollar programas de capacitación del personal, para lograr su adecuación a las innovaciones tecnológicas.

3.1.3 Comercial y Administrativo:

- * Desarrollar las políticas comerciales, y las estrategias de promoción y publicidad del Puerto.
- * Elaborar el Presupuesto Anual del Puerto, compatibilizando los requerimientos de la operación portuaria con la situación del mercado.
- * Supervisar el funcionamiento administrativo del Puerto.
- * Asistir a la Dirección de Obras y Servicios Portuarios en

materia comercial, administrativa y financiera.

- * Editar publicaciones con la información comercial y estadística del Puerto.

3.1.4. Técnica:

- * Controlar el estado de las estructuras de muelle, playas, caminos, edificios y demás estructuras y áreas integrantes del Puerto.
- * Dirigir proyectos de renovación, ampliación o modificación de las estructuras y áreas integrantes del Puerto.
- * Mantener un registro de firmas y/o profesionales consultores en materia técnica, de empresas constructoras, actualizado.
- * Diseñar los planes de extensión y adecuación del Puerto.
- * Supervisar y controlar la construcción de obras de ampliación, modificación o renovación de las estructuras y áreas integrantes del Puerto.
- * Asistir a la Dirección de Obras y Servicios Portuarios en todas las materias de orden técnico y de ingeniería.
- * Definir la contratación de firmas y/o profesionales consultores, como así también de empresas constructoras, en los casos que correspondiere.

3.2 Funciones de las Secciones

3.2.1. Mantenimiento:

- * Cumplimiento de las tareas de mantenimiento y reparación periódica y excepcional de los equipos y máquinas a cargo de la Administración (grúas, tractores, etc.).
- * Mantenimiento y reparaciones menores, periódicas y excepcionales, de las estructuras de muelle, playas de almacenamiento y tránsito, defensas, depósitos, caminos de acceso, playas ferroviarias, instalaciones eléctricas, sanitarias y de desagües, edificios, y otras estructuras y áreas integrantes del Puerto.
- * Desarrollar un programa de mantenimiento de todos los equipos y máquinas, de acuerdo con las recomendaciones e instrucciones entregadas por los fabricantes de los mismos, con la estimación de horas de trabajo necesarias para cada uno de ellos y para el total, y de operarios y técnicos necesarios para las tareas previstas.
- * Supervisión, control e inspección de las empresas contratadas para efectuar las tareas de mantenimiento y reparación definidas precedentemente.
- * Mantener una adecuada reserva de repuestos para los equipos y máquinas, así como también establecer un cronograma de reposición de los mismos, de acuerdo con las estimaciones realizadas y las necesidades previstas.

3.2.2. Operaciones:

- * Cubrir el flujo de operaciones de las cargas y mercaderías dentro y fuera del Puerto, de los buques, y de los tráficos de camiones y ferroviario.
- * Establecer el programa de trabajos para condiciones normales de operaciones y de cargas, como así también para condiciones de máximo tráfico y volumen.
- * Estar en contacto con las agencias y líneas de transporte fluvial y terrestre, proveyendo la información necesaria sobre volúmenes y tipos de cargas a recibir diariamente.
- * Determinar el puesto de atraque de los buques según el tipo y volumen de carga, o derivarlos a los sectores entregados en concesión por la Administración.
- * Establecer el orden de ingreso de los buques en espera, de acuerdo a las facilidades disponibles.
- * Establecer y definir los equipos y máquinas necesarios para las operaciones de carga y descarga en muelle, y de transporte y manipuleo en playas y en almacenes.
- * Supervisar todas las operaciones de los buques, y asegurar el cumplimiento de todas las regulaciones concernientes a la seguridad y operación de los mismos.
- * Supervisar la recepción y despacho de mercaderías tanto en

camiones como en ferrocarriles

- * Manejar y supervisar los distintos documentos relacionados con el movimiento de cargas (manifiestos, despachos, etc.).
- * Ordenar el almacenamiento de cargas estableciendo los depósitos y prioridades correspondientes, de acuerdo al sentido del flujo de las mismas.
- * Mantener la comunicación y la supervisión de las tareas desarrolladas por las empresas de estibajes durante las operaciones de carga y descarga.
- * Provisión de los servicios (agua potable, electricidad, telefonía, etc.) a los buques amarrados.

3.2.3. Sistemas e informática:

- * Establecer y desarrollar los sistemas de comunicaciones necesarios para las operaciones portuarias, definir los equipos correspondientes que cumplan con las especificaciones establecidas.
- * Mantener las comunicaciones con los buques durante el desarrollo de las maniobras de ingreso y egreso del sector portuario, y también durante su estadía en puerto.
- * Mantener las comunicaciones con los entes estatales y/o privados necesarios para la operación portuaria y fluvial (Servicio Meteorológico), y con los servicios de seguridad

del Estado (P.N.A.).

- * Establecer y desarrollar el sistema interno de seguridad del puerto de forma de cumplir con los siguientes requerimientos:
 - Protección del Puerto.
 - Protección de las cargas y mercaderías.
 - Mantener la seguridad dentro del Puerto.
 - Verificación y mantenimiento de temperaturas de los depósitos de refrigerados.
 - Cuidar de la seguridad de los peatones y del tráfico automotor.
 - Control de las entradas y salidas.
- * Registrar el movimiento, volumen y tipo de mercaderías y cargas por día, mes y año.
- * Registrar el volumen de cargas almacenado por día, mes y año, y el tiempo de permanencia según el tipo y forma de embalaje.
- * Llevar el registro del tráfico de camiones y ferroviario de acuerdo al tipo de carga y de camión, registrando dichos movimientos por día, mes y año.
- * Recabar y conseguir información relacionada con el funcionamiento del Puerto proveniente del sector externo, de forma de actualizar datos, previsiones de demanda y de otro tipo que fueren requeridos.
- * Mantener archivos actualizados de empresas de servicios, de

mantenimiento, de personal, de líneas de transporte fluvial y terrestre, de operadores portuarios, y de cualquier otro requerimiento.

- * Desarrollar sistemas de informática que faciliten el funcionamiento del Puerto, y definir los equipos necesarios para cumplir con ese objetivo.

3.2.4. Personal:

- * Seleccionar el personal necesario y competente, con el fin de cubrir los puestos de tareas para optimizar el funcionamiento administrativo, operativo y técnico del Puerto.
- * Llevar el registro de todo el personal en relación de dependencia y del personal contratado.
- * Promover y capacitar al personal con el fin de adecuarlo a las innovaciones tecnológicas y operativas.
- * Mantener la disciplina de trabajo, el orden y el control de la asistencia y puntualidad de todo el personal.
- * Asegurar el cumplimiento de las leyes laborales vigentes y de las condiciones de trabajo, establecidas oportunamente.
- * Mantener comunicación con las organizaciones sindicales pertinentes.

3.2.5. Relaciones con el Medio:

- * Mantener relaciones con los restantes sectores de la sociedad.
- * Atender a las recomendaciones, sugerencias y reclamos que pudieren provenir de esos sectores.
- * Desarrollar una política de integración entre el puerto y el resto de la sociedad evitando de esta manera su aislamiento.
- * Analizar y estudiar en forma conjunta con otros medios el impacto social de los emprendimientos iniciados por el Puerto.

3.2.6. Contable - financiera:

- * Elaborar el Presupuesto Anual del Puerto, de acuerdo con las necesidades indicadas por el conjunto de las secciones y del departamento.
- * Recaudar los cánones correspondientes a las empresas concesionarias de los servicios de operaciones portuarias.
- * Administrar los recursos monetarios recaudados por efecto de las operaciones portuarias.
- * Asignar los recursos y la partidas para las distintas secciones, de manera de cumplir con los requerimientos monetarios suficientes y necesarios para el funcionamiento del Puerto.

- * Llevar el registro contable de todas las operaciones efectuadas en el Puerto y con relación al mismo.

- * Facturar a los usuarios del Puerto, según la información suministrada por los distintos servicios.

- * Colaborar con el sector comercial en el diseño de la política tarifaria y de cánones a recaudar.

3.2.7. Comercial:

- * Establecer contactos con otros puertos.

- * Ejecutar las estrategias comerciales y publicitarias

- * Diseñar la política tarifaria y de cánones a recaudar, en colaboración con el sector contable - financiero.

- * Promover los servicios del Puerto ante organismos y cámaras de transporte terrestre y fluvial, sectores industriales, comerciales, provinciales, nacionales e internacionales.

3.2.8. Administrativo - legal:

- * Controlar el desarrollo de las funciones administrativas del Puerto.

- * Adecuar la organización administrativa de acuerdo con los requerimientos surgidos de la explotación del mismo.

- * Cumplir con las formas legales concernientes a la operación

portuaria

4. OPERACION PORTUARIA

El diagrama de la figura 5.3 esquematiza el flujo de información y responsabilidades al realizar una operación de carga / descarga de buque.

Cada embarcación tendrá asignado un responsable a cargo de la operación, quien atenderá todos los aspectos navieros del operativo.

También habrá asignado un Auxiliar de Ribera para el control por parte de la Administración Portuaria para verificar y controlar las mercaderías ingresadas al o despachadas del Puerto.

En los párrafos siguientes se describen las diferentes etapas de las operaciones portuarias a realizarse.

4.1 Descarga de mercaderías

El Auxiliar a cargo del operativo establecerá el plan de trabajos y dispondrá la utilización de espacios y depósitos de acuerdo con los datos consignados por el manifiesto de carga, que previamente informó la agencia de navegación.

Una vez recibida la embarcación, la carga será descargada de la misma, y el Auxiliar verificará que la misma esté completa y en

buen estado, caso contrario deberá anotar cualquier daño o faltante detectado.

Verificada la carga, el siguiente paso dependerá del tipo de operación. Si se tratase de una operación directa, la descarga se trasladará directamente al camión o vagón ferroviario. Por lo tanto se confeccionará una orden de despacho, donde se consignará el tipo de carga, el peso o el volumen y su estado de conservación. Cualquier anomalía detectada deberá consignarse en dicha orden.

Finalizada la carga del camión (o vagón), se hará una verificación final para asegurarse el peso y el estado, corrigiéndose la orden de despacho si fuera necesario. La orden deberá ser inicialada por el conductor (o por el guarda, si fuera un tren), quedando una copia en poder de las autoridades portuarias como constancia de recibo de las cargas.

Por último, el Auxiliar verificará que todas las tasas, aranceles y tarifas hayan sido pagadas. Finalizado este trámite, la carga abandonará el Puerto hacia su destino final.

Si, por el contrario, el flujo de la operación fuera indirecto, la carga pasará a depósito, donde permanecerá hasta tanto sea reclamada.

Una vez reclamada se procederá en forma análoga al caso de flujo directo, desde el momento en que el camión o el vagón es cargado.

En las figuras 5.4 y 5.5 se esquematizan las operaciones arriba descriptas.

4.2 Embarque de mercaderías

La carga será recibida por el Auxiliar con los documentos correspondientes. Luego derivará el camión (o tren) al sector de verificación y control. Allí se verificará que la carga esté completa y su estado de acuerdo con lo especificado, consignándose en caso contrario cualquier daño o faltante que hubiese sufrido.

Terminada la verificación, si el flujo de operación es directo, el Auxiliar al mando derivará el camión o el tren a la playa de espera y luego a muelle, para embarcar la carga en bodegas:

Para finalizar, el conductor o guarda retirará los documentos correspondientes, quedándose la administración del puerto con una copia.

Si, en cambio, el flujo fuera indirecto, el Auxiliar al mando derivará el camión o el tren a descargar la mercadería en depósito. Una vez descargado el camión o el tren, el conductor o el guarda procederá en forma análoga el flujo directo.

A partir de ese momento la carga es responsabilidad del puerto. Si fuera necesario acomodar la carga para su posterior embarque (por ejemplo el palletizado), deberá asignarse una cuadrilla con su capataz para efectuar dicho acomodamiento. Esto deberá quedar consignado en los documentos debidamente.

El último paso será el embarque de la carga, que se hará en el momento previsto. En esta etapa la carga se transportará desde el depósito hasta el muelle, donde se cargará en las bodegas del buque. Durante la carga se verificará el estado de la misma.

Una vez terminado de cargar el buque, se verificará que la carga esté completa y en buenas condiciones. Efectuado el control la responsabilidad de la carga quedará en manos de la agencia y del buque, que podrá partir, previo control de que se hayan pagado todas las tasas, aranceles y tarifas correspondientes, de acuerdo con las indicaciones oportunamente recibidas hacia su destino.

En las figuras 5.6 y 5.7 se esquematiza el flujo de operaciones arriba descripto.

5. ORGANIZACION INICIAL

El organigrama previamente descripto corresponde a un puerto en pleno funcionamiento y en el que la administración toma a su cargo la operación y explotación. En este caso las tareas de estiba y en algunos casos las tareas de carga/descarga entre buque y puerto, así como otros trabajos menores, son realizadas por empresas privadas.

Como una alternativa de este esquema, debe considerarse la posibilidad de que la responsabilidad a ser asumida por la Administración se reduzca exclusivamente a las áreas no operativas, y que la explotación del puerto se transfiera a

operadores privados. Este último temperamento es el que es adoptado tanto por los entes portuarios nacionales como por la mayoría de los organismos provinciales.

6. INFORMATICA

6.1 Introducción

La administración y operación del puerto requerirá evidentemente la utilización de equipos informáticos.

De acuerdo con los movimientos operados en años anteriores, el volumen de información manejado no hace necesario la instalación de una gran infraestructura informática, al menos en el corto plazo. Por el contrario, basta con la instalación de 3 - 4 computadoras personales (PC) tipo AT 386/25 Hz - 486/40 Hz 100 % compatibles, que estén vinculadas mediante una red de área local (LAN), de manera de permitir el acceso directo de cada PC a toda la información procesada en el puerto.

A esto hay que agregar un número similar de impresoras que sean preferiblemente de carro ancho para facilitar la impresión de planillas. Eventualmente podrán utilizarse modernas impresoras color e inclusive impresoras laser. En este último caso conviene tener una impresora de este tipo y las restantes, impresoras de carro ancho por matriz de punto.

Por último, el software utilitario necesario se reduce a planillas electrónicas, procesadores de texto, base de datos, y programas

contables. Como opción se pueden agregar algunos programas técnicos que permitan organizar las tareas de mantenimiento.

6.2 Equipos

Los equipos que se recomiendan son los siguientes:

- * Computadora personal PC AT 386 / 25 Hz o AT 486 / 40 Hz 100 % compatible IBM, con unidad central de 2 - 4 Mb de memoria , disco rígido de 80 Mb mínimo, discos flexibles de 3,5" y 5¼" de 1,44 Mb y 1,2 Mb respectivamente, teclado expandido de 101 teclas, 2 salidas paralelo, 2 salidas seriales, controladora de disco rígido y discos flexibles (HD/DD) ide, y monitor 14" de fósforo blanco.
- * Impresora paralelo, 240 cps, 132 columnas, 220 V (eventualmente 110 V).
- * Cable de conector de la red: Par retorcido similar al telefónico.

6.3 Software

A continuación se detallan el software necesario:

- * Sistema operativo: MS D.O.S. 5.0 o superior.
- * Sistema operativo para redes tipo NetWare o similar.
- * Procesador de texto tipo WordStar, WordPerfect o similar.
- * Planillas electrónicas tipo Lotus, Quattro Pro (Borland) o similar.
- * Base de datos tipo Dbase III Plus o Dbase IV (Borland), o similar.
- * De operación contable.

7. ESPACIO FISICO

7.1 Introducción

La futura Administración del Puerto de Formosa deberá contar con sus propias instalaciones edilicias afin de poder llevar a cabo las tareas administrativas y técnicas que surjan de la operación del puerto. Estas instalaciones deben estar en un todo de acuerdo a las necesidades del organigrama, de forma tal que colabore eficientemente con el funcionamiento del mismo.

Por otra parte, estos espacios físicos deben ser equipados convenientemente, para de forma cumplir con los objetivos establecidos previamente.

En los puntos siguientes se detallan las necesidades de espacios físicos, y el equipamiento del mismo.

7.2 Superficies

Las superficies estimadas para las oficinas en el puerto son las siguientes:

Area Secciones: 12 m² =/u.

Area Contable, Comercial y Administrativa: 45 m².

Area Personal, Relaciones con el Medio: 30 m².

Area Mantenimiento, Operaciones y Sistemas: 60 m².

Secretarías Secciones: 16 m².

Sala de Reuniones: 20 m².

Sector Archivos: 36 m².

Recepción y Espera: 20 m².

Baños: 8 m² (dos baños de 4 m² c/u).

24 m² (dos baños de 12 m² c/u).

Kitchinette: 6 m²

El total de la superficie cubierta, incluyendo circulaciones, es de aproximadamente 340 m². Esta superficie comprende todas las actividades portuarias. En el caso de que CO.DE.FOR sólo se haga cargo de la administración y entregue la operación portuaria en concesión, esta superficie se reduce a un 60% estimativamente.

7.3 Equipamiento

El equipamiento de este espacio físico para todas las actividades, consistirá en lo siguiente:

Escritorios: Uno por cada sección, uno en la recepción, tres en la secretaría, y 4/5 en las áreas respectivas.

Mesas: Una en la sala de reunión.

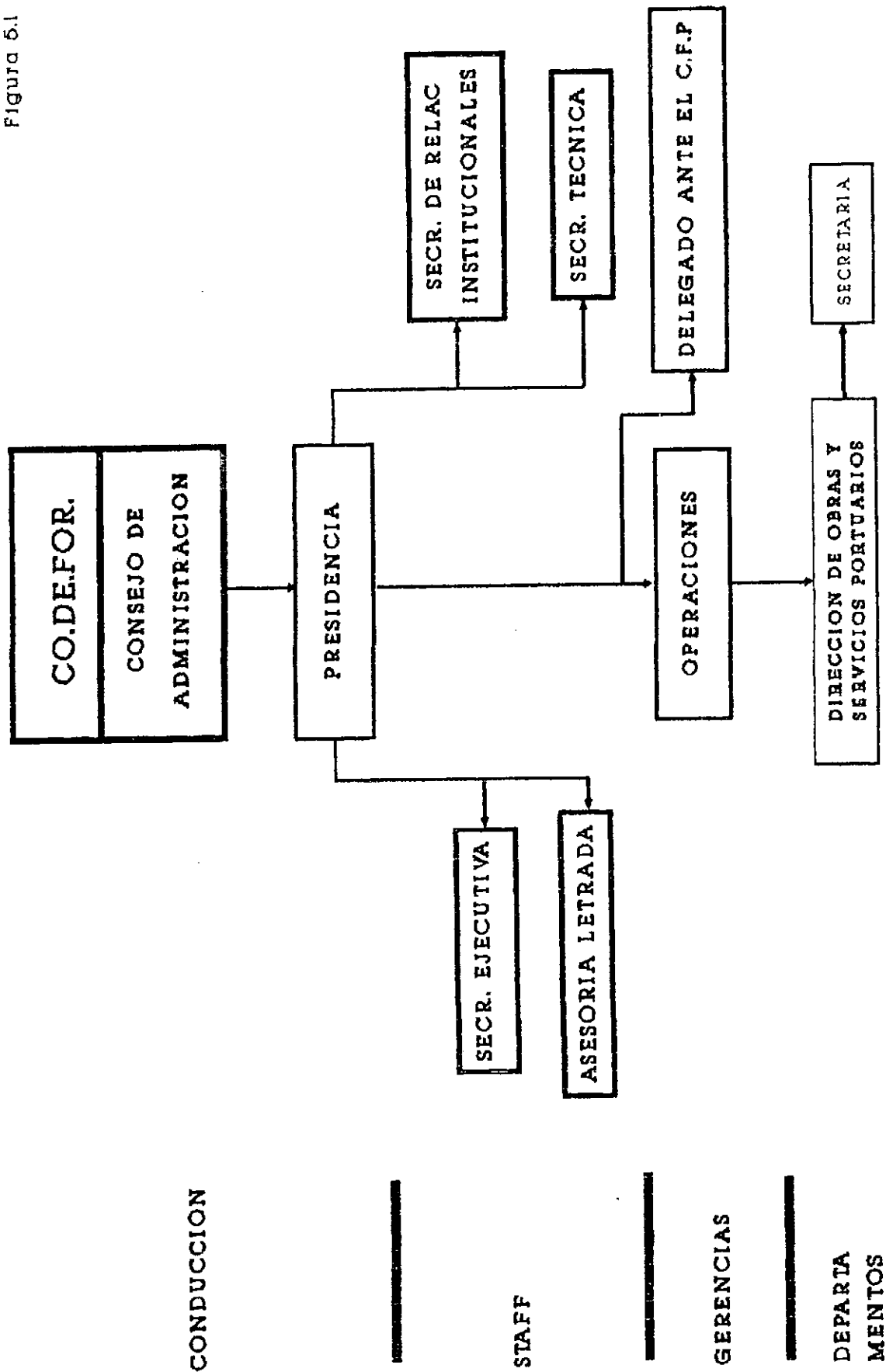
Sillas: En recepción y espera 4/5, seis acompañando a la mesa de la sala de reuniones, y las correspondientes a cada escritorio.

Archiveros: En un principio dos archivos de cuatro bandejas por cada área. Posteriormente y de acuerdo al desarrollo de la operación portuaria se agregarán en cantidad necesaria.

A este equipamiento básico hay que agregar bibliotecas, estantes, muebles para computación, etc, que surgieran del desarrollo de la

operación u administración del Puerto, así como los elementos de cocina y baño.

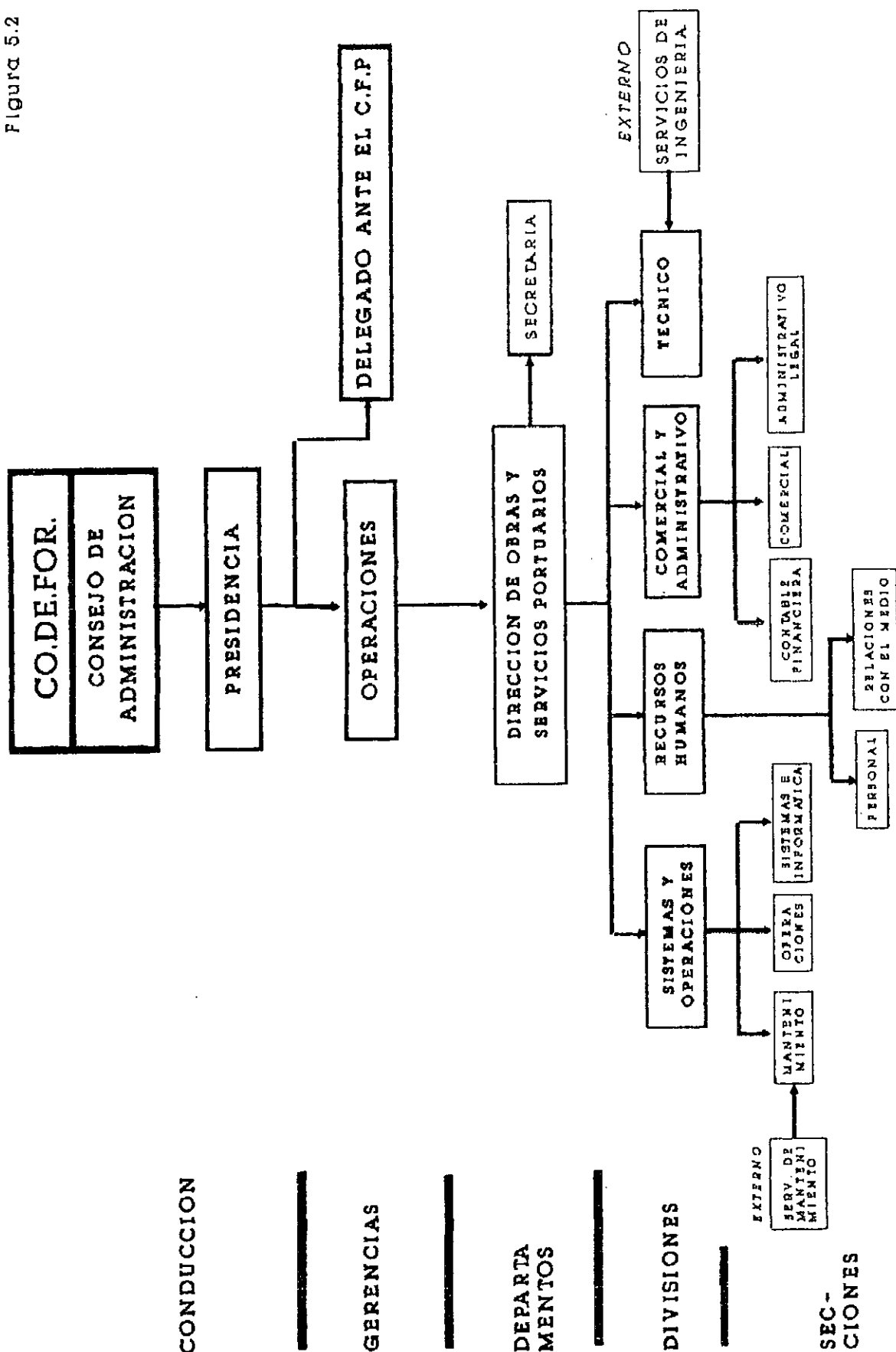
Figura 5.1



Organigrama de la Administración Portuaria

Provincia de Formosa

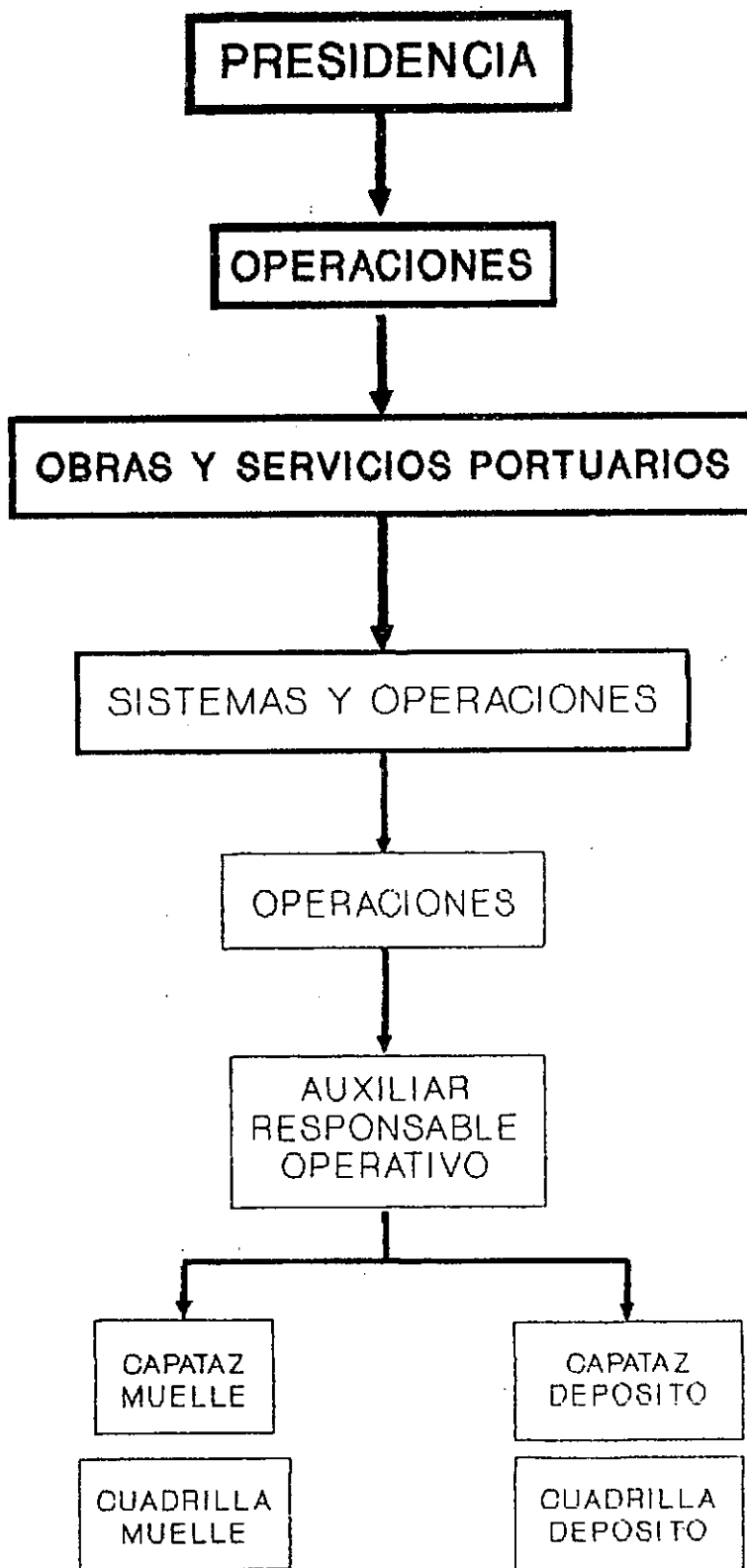
Figura 5.2



Organigrama de la Administración Portuaria

Provincia de Formosa

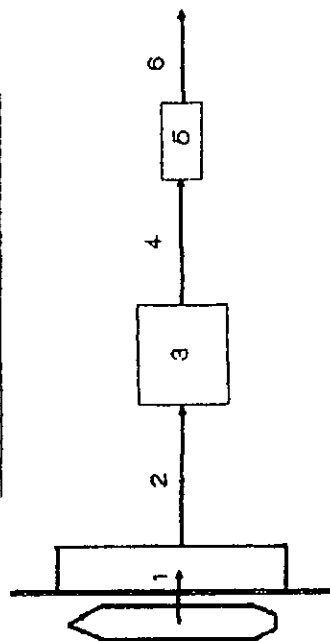
Figura 5.3



Organigrama Operación Portuaria

Puerto de Formosa

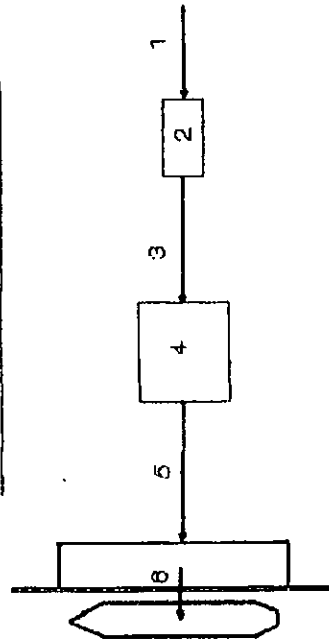
DESCARGA : Flujo Directo



1. Descarga a muelle
2. A playa
3. Verificación en playa
4. A control de egreso
5. Despacho
6. Egreso

Figura 5.4

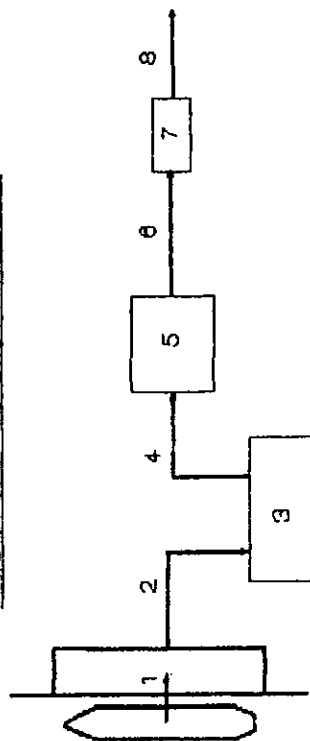
EMBARQUE : Flujo Directo



1. Ingreso
2. Control y verificación
3. A playa
4. Espera
5. A muelle
6. Embarque

Figura 5.6

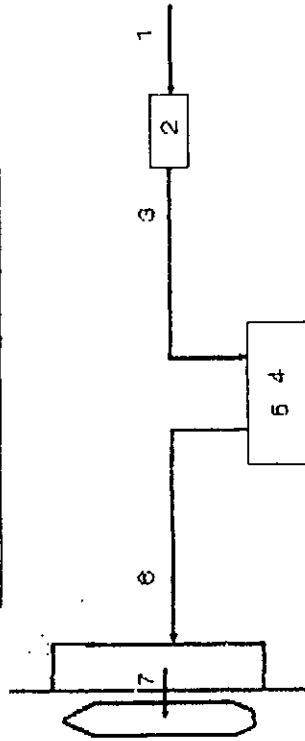
DESCARGA : Flujo Indirecto



1. Descarga a muelle
2. A depósito
3. Estadía en depósito
4. A playa
5. Verificación en playa
6. A control de egreso
7. Despacho
8. Egreso

Figura 5.5

EMBARQUE : Flujo Indirecto



1. Ingreso
2. Control y verificación
3. A depósito
4. Descarga y estadía en depósito
5. Palletizado
6. A muelle
7. Embarque

Figura 5.7

C A P I T U L O 6

COMUNICACIONES

1. INTRODUCCION

El Nuevo Puerto de Formosa requerirá para su puesta un marcha contar con un equipamiento adecuado en materia de comunicaciones.

Un buen sistema de comunicaciones es esencial para una operación eficiente del puerto. La transmisión de información, sea escrita u oral, debe ser lo más directa y rápida posible.

El sistema de comunicaciones estará integrado por varias partes, teniendo en cuenta las características de los distintos usuarios o destinatarios del sistema, así como el tipo de comunicación que se necesite establecer entre las diferentes partes que conforman la actividad portuaria, tanto en el campo operativo como en el de la administración.

En primer lugar estarán las comunicaciones radiales entre la administración portuaria y las embarcaciones en navegación u otras autoridades equipadas con radio como la Prefectura Naval Argentina.

En segundo lugar estarán las comunicaciones en el area del puerto entre la administración, operadores, personal en playa y muelle, embarcaciones amarradas, etc, que pueden manejarse, según el caso, con sistemas de radio o con sistemas de cable (telefonía).

Por último estarán las comunicaciones con el exterior por vía telefónica a través de la red pública.

Para el caso del Nuevo Puerto de Formosa se han analizado las diferentes posibilidades de comunicación así como los distintos niveles de desarrollo tecnológico alcanzados en la actualidad.

Dentro del marco señalado, este Capítulo incluye los sistemas del tipo VHF (Very high frequency), UHF (Ultra high frequency), EDAC (Enhanced Digital Access Communication System) y telefonía de red.

Resulta obvio que el puerto irá desarrollando su equipamiento de comunicaciones en forma escalonada, comenzando seguramente por sistemas convencionales de telefonía y radio. No obstante se ha considerado imprescindible presentar y describir en este Capítulo, para cada uno de los campos de comunicación, los sistemas con tecnología actualizada, a los efectos de permitir desde el comienzo la evaluación de su instalación, y la implementación de las acciones en esta area con vistas a una futura incorporación de los mismos.

En el caso de la telefonía, en lugar de la descripción de un tipo de equipamiento ampliamente conocido, este Capítulo contiene las bases de una especificación para la adquisición y el montaje del sistema. También en este caso se consideró conveniente presentar un equipamiento de alta tecnología, en razón de que los equipos de menor nivel no requieren precisiones, ya que pueden ser obtenidos directamente en forma comercial dada su gran difusión.

Los tipos de equipamiento, así como sus dimensiones y características, podrán ser especificados en su detalle cuando la Provincia de Formosa haya adoptado en forma definitiva el modelo de administración y operación portuaria con sus respectivas funciones, dotaciones y estructuras.

En dicha oportunidad se deberán efectuar las gestiones ante las autoridades correspondientes, para la obtención de permisos, frecuencias y habilitaciones en el número que resulte necesario. A este respecto cabe mencionar, que la disponibilidad de canales de comunicación radial es muy escasa en el país, por lo que se recomienda iniciar los trámites respectivos con la mayor antelación posible.

2. CONCEPTOS BASICOS

Las comunicaciones dentro del puerto son de dos tipos: la escrita y la oral. La primera queda registrada o documentada, mientras que la segunda, no.

La escrita se efectúa mediante telefax, telex, máquinas de escribir y computadoras. En cambio, la oral, por medio de teléfono y aparatos radiotransmisores.

Es evidente que la ventaja que ofrece la comunicación escrita es la provisión de un documento y la posibilidad de registro del mismo. Sin embargo, es prácticamente imposible trabajar en tiempo real utilizando este tipo de comunicación.

Hoy en día existen, sin embargo, sistemas de computación que permiten la transmisión de datos entre terminales. Estos sistemas se conocen como Redes Locales (LAN's) compuestas por hardware y software. El hardware consiste en computadoras personales, impresoras, periféricos (tales como modems, por ejemplo), cables que las vinculan, y el software, en programas operativos y utilitarios que hagan operable al sistema. Estas redes se ajustan a las necesidades requeridas por el usuario. Basta con especificar la cantidad de computadoras personales, impresoras, modems, etc., el tipo de información a procesar y el software a utilizar, para conseguir de manera sencilla la red conveniente.

Estos sistemas, si bien permiten una transmisión de datos rápida, no evitan la necesidad de sistemas de transmisión oral, cuando se requiere un intercambio de información muy rápido.

Como se mencionó antes, existen dos tipos de sistemas de comunicación oral. Uno de ellos, el telefónico, ofrece una comunicación ininterrumpida y privada entre las partes, pero posee el inconveniente de la necesidad de cables de línea telefónica, y esto quita acceso a ciertos sectores, especialmente en zonas de operaciones tales como muelle, grúas, etc.

Otro tipo de comunicación oral es el de unidades de radio móviles y portátiles de tipo convencional. En este tipo se pueden mencionar dos que se usan normalmente: los que operan en VHF y los que operan en UHF.

Además de los sistemas convencionales, existen actualmente

sistemas de transmisión por radio que trabajan en forma similar a un sistema telefónico, pero sin cables.

Estos equipos de radio se conocen como EDACS o Enhanced Digital Access Communication System (Sistema de Comunicación Mejorado de Acceso Digital), que en vez de líneas telefónicas utilizan canales de radio.

Los puntos siguientes se refieren a cada uno de los sistemas anteriormente nombrados.

3. SISTEMAS RADIALES

3.1 VHF

Las radios que operan en VHF utilizan un rango de frecuencia entre 132 a 174 MHz. Existen equipos portátiles de baja potencia de 1 Watt y de alta potencia de 5 Watts, mientras que la potencia de los equipos móviles y las centrales varía entre 10 a 45 Watts.

Pueden operar tanto en sistema simplex como en duplex o semi duplex de acuerdo con el tipo de central. Mientras los equipos portátiles tienen una capacidad desde 2 hasta 8 canales de comunicación según el modelo y la potencia de los mismos, los móviles y las centrales pueden llegar hasta 16 canales según el modelo y la potencia.

Las centrales son básicamente equipos móviles con el agregado de

micrófonos de mesa, fuentes de alimentación y conexiones a antena si fuera necesario.

Cuentan además con líneas privadas digitales o codificadas, que impiden interferencias o escuchas indeseadas, llamadas rápidas codificadas, y un teclado que permite el acceso a la línea telefónica si se cuenta con la central apropiada.

Los modelos más avanzados permiten también programar un canal con prioridad de uso frecuente, inhabilitar canales "molestos" y, en el caso de los equipos portátiles, modo de operación "manos libres" (el aparato se pone en funcionamiento con sólo "oir" la voz).

Para los equipos portátiles existen accesorios opcionales, tales como auriculares con micrófono, micrófono remoto, audífonos y micrófonos corbateros y baterías de baja y alta capacidad de carga.

3.2 UHF

Los equipos utilizados en UHF son similares o iguales a los usados en VHF. Las diferencias básicas entre ambos sistemas se encuentran en el rango de frecuencias que utiliza UHF (desde 403 hasta 520 MHz), y en la potencia de los distintos modelos, que oscila desde 1 Watt para los de baja potencia y 4 Watts para los de alta potencia, para los portátiles, mientras que los móviles y centrales poseen potencias desde 10 Watts hasta 40 Watts.

Tienen una mayor capacidad de penetrar a través de barreras sólidas y sufren menos interferencias, aunque su alcance es menor.

Por lo demás, los equipos de UHF ofrecen las mismas características y accesorios que los de VHF.

Al igual que los VHF puede operar en sistema simplex o dúplex. Un sistema dúplex incluye el uso de una estación repetidora, que incrementa considerablemente la potencia. En este sistema, cada unidad transmite en una frecuencia y recibe en otra. La repetidora o estación base recibe la transmisión y la retransmite a otra estación o unidad automáticamente.

Bajo este sistema, dos unidades portátiles no pueden hablarse directamente, sino que dependen de la estación base para comunicarse.

Ubicando la estación base en lo alto de una torre o edificio, se eliminará una importante cantidad de posibles interferencias provocadas por las estructuras de edificios.

La necesidad de un sistema de canales múltiples depende del volumen de operaciones del puerto, pero como ejemplo se puede indicar que una terminal de contenedores que opere una playa de contenedores, una CFS (Container Freight Station), facilidades para reparación y mantenimiento, u con dos buques operando, necesita como mínimo ocho canales de radio. Cada buque requiere dos canales de operaciones. Uno para comunicarse directamente con el conductor de la grúa de carga y otro, para mantenerse

comunicado con las operaciones restantes en la terminal.

La terminal propiamente requiere de dos canales: uno para la recepción de cargas, y otro para su despacho.

Asimismo, las facilidades para reparación y mantenimiento, y la CFS, requieren cada una de un canal de comunicación.

3.3 EDACS

EDACS es un sistema de comunicaciones por radio troncal controlado por computadora. Está disponible en frecuencias VHF, UHF, 800 y 900 Mhz, y en configuraciones de 25 kHz y 12.5 kHz.

Opera en forma similar a un sistema telefónico, salvo que en lugar de líneas o cables, utiliza canales de radio. Como estos canales son asignados por el control central, el usuario no conoce que canal está utilizando durante su comunicación.

EDACS usa dos tipos de canales de radio: el de control y los de trabajo. Un canal de control debe ser designado en la unidad central y los restantes (cuya cantidad dependen de las necesidades de los usuarios) se usan como canales de trabajo.

El canal de control se usa para enviar una información digitalizada entre la unidad de radio y el control central, es decir, es el medio de comunicación entre las unidades de radio y la computadora que controla la operación del sistema.

Los canales de trabajo se usan para enviar la comunicación entre las unidades de radio, para repetir mensajes entre unidades móviles y portátiles, y el control central.

Los canales de trabajo pueden ser diseñados con un número muy reducido dada la enorme eficiencia del sistema. Tomando como ejemplo el Nuevo Puerto de Formosa, se estima que podrá operar con dos canales de trabajo.

El funcionamiento del sistema es el siguiente:

- * La radio "escucha" continuamente al canal de control a la espera de instrucciones.
- * Cuando se quiere efectuar un llamado, el operador oprime su botón; la radio envía un mensaje digital por medio del canal de control e indica al control central que necesita un canal para comunicarse.
- * El control central escucha dicho requerimiento y asigna un canal de trabajo disponible, enviando un mensaje digitalizado por medio del canal de control.
- * La unidad de radio recibe el canal de trabajo asignado y ajusta sus frecuencias de transmisión y recepción al nuevo canal.
- * La unidad de radio y el canal de trabajo establecen un manejo a alta velocidad.
- * La radio indica mediante una señal audible que un canal ha sido asignado y que la comunicación puede empezar.

Este intercambio ocurre muy rápidamente. En menos de un cuarto de segundo el canal es asignado y el operador es alertado de que la

comunicación puede efectuarse.

Este procedimiento se repetirá varias veces durante una secuencia de comunicación, y transmisiones subsecuentes durante la secuencia de comunicación se harán sobre cualquier canal de trabajo disponible, esto es, la comunicación saltará en cada cambio de un canal a otro en la medida que lo encuentre desocupado.

El equipo posee un sistema de tolerancia de fallas de manera que si un problema se presenta, este no afecta la operación básica y además no se propaga hacia otros sectores del sistema. Si falla la estación base, el controlador detecta la falla y elimina a la estación del proceso de asignación de canales. Inclusive, si la falla ocurre en la computadora de control, el sistema entra en "operación en falla", y seguirá operando en el sistema troncal, aunque perdiéndose algunos servicios (interconexión con la línea telefónica, por ejemplo), pero para la mayoría de los usuarios de la radio no habrá diferencias. EDACS no requiere que el usuario deba dirigirse a un canal convencional sobrecargado y entrega la ventaja principal de un sistema troncal: la habilidad de entroncar radiollamadas.

3.3.1 Equipos

Los equipos que constituyen el sistema son:

- la estación de "operación en falla";
- los equipos de la antena combinada de recepción y transmisión;
- el control central, y

— las unidades portátiles y móviles.

Pueden agregarse periféricos como baterías y equipos de apoyo a la central.

La potencia del repetidor utilizado por la "operación en falla" es variable a fin de ajustarse a los requerimientos de los usuarios.

Los equipos de antena están contenidos en gabinete. Si es necesario se incluye un amplificador. Los tipos de antena y sus alturas se ajustan a las necesidades de cobertura radial. El alcance del sistema tiene un amplio rango y estará dado por la altura y potencia de la antena.

El control central contiene una computadora de control del tipo DEC rt VAX con un modem de 9600 baud, conectado a la red eléctrica o con baterías.

Los opcionales son: sistema interconectado telefónico, una unidad de monitoreo de potencia, una unidad de control y alarma, y una unidad de prueba.

Sistemas muy avanzados incluyen una consola de control electrónico (o CEC) y el sistema de operación constituido por un sistema de computación de una o varias pantallas, unidades de discos fijos e impresoras de alta velocidad, con el correspondiente software de aplicación.

Por último el equipamiento se completa con equipos portátiles,

móviles, estaciones fijas individuales y controles remotos.

El equipamiento es lo suficientemente flexible que se adapta a las necesidades actuales, como así también a los cambios y crecimientos futuros, es decir, permite la expansión y al modificación del sistema. Simplemente mejorando el software, las radios pueden acceder a mejores sistemas tales como comunicaciones cifradas, terminales de datos móviles o sistemas de localización automática de vehículos.

3.3.2 Acceso

Cada aparato de radio posee un único código de acceso. Este código le permite al control central identificar un llamado o llamar a una o más radios.

Esto permite establecer niveles de comunicación, que ofrece a usuarios con iguales necesidades de comunicación la posibilidad de comunicarse entre ellos. Estos niveles se pueden describir, por ejemplo, como flota, agencia y sistema, siendo este último el nivel más alto. El cuadro 6.1 muestra un esquema al respecto.

3.3.3 Modos de comunicación

EDACS ofrece cuatro modos de comunicación:

- voz clara;
- voz cifrada;
- comunicación digital de datos; e
- interconexión telefónica.

El primer modo, voz clara, es una transmisión tipo FM (Frecuencia Modulada) no digitalizada o cifrada.

Voz cifrada es una comunicación cifrada digitalmente para evitar interferencias, intercepciones o escuchas indeseadas.

La comunicación digital de datos puede hacerse desde un móvil o una computadora a uno o varios usuarios.

La interconexión telefónica permite efectuar llamadas desde o hacia unidades de radio designadas.

Existen además diferentes tipos de llamadas:

- llamadas grupales;
- llamadas de emergencia;
- llamadas individuales e;
- interconexión telefónica.

Por último, EDACS posee una función de espera cuando el sistema está saturado.

En efecto, cuando la capacidad está completa, o sea, todos los canales de trabajo están en uso, cualquier requerimiento de canal de trabajo no puede ser abastecido inmediatamente. En estos casos EDACS pone al llamado en "cola de espera", almacenando en memoria la llamada hasta que un canal queda disponible. El sistema avisa a todos aquellos que pertenecen a un mismo nivel que una llamada esta en "cola de espera".

Cuando el sistema dispone de un canal de trabajo, avisa que ya es posible efectuar la comunicación.

Existen niveles de prioridad en la formación de la "cola de espera". Así, las llamadas de emergencia poseen el nivel de prioridad más alto. En caso de llamadas de igual nivel, las mismas se ordenan según su orden de llamada.

4. TELEFONIA

El otro sistema de comunicación oral es el telefónico. Se ha considerado innecesaria una descripción de su funcionamiento, pues en líneas generales es muy conocido.

En su lugar se ha preferido formular las bases de especificaciones técnicas que deberá cumplir la central a ser instalada oportunamente en el Puerto.

4.1 CENTRAL TELEFONICA

La Central Telefónica será automática y su diseño y construcción serán de tecnología avanzada, incluyendo el control por programa almacenado (SPC).

La red de comunicación será electrónica digital - temporal (TDM) con codificación PCM.

Será modificable en sus características mediante el software, no

admitiéndose llaves conmutadoras, cambio de puentes, etc., es decir, sin que deba intervenir en el equipamiento de la central y sin interrumpir el servicio telefónico, en caso de presentarse la necesidad de cambios o ampliaciones.

En la Central estará incluida la provisión de la terminal de programación.

El área de programas y el área de datos estarán protegidas contra la eventual interrupción de la corriente de alimentación por un lapso de 80 horas como mínimo.

La ventilación será por convección natural. No deberá poseer ni requerir en su interior o exterior elementos de ventilación forzada ni requerirá ambientes climatizados.

El equipo operará normalmente en ambientes con temperaturas entre los 5 °C y 40 °C, y con humedad relativa ambiente entre 20 % y 80 %.

En relación con la capacidad tráfico, será de 0,30 Erlang por abonado con una pérdida del 1 %, calculada en base a su capacidad máxima.

Con la central se ofrecerán aparatos telefónicos básicos. Deberá contar con variedad de modernos teléfonos multifunción especiales, para mejor adaptación a cada necesidad en particular.

Cada teléfono admitido por el sistema deberá estar identificado y

descrito, debiendo los mismos cumplir las facilidades descritas en "Aparatos Multifunción".

La Central tendrá un sistema incorporado de control que supervise automáticamente su funcionamiento y dé el alerta de eventuales fallas mediante alarma visual o audible en la consola de operadora y en la central.

Posibilitará el servicio de telegestión (programación y detección de eventuales fallas desde el centro de mantenimiento del adjudicatario distante del lugar de instalación de la central). Se incluirán las interfaces necesarias (modem y elementos a agregar en la central).

En caso de interrupción total de la energía que alimenta la central, el 20 %, como mínimo de las líneas externas deberá conmutarse automáticamente sobre sendos aparatos telefónicos automáticos decádicos (By Pass).

La Central debe ser insensible a las vibraciones.

Tendrá diferente señalización de llamadas, discriminando entre externas, internas y retrollamada automática.

Permitirá la conexión de líneas externas con selección multifrecuencia y selección por impulsos en cualquier proporción, sin modificar el hardware (sólo por programación).

En la descripción de su capacidad inicial se indicará la cantidad

de líneas externas, la cantidad de extensiones básicas y la cantidad de extensiones multifunción.

La Central contará con ranuras para alojar indistintamente tarjetas de extensiones o urbanas. A tal efecto deberán indicarse la cantidad de ranuras en la capacidad final de la central, la cantidad de tarjetas de extensiones y la cantidad de tarjetas urbanas.

La Central tendrá planos de numeración totalmente programables de internos y facilidades, sin imposición alguna en la numeración.

Contará con el equipo necesario para entregar en un "port" norma RS 232 C información detallada de las llamadas externas, conteniendo como mínimo:

- La extensión que origina o recibe el llamado
- El número marcado
- Fecha y hora
- Duración de la llamada
- Tipo de llamada (interna, externa, etc.)
- Código de cuenta
- Ruta utilizada

Tendrá la posibilidad de conectar equipos analógicos especiales (telex, telefax, contestador automático, teléfonos de emergencia en caso de corte de energía, etc.).

Dispondrá de una fuente de alimentación para conexión a la red de 220 V CA 50 Hz.

4.2 CONSOLA DE OPERADORA

La consola será compacta y diseñada para colocar sobre una mesa.

Tendrá teclas de botón pulsador con contactos de alta calidad y sin retención mecánica alguna.

El número de teclas será el mínimo, a fin de que su operación sea rápida y fácil. El oferente indicará la cantidad de las teclas de función y de las de uso opcional.

Contará con teclas programables para poder hacer uso a través de ellas de todas las facilidades ofrecidas por el sistema a las extensiones.

El display será luminoso a fin de supervisar e informar del estado de las líneas urbanas y de las extensiones que se comunican con ella, llamadas externas en espera de ser contestadas, y otras informaciones.

El sistema contará con un aviso visual de alarma.

Tendrá la posibilidad de que en caso de sobrecarga de llamadas externas entrantes a la operadora, las que no puedan ser atendidas en un cierto lapso, se desvíen automáticamente a una extensión predeterminada.

Se dará preferencia a las consolas que requieran mínima cantidad de pares para su utilización (máximo tres pares).

4.3 FACILIDADES BASICAS DE LA CENTRAL

Las facilidades básicas serán:

- * Internos totalmente restringidos al tráfico externo.
- * Internos semi-restringidos mediante categorías al tráfico externo (a determinadas áreas, a determinados números telefónicos, a determinadas líneas troncales, al discado de determinadas cifras).
- * Internos sin restricción al tráfico externo.

Se podrán efectuar:

- * consultas internas durante comunicaciones internas y también externas.
- * transferencia de comunicaciones externas a internos libres u ocupados.
- * rellamada automática sobre interno ocupado.
- * rellamada automática sobre interno ausente (que no contesta).

Otras facilidades serán:

- * diferente asignación de categorías día / noche de los internos;
- * números abreviados externos individuales;
- * números abreviados externos comunes;
- * internos agrupados;
- * captura de llamadas;
- * desviación de llamadas;
- * llamadas de emergencia a un número interno o externo con sólo descolgar el microteléfono del teléfono interno;

- * grupo de líneas externas;
- * indicación de llamadas en espera sobre internos ocupados;
- * servicio nocturno;
- * programación de internos como jefe - secretaria;
- * intercalación de llamadas en curso (asignable individualmente);
- * protección contra intercalación (asignable individualmente);
- * líneas externas entrantes directas a teléfonos internos;
- * conferencia multipartita (hasta 6 partes simultáneamente); y
- * retrollamada automática sobre línea urbana ocupada.

El sistema deberá funcionar como PABX, como Distribuidor automático de llamadas y/o como multilínea indistintamente, programable por software.

También deberá poder funcionar como conmutador compartido por varias compañías (sistema multICliente).

El sistema deberá ofrecer la posibilidad de dejar mensajes o informaciones en caso de llamados ocupados o no contestados.

Deberá permitir realizar la facilidad de búsqueda de personas por altavoz sin ningún equipo adicional.

El sistema deberá ofrecer la posibilidad de incorporar una fuente musical externa para proveer los servicios de música de espera para llamadas externas retenidas.

4.4 APARATOS TELEFONICOS BASICOS

Los modelos serán "de mesa", y contarán:

- * con base, carcaza y microteléfono de material plástico de alto impacto;
- * con cápsula microtelefónica electromagnética (no a carbón, a fin de asegurar mayor vida útil y mayor economía); y
- * con diferentes frecuencias y volumen de timbres regulable por el usuario.

Serán de igual marca que la central cotizada.

Deberán estar provistos con sistema de monitoreo que permita responder llamadas o discar sin necesidad de levantar el microteléfono.

Permitirán almacenar un número cualquiera discado en memoria para su posterior rediscado.

4.5 APARATOS MULTIFUNCION

Se conectarán a la central con un solo par telefónico.

Contarán con teclas de funciones fijas y teclas programables por el usuario para diversas funciones.

Deberán poseer la posibilidad de comunicarse con otra extensión con sólo oprimir una tecla.

Permitirán supervisar el estado de otra extensión (ocupado, libre, llamando), y/o tomar llamadas dirigidas a ellas.

Estando en comunicación (interna o externa) podrán recibir, por el mismo número de extensión, una segunda llamada.

Deberán permitir la posesión de una o más líneas urbanas exclusivas para esa extensión o compartida por dos o más extensiones.

Podrán retener llamadas para ser tomadas luego desde cualquier otro teléfono (incluso desde un aparato básico).

Permitirán la conexión directa sin marcar (llamadas de emergencia), sin inhibir ninguna otra posibilidad del aparato.

Permitirán almacenar un número cualquiera discado en memoria para su posterior rediscado.

5. RECOMENDACIONES

El Nuevo Puerto de Formosa comenzará a funcionar con las operaciones menores que hoy son atendidas en el puerto existente. De allí en más, se espera un paulatino y sostenido aumento de cargas, a medida que se vayan implementando la organización, el equipamiento portuario y las órdenes de carga.

En el caso de los equipos de comunicaciones, se recomienda un

desarrollo que acompañe el crecimiento de las actividades del puerto.

Por otra parte, es propósito de las autoridades hacerse cargo de la administración portuaria, pero no de las operaciones.

Teniendo en cuenta las dos premisas señaladas, se recomienda instalar en al inicio los siguientes equipos de comunicación en el ámbito de la administración portuaria. Obviamente, los operadores dispondrán luego la incorporación de sus propios equipos, que deberán ajustarse a las condiciones que fijen los equipos de la administración.

Los equipos de la administración serán en primera instancia:

- * un equipo VHF que permita operar en seis frecuencias para establecer enlaces entre el puerto por un lado y las embarcaciones, la Prefectura Naval Argentina y operadores por el otro lado. Una de las frecuencias deberá ser mantenida para casos de emergencia;
- * un equipo de telefonía preparado para un mínimo de cuatro líneas externas y 20 líneas internas, reservando una de esas líneas internas para un aparato de telefax. Este equipo se complementaría con los otros que sean instalados por los operadores. Las características de esta instalación se ajustarán a la descripción efectuada más arriba y eventualmente será ampliado en su oportunidad con un enlace a telefonía móvil; y
- * un equipo de comunicación personal de radio llamada de corto alcance para enlaces entre la oficina del puerto y los

oficiales de ribera que operarán en el muelle, vinculado con la central de VHF.

Con posterioridad, y a medida que la actividad portuaria se incremente, se recomienda analizar la instalación de un equipo tipo EDACS, que elevaría considerablemente el nivel de las comunicaciones y mejoraría la eficiencia portuaria.

EDACS



Figura 8.1

CAPITULO 7

RECOPILACION DE INFORMACION SOBRE PRIVATIZACION PORTUARIA

1. INTRODUCCION

Se ha efectuado una extensa búsqueda de información sobre las diferentes acciones efectuadas en el país para alcanzar la privatización de las actividades portuarias.

Esta búsqueda abarcó fundamentalmente la legislación y los instrumentos jurídicos de aplicación en la República Argentina referidos a las nuevas leyes y disposiciones que regulan la actividad, tanto a nivel nacional como a nivel provincial.

También se han agregado algunos antecedentes de países extranjeros, al solo título de ilustrar la diversidad de regímenes utilizados en diferentes partes del mundo.

2. ANTECEDENTES NACIONALES

Se recopilaron y analizaron los siguientes Leyes y Decretos Nacionales vinculados con la actividad portuaria:

- * Ley Nº 24093 (Ley de Puertos)
- * Ley Nº 20094 (Ley de Navegación)
- * Ley Nº 23696 (Ley de Emergencia Económica)
- * Decreto Nº 906/91

* Decreto Nº 2284/91

* Decreto Nº 817/92

A continuación se efectúa un breve descripción de algunos de dichos instrumentos. En el Anexo 7.1 se agregan las copias de la Ley Nº 24093 (Ley de Puertos) y de los Decretos Nº 906/91 y Nº 817/92 del Poder Ejecutivo Nacional.

En el Anexo 7.2 se agrega una copia de la Ley Nº 3755 de la Provincia del Chubut, y en el Anexo 7.3 copias de la Ley Nº 2273 de la Provincia de Santa Cruz con su correspondiente Acta-Acuerdo, el Convenio de Transferencia de Puertos Nación Provincia y el Decreto de la creación de la Unidad Ejecutiva Portuaria.

En cuanto a los antecedentes extranjeros, se adjuntan en el Anexo 7.4 informaciones sobre la Legislación Portuaria en Francia, la Legislación Portuaria en Japón, la Administración y Operación del Puerto de Amberes y la Organización del Puerto de Hamburgo.

2.1 LEY Nº 24093 (LEY DE PUERTOS)

Esta Ley contiene los Títulos indicados a continuación con sus respectivos resúmenes de contenidos:

* Título I : Ambito de aplicación.

Se extiende a los puertos estatales y privados de la República Argentina, con exclusión de los puertos militares y de policía estatal.

*** Título II : De la habilitación.**

Es requerida para todos los puertos de conformidad con la siguiente clasificación:

- # según titularidad: nacional, provincial, municipal o de particulares;
- # según uso: público y privado;
- # según destino: comercial, industrial y recreativos en general.

Los puertos comerciales tienen por destino la prestación de servicios a buques y cargas, cobrando un precio por tales servicios. Los puertos industriales son los que operan exclusivamente con las cargas específicas de un proceso industrial, extractivo o de captura, debiendo existir una integración operativa entre la industria y el puerto.

*** Título III: De la administración y operatoria portuaria.**

El Capítulo I de este Título se refiere a la transferencia del dominio, administración o explotación a los Estados Provinciales y/o a la Municipalidad de Buenos Aires y/o a la actividad privada. El Capítulo II trata de la administración y operatoria estatal. En el Artículo 12 establece un régimen especial para los cinco puertos principales (Buenos Aires, Bahía Blanca, Quequén, Rosario y Santa Fé) y el Artículo 13 fija las modalidades de administración de los puertos nacionales. El Capítulo III se refiere a la administración de los puertos de los particulares y el Capítulo IV incluye consideraciones generales. Dentro de estas últimas, se establece que el responsable de cada puerto tendrá a su cargo el mantenimiento y mejora de los servicios esenciales

Administrativo regulatorio de las prestaciones, fiscalización, control, protección al usuario y a los bienes del Estado, comprendidos en las concesiones y privatizaciones a cargo de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado".

Este Decreto está estructurado de acuerdo con los títulos que se detallan a continuación.

* De las provincializaciones

- # Reglamenta el Decreto 2074/90 de transferencia a las Provincias de los puertos bajo administración de AGPSE.
- # Establece que el Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos es el encargado de coordinar la transferencia de los puertos solicitados por las Provincias, Municipios y otras entidades, con permisos de uso precario.
- # El MEDySP suscribirá en cada caso el convenio de transferencia que incluye:
 - delimitación del puerto;
 - inventario de bienes y equipos a transferir;
 - personal de la Administración General de Puertos que se transfiere;
 - concesiones, arrendamientos y convenios vigentes;
 - cargas tributarias;
 - pautas para la administración, explotación, fiscalización, control, fijación de tarifas, determinación del destino y carácter del puerto, realización de obras y dictado de normas para la protección del usuario.
- # El régimen tarifario deberá contar con rubros uniformados en el orden nacional. Los valores serán fijados libremente.

(profundidad y señalización de accesos y espejos de agua, instalaciones de amarre, remolque y practicaaje).

*** Título IV : De la jurisdicción y control.**

Este Título se refiere a las diversas autoridades nacionales y la coordinación entre las mismas, que tienen ingerencia en la actividad portuaria (laborales, de navegación, de transporte por agua, etc.).

*** Título V : De la autoridad de aplicación.**

En el Artículo 22 se describen en 13 incisos en forma detallada las funciones y atribuciones de la futura autoridad de aplicación que actuará en el ámbito del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación.

*** Título VI : De la reglamentación.**

Se fijan los lineamientos para la reglamentación de la Ley (régimen disciplinario, registros portuarios, condiciones para habilitaciones y concesiones, servicios y facilidades mínimos y esenciales y criterios de higiene y seguridad laboral, impacto ambiental y controles sanitarios).

*** Título VII: Consideraciones finales.**

Se refieren basicamente a derogaciones de leyes anteriores.

2.2 DECRETO Nº 906/91

Fue sancionado el 09/05/91 y publicado en el Boletín Oficial del 14/05/91. Su encabezamiento es "Proyecto de Reglamento

Deberán informar a la Autoridad Portuaria Nacional sus tarifas y movimiento comercial.

Las Provincias asumirán todos los derechos, obligaciones y cargas tributarias establecidas.

*** De la descentralización y de las concesiones**

Establece regulaciones para los cinco puertos más importantes (Buenos Aires, Bahía Blanca, Quequén, Rosario y Santa Fé), fijando entre otros, que todos los servicios portuarios serán prestados por la actividad privada a través de contratos de concesión.

*** De las prestaciones**

Señala que en todos los casos deberá asegurarse la mayor eficacia y calidad de las prestaciones de los servicios portuarios, teniendo como principio fundamental el mayor beneficio posible al comercio exterior e interior del país.

*** De la fiscalización y control**

La formulación de las políticas portuarias y los controles estarán a cargo de la Subsecretaría de Transportes que podrá delegar estas funciones.

*** De la protección de los bienes del Estado**

En cada caso deberá confeccionarse un inventario de los bienes estatales que se entreguen, indicando su estado. En los convenios y pliegos de licitación de las concesiones se incluirán cláusulas que aseguren el buen mantenimiento y establezcan las responsabilidades respectivas.

*** De la protección al usuario**

Los estatutos de los entes de administración deberán prever mecanismos ágiles y económicos de posibles reclamaciones de los usuarios.

*** Consideraciones Generales**

Fija plazo para la puesta en vigencia del "Proyecto de Estructura Orgánica y Estatuto de funcionamiento de los Entes Descentralizados".

2.3 DECRETO 2284/91

Tiene fecha del 30/10/91 y su encabezamiento es "Desregulación Económica". Tiene ocho Capítulos: I) Desregulación del Comercio Interior de Bienes y Servicios; II) Desregulación del Comercio Exterior; III) Entes Reguladores; IV) Reforma Fiscal; V) Mercado de Capitales; VI) Sistema Unico de la seguridad Social; VII) Negociación Colectiva y VIII) Disposiciones Generales.

Dispone la liberación y desregulación de la carga y descarga de mercaderías. Suprime toda restricción de horario en la prestación de servicios de carga y descarga y toda otra tarea necesaria para el pleno funcionamiento de los puertos en forma ininterrumpida. Deja sin efecto la reserva de cargas y la obligatoriedad del ingreso a depósito de la mercadería importada. Establece un régimen de importación temporaria y disuelve la Junta Nacional de Granos y otros organismos que actuaban en los puertos como entes reguladores.

2.4 DECRETO 817/92

Tiene fecha el 25/05/92 y fue publicado en el Boletín Oficial del 28/05/92. Su título es "Reorganización y Privatización de: transporte marítimo, fluvial y lacustre; practicaaje, pilotaje, baquia y remolque; regímenes laborales. Disposiciones generales".

A continuación se indican los títulos con un resumen de sus contenidos.

* Capítulo I: Reorganización administrativa y privatización

Crea la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables dependiente de la Secretaría de Transporte, Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos como Autoridad Portuaria Nacional, y crea también la Subsecretaría de Transporte Aereo, Fluvial y Marítimo. Dispone la disolución de la Administración General de Puertos SE y de la Capitanía General de Puertos. Crea seis administraciones provisorias para los puertos de Buenos Aires, Bahía Blanca, Quequén, Rosario, Santa Fé y Ushuaia, como autoridades portuarias únicas en cada puerto, con atribuciones para coordinar las tareas con la Aduana y la Prefectura Naval. Establece para cada puerto un Consejo Consultivo integrado por siete miembros, cinco representando diversas actividades portuarias y dos representantes de la provincia y/o del municipio donde se encuentre el puerto. Fija las responsabilidades de las autoridades portuarias y en particular la responsabilidad del dragado, la señalización y el balizamiento en las areas portuarias y los canales de acceso.

*** Capítulo II: Transporte marítimo, fluvial y lacustre**

Establece los requisitos para autorizar la navegación de buques y artefactos navales. Autoriza la libre determinación del personal de explotación de los buques a partir de la dotación mínima a ser fijada por la Prefectura Naval Argentina.

*** Capítulo III: Practicaje, Pilotaje, Baquía y Remolque**

Establece los principios tendientes a la desregulación del servicio de prácticos, disponiendo un régimen especial para capitanes argentinos que deseen prescindir de práctico. La Prefectura Naval ofrecerá servicios de practicaaje donde no existen o tengan carácter monopólico. Fija las normas que regularán la actividad de los prácticos y los controles respectivos. Se libera el servicio de remolque.

*** Capítulo IV: Actividades portuarias**

Autoriza el traslado oneroso de buques inactivos que ocupan muelle. Libera el servicio de estiba y facilita el funcionamiento de los puertos durante las 24 horas del día.

*** Capítulo V: Regímenes laborales**

Deroga regímenes especiales de trabajo en buques, puertos y actividades afines.

*** Capítulo VI: Disposiciones Generales**

Dispone la reestructuración de la Secretaría de Transporte.

ANEXO 7.1

LEY N° 24093

ACTIVIDADES PORTUARIAS

Ley N° 24.093

Ámbito de aplicación. Habilitación. Administración y operatoria portuaria. Jurisdicción y control. Autoridad de aplicación. Reglamentación. Consideraciones finales.

Sanccionada: junio 3 de 1992

Promulgada Parcialmente: junio 24 de 1992

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc. sancionan con fuerza de Ley:

TITULO I

AMBITO DE APLICACION

ARTICULO 1° — Todos los aspectos vinculados a la habilitación, administración y operación de los puertos estatales y particulares existentes o a crearse en el territorio de la República, se rigen por la presente ley.

ARTICULO 2° — Denominanse puertos a los ámbitos acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas aptos para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia en buques o artefactos navales para efectuar operaciones de transferencia de cargas entre los modos de transportes acuático y terrestre o embarque y desembarque de pasajeros, y demás servicios que puedan ser prestados a los buques o artefactos navales, pasajeros y cargas. Quedan comprendidas dentro del régimen de esta ley las plataformas fijas o flotantes para alijo o completamiento de cargas.

ARTICULO 3° — Quedan excluidos del régimen previsto en la presente ley, los puertos o sectores de éstos, destinados exclusivamente para el uso militar o el ejercicio del poder de policía estatal.

TITULO II

DE LA HABILITACION

CAPITULO I

DE LOS PUERTOS EXISTENTES O A CREARSE

ARTICULO 4° — Requieren habilitación del Estado nacional todos los puertos comerciales o industriales que involucren al comercio internacional o interprovincial.

ARTICULO 5° — La habilitación de todos los puertos referidos en el artículo 4° debe ser otorgada por el Poder Ejecutivo, según lo establecido en esta ley, comunicando dicha decisión al Congreso dentro del plazo de diez días hábiles, contados a partir de la fecha del decreto respectivo.

ARTICULO 6° — A los efectos de la habilitación, la autoridad competente deberá tener en cuenta las siguientes pautas:

- a) Ubicación del puerto;
- b) Identificación de las instalaciones portuarias;

c) Individualización de las personas físicas o jurídicas, titulares de los puertos;

d) Clasificación de los puertos, según la titularidad del inmueble donde se encuentren ubicados, según su uso y según su destino; categorizaciones que serán definidas por el titular del puerto;

e) Aspectos vinculados con la defensa y seguridad nacional;

f) Incidencia en el medio ambiente, niveles máximos de efluentes gaseosos, sólidos y líquidos;

g) Afectación del puerto al comercio interprovincial y/o internacional;

h) Normas de higiene y seguridad laboral;

i) Control aduanero y de migraciones;

j) Policía de la navegación y seguridad portuaria.

ARTICULO 7° — Los puertos se clasificarán en:

- 1) Según la titularidad del inmueble:
 - Nacionales
 - Provinciales
 - Municipales
 - De los particulares

- 2) Según su uso:
 - Uso público
 - Uso privado

Son considerados puertos de uso público: aquellos que, por su ubicación y características de la operatoria deban prestar obligatoriamente el servicio a todo usuario que lo requiera.

Son considerados puertos de uso privado: aquellos que, ofrezcan y presten servicios a buques, armadores, cargadores y receptores de mercancías, en forma restringida a las propias necesidades de sus titulares o las de terceros vinculados contractualmente con ellos. Dicha actividad se desarrollará dentro del sistema de libre competencia, tanto en materia de precios como de admisión de usuarios.

- 3) Según su destino, e independientemente de la titularidad del dominio del inmueble y de su uso:
 - Comerciales
 - Industriales
 - Recreativos en general

Se consideran puertos comerciales, aquellos cuyos destinos es la prestación de servicios a buques y cargas, cobrando un precio por tales servicios.

Son considerados puertos industriales, aquellos en los que se opere exclusivamente con las cargas específicas de un proceso industrial, extractivo o de captura debiendo existir una competente y conforme a las normas que regulaban la materia, serán definitivamente habilitados por el Poder Ejecutivo Nacional, quien deberá comunicar esta decisión al Congreso Nacional, dentro del plazo de diez (10) días hábiles contados a partir de la fecha de la resolución.

CAPITULO III

CONSIDERACIONES GENERALES

ARTICULO 10. — La habilitación de todos los puertos mantendrá su vigencia mientras continúe la actividad de los mismos y el mantenimiento de las condiciones técnicas y operativas exigidas por la presente ley y su reglamentación y que dieron lugar a la habilitación respectiva.

TITULO III

DE LA ADMINISTRACION Y OPERATORIA PORTUARIA

CAPITULO I

DE LA TRANSFERENCIA DEL DOMINIO, ADMINISTRACION O EXPLOTACION PORTUARIA NACIONAL A LOS ESTADOS PROVINCIALES Y/O A LA MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES Y/O A LA ACTIVIDAD PRIVADA

ARTICULO 11. — A solicitud de las provincias y/o de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, en cuyos territorios se sitúen puertos de propiedad y/o administrados por el Estado nacional, y mediante el procedimiento que al respecto determine la reglamentación, el Poder Ejecutivo les transferirá a título gratuito, el dominio y/o administración portuaria.

En caso que las jurisdicciones indicadas en el párrafo anterior no demostrasen interés por la mencionada transferencia del dominio o administración de esos puertos, el Poder Ejecutivo podrá mantenerlos bajo la órbita del Estado nacional, transferirlos a la actividad privada o bien desafectarlos.

CAPITULO II

DE LA ADMINISTRACION Y OPERATORIA ESTATAL

ARTICULO 12. — En el caso especial de los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe, la transferencia prevista en el artículo anterior se efectuará a condición de que, previamente, se hayan constituido sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales que tendrán a su cargo la administración de cada uno de esos puertos. Estos entes se organizarán asegurando la participación de los sectores particulares interesados en el quehacer portuario, comprendiendo a los operadores, prestadores de servicios, productores usuarios, trabajadores y demás vinculados a la actividad. Las provincias en cuyo territorio se encuentre emplazado el puerto y el o los municipios en cuyo o cuyos ejidos se halla situado el puerto también tendrán participación en los entes, de acuerdo a la modalidad que establezca el estatuto respectivo de cada puerto. Las personas jurídicas que administren y exploten los puertos mencionados tendrán la facultad de determinar el propio tarifario de servicios, debiendo invertir en el mismo puerto el producto de su explotación, conforme lo establezca el estatuto respectivo.

ARTICULO 13. — La administración de los puertos nacionales podrá operar y explotar a estos por sí, o bien ceder la operatoria y explotación a personas jurídicas estatales, mixtas o privadas, a través de contratos de concesión de uso o locación total o parcial, mediante el procedimiento de licitación pública y conforme a las disposiciones de la presente ley.

ARTICULO 14. — La administración de los puertos nacionales, podrá celebrar acuerdos con personas físicas o de existencia ideal, a fin de reparar, modificar, ampliar, o reducir las instalaciones existentes o construir nuevas, para la prestación de servicios portuarios, mediante la adopción de cualquier alternativa de procedimiento que determine la autoridad de aplicación, conforme la legislación vigente.

ARTICULO 15. — En caso de licitación de obras públicas para la construcción o reparación de puertos e instalaciones, muelles, elevadores, terminales de contenedores y toda otra instalación principal o accesorio, la administración comitente podrá celebrar acuerdo de anti-interés.

ARTICULO 16. — Los plazos de cualquiera de los contratos mencionados en los artículos anteriores, deberán permitir la amortización racional de las inversiones acordadas entre las partes.

CAPITULO III

DE LA ADMINISTRACION Y OPERATORIA DE LOS PUERTOS PARTICULARES

ARTICULO 17. — Los particulares podrán construir, administrar y operar puertos de uso público o de uso privado, con destino comercial, industrial o recreativo, en terrenos fiscales o de su propiedad.

ARTICULO 18. — Los buques y las cargas que operen en los puertos de los particulares estarán exentos del pago al Estado de derechos y tasas por servicios portuarios que éste no preste efectivamente.

ARTICULO 19. — La reglamentación establecerá los servicios mínimos y esenciales que deberán prestarse a los buques y a las cargas en los puertos de uso público comerciales, y las instalaciones que deberán facilitarse a las autoridades policiales y de control, tanto en los puertos de uso público como de uso privado y cualquiera sea su destino.

CAPITULO IV

CONSIDERACIONES GENERALES

ARTICULO 20. — El responsable de cada puerto, cualquiera sea su titular y clasificación de éste, tendrá a su cargo: el mantenimiento y mejora de las obras y servicios esenciales, tales como profundidades y señalización de los accesos y espejos de agua, instalaciones de amarre seguro, remolque y practaje. La referida responsabilidad deberá ejercerse en un todo de acuerdo a las normas vigentes emitidas en función del poder de policía que ejerce el Estado Nacional en estas materias. La Prefectura Naval Argentina será la autoridad competente para expedir las licencias habilitantes para ejercer el practaje.

TITULO IV

DE LA JURISDICCION Y CONTROL

ARTICULO 21. — Todos los puertos comprendidos en la presente ley están sometidos a los controles de las autoridades nacionales competentes, conforme a las leyes respectivas, incluida entre otros la legislación laboral, de negociación colectiva y las normas referentes a la navegación y el transporte por agua, y sin perjuicio de las competencias constitucionales locales. Las autoridades de aplicación deben coordinar tales controles ejercidos en razón de las responsabilidades inherentes a los organismos nacionales al solo efecto de que no interfieran con las operaciones portuarias.

TITULO V

DE LA AUTORIDAD DE APLICACION

ARTICULO 22. — La autoridad de aplicación de la presente ley, será la que determine el Poder Ejecutivo en el ámbito del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación, o en el que en el futuro absorba su competencia, y tendrá las siguientes funciones y atribuciones, sin que esta enunciación pueda considerarse taxativa:

a) Asesorar al Poder Ejecutivo Nacional en la habilitación de los puertos conforme a los artículos 5º y 9º de la presente ley;

b) Controlar dentro del ámbito de las actividad portuaria el cumplimiento de las disposiciones de la presente ley y de las reglamentaciones que en su consecuencia se dicten en el orden competencia nacional;

c) Controlar que los titulares de las habilitaciones portuarias otorgadas, den cumplimiento a los proyectos constructivos y operativos que justificaron su solicitud, y den a los puertos e instalaciones portuarias la finalidad que condicionó la habilitación. Podrá suspender dichas habilitaciones hasta que sean restablecidas las condiciones exigidas o cancelarla definitivamente, cuando circunstancias objetivas y debidamente probadas, acrediten la imposibilidad de su restablecimiento;

d) Promover y hacer efectiva la modernización, eficiencia y economía de cada uno de los puertos del Estado Nacional;

e) Estimular y facilitar la inversión privada en la explotación y administración de los puertos;

f) A su requerimiento, dar asesoramiento técnico y jurídico a las provincias y/o municipios que promuevan las instalaciones de puertos en sus respectivos territorios;

g) Proponer al Poder Ejecutivo nacional las políticas generales en materia portuaria y de vías navegables;

h) Establecer acuerdos delimitando las responsabilidades en el dragado de accesos y dársenas de cada puerto, en el caso que ello fuera necesario en zonas donde la responsabilidad sea de dudosa o conflictiva determinación;

i) Controlar, subsidiariamente, en el ámbito portuario el cumplimiento de cualquier ley o reglamentación cuya aplicación compete a una autoridad nacional;

j) Coordinar la acción de los distintos organismos de supervisión y control del Estado nacional que actúan dentro del ámbito portuario, con el fin de evitar la superposición de funciones, y facilitar el funcionamiento eficiente del puerto en sí mismo y de los servicios que en él se prestan; todo ello, sin perjuicio de las leyes y reglamentos vigentes en la materia;

k) Aplicar las sanciones que correspondan por la comisión de las infracciones previstas en el artículo 23 inciso a) de la presente ley;

l) Fijar el plazo de amortización de las inversiones a los efectos de lo dispuesto en el artículo 16 de esta ley, para el caso de los puertos propiedad del Estado nacional;

m) Fijar la alternativa de procedimiento para celebrar acuerdos con personas físicas o de existencia ideal a los fines de lo dispuesto en el artículo 14 de esta ley para el caso de los puertos propiedad del Estado nacional.

TITULO VI

DE LA REGLAMENTACION

ARTICULO 23. — El Poder Ejecutivo nacional reglamentará la presente ley en un periodo de ciento ochenta días a partir de su promulgación:

Entre otros aspectos la reglamentación contendrá:

a) El régimen disciplinario al que se someterán los incumplimientos de las disposiciones legales o reglamentarias en que incurrieren los titulares de las administraciones portuarias. Las sanciones podrán ser: suspensión de la habilitación por tiempo determinado y caducidad de la habilitación; quedando abierta en todos los casos la vía recursiva ante la autoridad que corresponda en el ámbito administrativo así como ante la justicia competente;

b) La obligatoriedad de llevar en todos los puertos registros contables y de las operaciones realizadas, que permitan un fácil acceso a la información necesaria para el ejercicio de las competencias de la autoridad de aplicación;

c) Las condiciones que deben reunir los peticionantes de las habilitaciones o concesiones de uso, explotación y/o administración de los puertos;

d) La enumeración de los servicios mínimos y esenciales y las instalaciones que deberán facilitarse a las autoridades policiales y de control en los puertos conforme al artículo 19 de la ley;

e) Pautas referidas a los criterios de higiene y seguridad laboral, incidencia ambiental, controles sanitarios.

TITULO VII

CONSIDERACIONES FINALES

ARTICULO 24. — Deróganse las leyes 16.971, 16.972, 21.892, 22.080, el decreto 10.059/43 ratificado por ley 13.895 y toda otra norma legal o reglamentaria en cuanto se oponga a la presente. Derógase el Anexo I de la ley 23.696 en cuanto dice: "Administración General de Puertos descentralización y provincialización. Concesión total o parcial de puertos o instalaciones portuarias."

ARTICULO 25. — Comuníquese al Poder Ejecutivo. — ALBERTO R. PIQUILLI. — EDUARDO

MENEM. — Esther H. Percyra Arundia de Pérez Pardo. — Edgardo Pizzuti.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES, A LOS TRES DIAS DEL MES DE JUNIO DEL AÑO MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y DOS

VISTO el proyecto de Ley registrado bajo el
Nº 24.093 y;

CONSIDERANDO:

Que la Ley Nº 23.696 declaraba sujeta a privatización a la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS disponiendo su descentralización y provincialización y a su vez la concesión total o parcial de puertos o instalaciones portuarias principales o accesorias.

Que en uso de las atribuciones que confiere el Artículo 61 de la mencionada norma legal el PODER EJECUTIVO NACIONAL dispuso la liquidación de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, la que se efectivizará una vez que los puertos que se encuentran bajo su jurisdicción sean transformados, transferidos o privatizados, según lo estatuye el Decreto Nº 817 del 28 de mayo de 1992.

Que en el proyecto de ley que se observa se dispone la transferencia del Puerto de Buenos Aires a la MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES.

Que ello sea dispuesto en una norma legal y sin posibilidad de elección para el PODER EJECUTIVO NACIONAL es inconveniente dado que es necesario, dentro de las prescripciones de la Ley Nº 23.696, que la autoridad de aplicación conserve su poder de decisión a efectos de disponer la transferencia o privatización del Puerto de Buenos Aires de la manera más propia según los fines perseguidos en esa ley.

Que asimismo, es de destacar que la MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES es un ente descentralizado que actúa dentro de la esfera del Gobierno Federal, y por lo tanto resulta conveniente que la privatización del puerto mencionado sea ejecutada por la máxima autoridad de éste, que no es otro que el PODER EJECUTIVO NACIONAL.

Que conforme lo que surge de los considerandos anteriores es inconveniente la derogación del Anexo I de la Ley Nº 23.696 en lo que se refiere a los puertos de la Nación, toda vez que permite al PODER EJECUTIVO NACIONAL la determinación de descentralización o provincialización de los mismos y su concesión total o parcial.

Que en tal sentido es necesario afirmar que suprimiendo la parte del Anexo detallada se estaría privando a la autoridad de aplicación de utilizar los procedimientos de la Ley Nº 23.696 que tienen como característica principal privilegiar la transparencia y la igualdad entre los posibles concesionarios.

Que lo dicho no constituye un mero aspecto formal dado que en la legislación nacional no existe norma que reglamente los procedimientos previos a la concesión, llegando a sostener calificada doctrina e inclusive la CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA NACION que en tales contratos debe estarse a la libre elección, de no utilizarse los sistemas previstos en la Ley Nº 23.696.

Que el presente se dicta en uso de las atribuciones que confiere el artículo 72 de la Constitución Nacional.

Por ello,

EL PRESIDENTE
DE LA NACION ARGENTINA
DECRETA:

Artículo 1º — Obsérvese la parte del artículo 11 del proyecto de ley registrado bajo el Nº 24.093 que menciona a la MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES.

Art. 2º — Obsérvese la parte del artículo 24 del proyecto de ley registrado bajo el Nº 24.093 que dispone la derogación del Anexo I de la Ley Nº 23.696 en cuanto dice: "ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS, descentralización y provincialización. Concesión total o parcial de puertos o instalaciones portuarias".

Art. 3º — Con las salvedades establecidas en los artículos precedentes, cúmplase, promúlgase y téngase por ley de la Nación el proyecto de ley registrado bajo el Nº 24.093.

Art. 4º — Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — MENEM. — Guido Di Tella.

DECRETO N° 906/91

Artículo 1º — Declárase "SUJETA A PRIVACIÓN" el AREA DE MATERIAL CORDOBA (Barridos Millitar de Aviones) organismo dependiente del Ministerio de Defensa a través de la Fuerza Aérea.

2º — Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y Archivos MENEM. — Antonio E. González.

MINISTERIO DE JUSTICIA

903/91

Se hace la excusación de su titular de declarar aquellos recursos que se dedujeron contra actos que hubiere dictado en carácter de Secretario de Justicia.

8/5/91

Se hace la excusación presentada por el señor MINISTRO DE JUSTICIA, Doctor León Carlos ARSLANIAN, y

CONSIDERANDO:

Que la Ley n° 23.930 modificatoria de la Ley Ministerial, T. O. 1983 creó el MINISTERIO DE JUSTICIA, habiéndose designado por Decreto n° 783 de fecha 22 de abril de 1991 para ocupar dicha cartera al Doctor Carlos ARSLANIAN, hasta entonces SUBSECRETARIO DE JUSTICIA.

Que atento a ello el Doctor ARSLANIAN declara su excusa de decidir en aquellos recursos que se dedujeron contra actos que hubiere dictado en carácter de SUBSECRETARIO DE JUSTICIA.

Que el artículo 6º de la Ley n° 19.549 establece que los funcionarios pueden ser excusados por las causales y en las oportunidades previstas en los artículos 17 y 18 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación, y que su excusación se registrará por el artículo 30 del mismo Código y será remitida de inmediato al superior jerárquico, quien resolverá sin sustanciación dentro de cinco días.

Que en la situación planteada se presenta causal de excusación prevista en el artículo 17, inciso 7º del Código Adjetivo.

Que en consecuencia las razones apuntadas tornan viable admitir la excusación, siendo en mérito la imparcialidad de las decisiones emanadas de los órganos dependientes del PODER EJECUTIVO NACIONAL.

Que las facultades para suscribir el presente acto surgen del artículo 86, inciso 1º de la CONSTITUCION NACIONAL, y del artículo de la Ley n° 19.549.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA DECRETA:

Artículo 1º — Aceptase la excusación del MINISTRO DE JUSTICIA Doctor LEON CARLOS ARSLANIAN, para decidir los recursos interpuestos contra actos dictados por el funcionario en su carácter de SUBSECRETARIO DE JUSTICIA.

2º — Designase al señor MINISTRO DE JUSTICIA Y EDUCACION para resolver en las causas a que se hace referencia en el artículo presente Decreto.

3º — Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y Archivos MENEM. — Julio I. Mera Figueroa.

FORMA DEL ESTADO

906/91

Se hace el Reglamento Administrativo de control protección al usuario y a los bienes del Estado, comprendidos en las concesiones y provincializaciones a cargo de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado.

9/5/91

El expediente N° 25.058/91, del Registro EX MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, y

CONSIDERANDO:

Que en los artículos 4º y 5º del Decreto N° 2074/90 se dispone la concesión de obras y servicios a cargo de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO en los puertos de BUENOS AIRES, BAHIA BLANCA, QUEQUEN, ROSARIO, SANTA FE Y USHUAIA, así como la transferencia de la administración y explotación de los demás puertos a cargo actualmente de dicho ente a las provincias que así lo soliciten.

Que el artículo 20 del Decreto N° 2074/90 impone la elevación al PODER EJECUTIVO NACIONAL de un Proyecto de Reglamento Administrativo Regularizador de las prestaciones, fiscalización, control, protección al usuario y a los bienes del Estado, comprendidos en las concesiones y provincializaciones, el cual debe haber sido aprobado por el PODER EJECUTIVO NACIONAL con anterioridad a la emisión de los Pliegos de Bases y Condiciones respectivos.

Que en el proceso de provincialización se deben prever aspectos esenciales relativos a la política portuaria nacional, a la efectiva transferencia de la titularidad del dominio y a la realización de obras portuarias.

Que se garantizará la adecuada defensa de la situación laboral del personal de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO que trabaja en los puertos a provincializar.

Que se asegurarán las debidas prestaciones de servicios en cantidad y en calidad, sin perjuicio de cumplirse con un abastecimiento efectivo de la tarifa a cargo del usuario.

Que la fiscalización y control de los puertos no provincializados y de las concesiones totales o parciales otorgadas y el control del cumplimiento de la política portuaria nacional deberán estar a cargo de una única autoridad portuaria nacional, para lo cual es necesario otorgarle las respectivas competencias.

Que se deberá asegurar la protección y buen mantenimiento de los bienes estatales que se transfieren o se otorgan en concesión.

Que el PODER EJECUTIVO NACIONAL se encuentra autorizado para el dictado de la presente, en virtud de las atribuciones que emanan del Artículo 86, inciso 1º de la Constitución Nacional y los Artículos 7º, 60, 61 y concordantes de la Ley N° 23.696.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA DECRETA:

DE LAS PROVINCIALIZACIONES.

Artículo 1º — EL MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS procederá a coordinar la transferencia de la administración y explotación de los puertos a las provincias que así lo hayan solicitado, a los efectos de firmar los respectivos convenios de traspaso, conforme lo indicado en el Artículo 5º del Decreto N° 2074/90, siendo de aplicación el plazo de CIENTO OCHENTA (180) días previsto en el mismo a partir de la entrada en vigencia del presente decreto.

Art. 2º — Quedan alcanzados por lo dispuesto en el artículo anterior los puertos que fueron cedidos con anterioridad a las provincias, municipios y otras entidades, con permiso de uso precario.

Art. 3º — El convenio a firmarse con las provincias deberá incluir, entre otras cláusulas referidas a:

- Delimitación del Puerto.
- Inventario de bienes, equipos y materiales a transferir.
- Personal de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS que se transferirá.
- Concesiones, arrendamientos y convenios vigentes con relación al puerto cuya administración y explotación se transfiere.
- Cargas tributarias a pagar cuando así correspondiera.

5) Pautas para la administración, explotación, fiscalización control, fijación de tarifas, determinación del destino y carácter del puerto, realización de obras y dictado de normas para la protección del usuario.

Art. 4º — Una vez comprobada la falta de interés por parte de la provincia en un puerto, el MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS propondrá su otorgamiento en concesión o el destino del mismo.

De la misma manera se procederá en caso de no llegarse a un acuerdo en el plazo indicado en el Artículo 1º del presente decreto.

Art. 5º — Los puertos cuya administración y explotación se transfieren a las provincias deberán dar cumplimiento a las políticas nacionales que se dicten en materia portuaria y serán administrados conforme al régimen comprendido en la Ley N° 23.696 y Decreto N° 1105 del 20 de Octubre de 1989, en lo que sean aplicables.

Art. 6º — La ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, acordará con los gobiernos provinciales la incorporación del personal de dicho ente que voluntariamente acepte ser transferido, debiendo mantener su remuneración y demás derechos laborales, siendo de aplicación lo establecido en el Capítulo IV de la Ley N° 23.696.

Art. 7º — Los puertos cuya administración y explotación se transfieren a las Provincias establecerán un régimen tarifario, uniformando los rubros con el que se aplica en el orden nacional, fijando libremente los valores, debiendo informar a la Autoridad Portuaria Nacional, en la forma que ésta determine, las tarifas aplicadas y el movimiento comercial de cada puerto.

Art. 8º — Los puertos cuya administración y explotación sean transferidos a las Provincias administrarán, regularán, fiscalizarán y controlarán las prestaciones de los servicios comerciales portuarios, contemplando los intereses de los usuarios y la protección de los bienes del Estado.

Art. 9º — Las provincias asumirán las obligaciones y derechos de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO en los contratos, concesiones, arrendamientos y otros convenios que obliguen actualmente a cada puerto.

Art. 10. — Las Provincias asumirá las cargas tributarias actuales o que se establezcan para cada puerto.

Art. 11. — Aquellos puertos cuya administración y explotación hayan sido transferidos a las provincias y que por su magnitud y grado de rentabilidad estén en condiciones de hacerlo, abonarán a la Nación el canon que se establezca destinado a permitir a la Autoridad Portuaria Nacional la disponibilidad de recursos que favorezcan las inversiones necesarias para implementar la Política Portuaria Nacional.

Art. 12. — Las Provincias podrán disponer modificaciones, ampliaciones, construcciones, demoliciones y otras obras de la infraestructura portuaria y equipamiento, debiendo comunicarlo a la Autoridad Portuaria Nacional el detalle de las mismas y obtener, cuando corresponda, la previa autorización de la Nación.

Art. 13. — La Autoridad Portuaria Nacional podrá prestar a requerimiento de las provincias asesoramiento para la organización, administración y explotación de los puertos.

Art. 14. — La Autoridad Portuaria Nacional y las Provincias iniciarán los estudios necesarios tendientes a realizar oportunamente la transferencia del dominio de los puertos cuya administración y explotación hayan sido transferidos.

DE LA DESCENTRALIZACION Y LAS CONCESIONES

Art. 15. — La ADMINISTRACION DE LOS PUERTOS DE BUENOS AIRES, ROSARIO, BAHIA BLANCA, QUEQUEN, SANTA FE Y USHUAIA, será ejercida por entes descentralizados, con participación de las autoridades nacionales, provinciales y municipales, así como de los usuarios y de los gremios portuarios.

Art. 16. — La explotación y operación de los servicios portuarios incluyendo los que actualmente administra y regula la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, en los puertos señalados en el artículo anterior, serán prestados por la actividad privada a través de contratos de concesión, conforme

lo establecido en el Artículo 4º del Decreto N° 2074/90, o a las facultades establecidas en el Estatuto Orgánico de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, y la legislación vigente.

DE LAS PRESTACIONES

Art. 17. — Tanto las provincializaciones como las concesiones, deberán asegurar, como mínimo, las prestaciones inherentes a la naturaleza y destino asignado a cada puerto.

Art. 18. — En todos los casos deberá asegurarse la mayor eficiencia y calidad en las prestaciones de los servicios portuarios, teniendo como principio fundamental el mayor beneficio posible al comercio exterior e interior del país.

Art. 19. — Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, se deberá cumplir con el objetivo previsto en el segundo párrafo "in fine" del Artículo 1º de la Ley N° 17.520, modificada por el Artículo 68, de la Ley N° 23.696, respecto del abastecimiento efectivo de las tarifas a cargo del usuario.

DE LA FISCALIZACION Y CONTROL

Art. 20. — La formulación de las políticas portuarias nacionales y el control de su cumplimiento estarán a cargo de la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE, con facultades de delegar dichas funciones hasta tanto se constituya la Autoridad Portuaria Nacional.

Art. 21. — Para el cumplimiento de la misión encomendada en el artículo anterior, la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE organizará los medios humanos y materiales, pudiendo proceder conforme a lo dispuesto en el artículo 60 de la Ley N° 23.696.

Art. 22. — A los efectos de la descentralización de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE podrá transferir funciones de fiscalización y control a los entes constituidos de acuerdo al artículo 15 del presente decreto.

DE LA PROTECCION DE LOS BIENES DEL ESTADO

Art. 23. — En los convenios a celebrarse con las provincias y en los pliegos para las licitaciones de las concesiones deberá preverse la confección de un inventario de los bienes estatales que se entreguen y su estado.

Art. 24. — En los convenios y pliegos a que se hace referencia en el artículo anterior deberán incluirse cláusulas que aseguren la responsabilidad por el buen mantenimiento de los bienes del Estado y las responsabilidades consiguientes en caso de que ello no ocurra.

DE LA PROTECCION AL USUARIO

Art. 25. — Los estatutos de los entes de administración de los puertos descentralizados deberán prever mecanismos de solución de los reclamos de los usuarios, en forma ágil y económica.

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 26. — El MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS elevará para la aprobación del PODER EJECUTIVO NACIONAL, en un plazo de CIENTO VEINTE (120) días a partir de la fecha de entrada en vigencia del presente decreto, el Proyecto de Estructura Orgánica y Estatuto de funcionamiento de los Entes Descentralizados mencionados en el Artículo 15 de presente decreto.

Art. 27. — Hasta tanto se designe la Autoridad Portuaria Nacional, las funciones que por el presente decreto se le asignan serán ejercidas, por la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE. Una vez completado el proceso de provincialización y descentralización previsto en el presente decreto, la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE deberá proponer la creación de un organismo destinado a cumplir dichas funciones.

Art. 28. — El presente decreto entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación.

Art. 29. — Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y Archivos, — MENEM. — Domingo F. Cavallio.

DECRETO Nº 817/92

Presidencia del Poder Ejecutivo Nacional

BUENOS AIRES, 28 MAY 1992

VISTO las Leyes Nros. 23.696, 23.697 y 23.928 los decretos Nros. 2.284 del 1º de noviembre de 1991 y 2.694 del 20 de diciembre de 1991, y

CONSIDERANDO:

Que la Ley No 23.696 de Reforma del Estado ha puesto en marcha un profundo proceso de reorganización de la Administración Pública Nacional, autorizando al PODER EJECUTIVO NACIONAL a tomar decisiones tendientes a materializar las citadas transformaciones.

Que dicha norma debe ser aplicada teniendo en cuenta que la Ley No 23.697 fue sancionada con el objeto de producir las transformaciones económicas que necesitaba el país, siendo necesario para ello instrumentar medidas para afianzar el proceso de apertura económica iniciado desde la sanción de las mencionadas leyes.

Que el marco legal se ve complementado por otras normas sancionadas por el HONORABLE CONGRESO DE LA NACION que determinan la voluntad legislativa de producir los cambios mencionados en los distintos procesos económicos.

Que la Ley No 23.928 establece la convertibilidad de la moneda lo que impone la necesidad de que los mercados tengan un mecanismo de funcionamiento fluido y que existan precios que se deriven de la consecuencia de la interacción espontánea

de	a	/
que	un	/
que	se	/
de	la	/

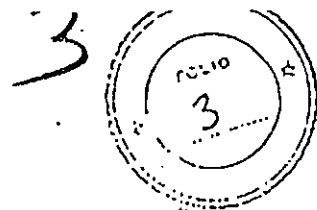
oferta y la demanda, sin que el Estado intervenga resguardando la existencia de monopolios o de intervenciones que afecten dichos procesos.

Que mediante la suscripción del Tratado de Asunción el país forma parte del MERCOSUR por el cual se inicia el denominado derecho de la integración, obligándose la Nación a instrumentar los medios para alcanzar la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos entre los países signatarios.

Que dentro de este esquema legal debe insertarse el proceso de desregulación que tuvo plena recepción normativa con el dictado del Decreto No 2.284/91 el que fue complementado por normas reglamentarias posteriores que tendieron en su conjunto al retiro de la actividad estatal de los procesos económicos, a la baja de los costos y a fortalecer la política de apertura de los mercados.

Que las Leyes Nros. 23.696 y 23.697 marcan las pautas de inicio del proceso de desregulación a través de numerosos artículos de sus textos e instrumentando técnicas a fin de que el PODER EJECUTIVO NACIONAL proceda a la derogación de normas de carácter legal o reglamentarias que impidan alcanzar los objetivos perseguidos en tales políticas legislativas.

Que la Ley No 23.696 contiene disposiciones que no suponen su derogación por el mero transcurso del tiempo y que están vigentes hasta tanto se alcancen los fines perseguidos por el legislador, encontrándose dentro de las mencionadas la del Artículo 10 que autoriza expresamente al PODER EJECUTIVO NACIONAL



a "... disponer, cuando sea necesario, la exclusión de todos los privilegios y/o cláusulas monopólicas y/o prohibiciones discriminatorias, aun cuando derivaren de normas legales, cuyo mantenimiento, obste a los objetivos de la privatización o que impida la desmonopolización o desregulación del respectivo servicio".

Que dicha delegación de facultades no debe ser entendida en sentido restrictivo y por lo tanto es aplicable a las regulaciones que se eliminan dentro de un proceso de privatización y mas allá de los mismos, conforme lo ha entendido calificada doctrina, comprendiendo no solamente la desregulación de un determinado servicio sino que atañe a cualquier actividad en la que un comportamiento suponga la existencia de monopolios o de regulaciones y que en definitiva importen mecanismos que atenten contra la libertad y fluidez de los mercados.

Que en uso de tales facultades debe interpretarse el dictado del Artículo 10 del Decreto No 2.284/91 por el cual se dejan sin efecto las restricciones a la oferta de bienes y servicios en todo el territorio nacional y todas la restricciones que distorsionen los precios de mercado evitando la interacción espontánea de la oferta y la demanda, disposición que alcanza a todas las actividades que componen los procesos de producción y comercialización.

Que dentro de los mismos reviste singular importancia el transporte por agua y las actividades y servicios que se prestan dentro de los puertos, constituyendo un factor decisivo

tienen consecuencia directa tanto para el comercio interior como para mejorar las condiciones para un pleno desarrollo del comercio exterior.

Que ambas actividades han quedado sujetas a privatización de acuerdo a las disposiciones de la Ley de Reforma del Estado que contempla la venta de la EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS y la concesión de los servicios a cargo de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS.

Que la actividad del transporte por agua y los servicios portuarios son uno de los sectores que soporta mayores regulaciones, las que fueron motivadas por causas que actualmente han desaparecido.

Que, en este marco, subsisten intervenciones estatales que no se compadecen con el proceso desregulatorio descripto, por lo que se torna necesario el dictado de una norma específica que importe la supresión de excesivos requisitos, homologaciones, intervenciones, inscripciones, privilegios, monopolios y protecciones de muy diversa índole que actualmente inhiben el desarrollo del transporte por agua y el funcionamiento competitivo y fluido de los puertos.

Que para alcanzar dichos cometidos es necesario enmarcar a las actividades que involucra el presente en los principios de libre contratación, libre ingreso de nuevos prestadores y servicios y libre fijación de precios y tarifas de acuerdo con las modalidades propias de cada actividad y con el objeto de asegurar la eficiencia y continuidad de los respectivos

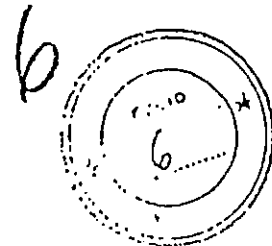
servicios; limitando la intervención estatal en lo que respecta al ejercicio de la policía de seguridad, al cumplimiento de los requisitos mínimos del servicio público, a la preservación del medio ambiente, y a la protección del usuario y del consumidor frente a posibles violaciones a los principios de la sana competencia.

Que el transporte marítimo y fluvial constituyen junto con la actividad portuaria una unidad sistemática que actuando en armonía resultan uno de los factores principales de la competitividad de la economía nacional.

Que resulta necesario impulsar una mayor actividad del transporte fluvial y marítimo en un marco de libertad de navegación, comunicación y comercio, en condiciones de reciprocidad y con mínimos requisitos para realizar tales actividades, tendiendo a la baja de costos que necesariamente favorecerá tanto al consumo interno como a la colocación de productos nacionales en el extranjero y privilegiando la integración con los países de la región.

Que es necesario privilegiar la automaticidad de las intervenciones previas estatales con el objeto de no trabar la actividad de los particulares y además para cumplir con los requisitos de celeridad, economía y sencillez propio de todo procedimiento administrativo.

Que en un marco de libre competencia se torna necesario ampliar el mercado de las actividades que componen las funciones portuarias y también los horarios de funcionamiento de los puertos con el objeto de no limitar el pleno desarrollo del



comercio interior y exterior y asegurar una utilización más eficiente de las instalaciones y espacios disponibles.

Que lo expresado debe necesariamente ponerse de manifiesto en la libertad de contratación y fijación de tarifas entre las partes contratantes involucradas en los procesos descriptos y la ampliación de los servicios de depósito, estibaje, y demás actividades portuarias que en un conjunto sirvan para privilegiar el marco de libre competencia y desmonopolización de las actividades.

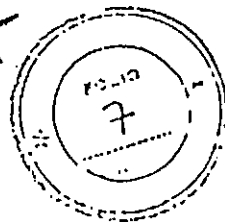
Que la reorganización portuaria requiere la descentralización de su administración, a través de la transferencia a las Provincias, municipios o al sector privado por vía de concesiones, lo que implica la disolución de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO.

Que atento la privatización de los servicios portuarios debe incluirse a tal actividad dentro de las previsiones del Artículo 10 de la Reglamentación de la Ley No 23.696 aprobada por Decreto No 1.105/89 y por lo tanto excluida toda norma legal o reglamentaria que establezca privilegios, prohibiciones o monopolios que no sean expresamente ratificados por el presente decreto o por normas reglamentarias anteriores.

Que las tasas, precios u otras contraprestaciones que paguen los usuarios deben tener estricta correlación con el servicio portuario que se preste, no debiéndose abonar por aquellos servicios no prestados o no usados por particulares.

Que las disposiciones contenidas en el presente,

*Poder Ejecutivo
Nacional*



referidas a la actividad portuaria, están en un todo de acuerdo con las prescripciones de la Ley No 23.696, en especial su Artículo 10 así como también con el proyecto de Ley de Puertos que ya cuenta con media sanción por parte del HONORABLE CONGRESO DE LA NACION.

Que en el mismo sentido las disposiciones del presente continúan y profundizan las orientaciones oportunamente establecidas por el PODER EJECUTIVO NACIONAL a través de los Decretos Nros. 2.074/90 y 906/91.

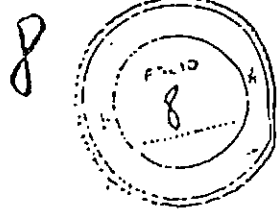
Que se torna imperioso desmonopolizar y ampliar el volumen de depósitos de cargas autorizando a las distintas empresas a brindar servicios, previa autorización de la autoridad estatal para el legal uso de los bienes del dominio público y resguardando el control aduanero y de sanidad ejercido por los respectivos organismos administrativos.

Que el Decreto No 1.772 del 31 de Septiembre de 1991 establece que la SECRETARIA DE TRANSPORTE elevará un proyecto de régimen definitivo para aplicar a los buques y artefactos navales de bandera argentina.

Que a través del presente se establece el régimen con los únicos requisitos para autorizar la navegación de los buques y artefactos navales de bandera argentina.

Que con el dictado del presente se tiende a eliminar las causas que dieran origen al dictado del Decreto No 1.772/91, lo que permitirá en su momento poner fin al régimen de emergencia de la mencionada norma.

...nuevas pautas para el



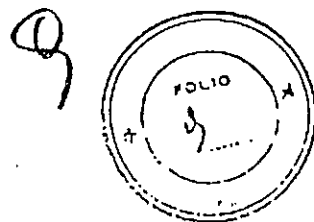
desarrollo de las actividades de practicafe, pilotaje y remolque maniobra, en orden a adaptar a la política implementada por el Gobierno Nacional, tendiente a evitar distorsiones de los precios de mercado propendiendo paulatinamente a la interacción espontánea de la oferta y la demanda y a la libertad y fluidez de los mercados.

Que los capitanes al mando de sus buques cuando han realizado en repetidas oportunidades los trayectos sujetos a la obligación de llevar baqueano, práctico o piloto en determinadas situaciones son los más capacitados para conducir o aconsejar las maniobras de sus buques.

Que la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA es la que cuenta con los conocimientos y los medios más adecuados para prestar los servicios de lanchaje, baquia, practicafe o pilotaje ante la falta de oferta por los particulares o cuando a juicio de la autoridad de aplicación de los regímenes mencionados se haga necesario solamente para garantizar los servicios involucrados.

Que SESENTA (60) años de edad para mantener en actividad a los prácticos o pilotos constituye un límite que deja a un número elevado de personas en condiciones psicofísicas fuera del mercado siendo necesario elevar el mismo a los SETENTA (70) años.

Que para mantener vigente la habilitación de los prácticos o pilotos no deben estar inactivos por periodos mayores a los TREINTA (30) días, siendo este plazo demasiado exiguo, hace



necesario su ampliación a CIENTO VEINTE (120) días.

Que cuando la oferta de un determinado servicio es limitada se hace necesario establecer una retribución que se adecue con el costo real del mismo, hasta que la fluidez de la oferta haga posible su liberación.

Que las regulaciones existentes en las actividades portuarias o de transporte fluvial y marítimo no solamente dieron lugar a privilegios o monopolios en determinada actividad sino que también, al estar relacionadas con las condiciones laborales del personal involucrado en las mismas, se han traducido en limitaciones a la libertad de contratación entre las partes y en la formación de gravosos sobrecostos.

Que dichas regulaciones tenían su fuente en convenciones colectivas de trabajo y actas acuerdo colectivos, muchas de ellas homologadas hace casi dos décadas y que no reflejan una adaptación de los distintos regímenes laborales a las actuales condiciones en que se desenvuelve la economía nacional.

Que suspender disposiciones convencionales, legales o emanadas de actas acuerdo que regían la actividad laboral del personal vinculado a los servicios portuarios o de la navegación no supone la desprotección del trabajador sino la adaptación de los regímenes respectivos a las transformaciones de las actividades navieras y portuarias.

Que un marco de libertad de contratación sin privilegios es más favorable a los intereses legítimos de los

trabajadores que aquellos sistemas fundados en supuestas conquistas que sólo benefician a grupos de interés minoritarios.

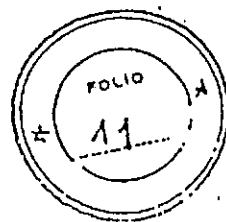
Que dentro del concepto de regulación también se debe comprender a aquellas que tuvieron objeto en reglamentaciones de relaciones laborales, otorgando a determinado sector privilegios que van mas allá de las previsiones del régimen general vigente o generando gravosos sobrecostos a la economía del país.

Que nuestra CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA NACION ha señalado -in re- "SOENGAS, Héctor R. y otros c/ Empresa Ferrocarriles Argentinos" del 7 de agosto de 1990 que en situaciones de emergencia social o económica la facultad de reglar los derechos personales puede ser mas enérgica que en los periodos de sosiego y normalidad, principio que debe ser de aplicación en el presente, teniendo en cuenta además que el MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL convocará a las partes a celebrar nuevos convenios colectivos en armonía con las nuevas modalidades de actividad y conforme a reglas que permitan la plena ocupación laboral y la mejora de los servicios portuarios o de la navegación.

Que el proceso de estabilización de la economía delineado por el HONORABLE CONGRESO DE LA NACION debe complementarse con normas que con la mayor celeridad impulsen el crecimiento de la actividad económica, las que deben instrumentarse simultáneamente con el objeto de provocar la pronta recuperación de los mercados.

Que el presente se dicta en uso de las facultades que

Poder Ejecutivo
Nacional



surgen de los incisos 1) y 2) del Artículo 86 de la Constitución Nacional y artículo 10 de la Ley No 23.696.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

DECRETA:

CAPITULO I: REORGANIZACION ADMINISTRATIVA Y PRIVATIZACION

ARTICULO 1º.- Créase la SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES en la órbita de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS. La mencionada Subsecretaria será la autoridad portuaria nacional, ejerciendo todas las funciones propias de tal responsabilidad, cuyo titular será, a la vez Interventor de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO. Modifícase el punto IX del Artículo 1º del Decreto N° 2.632/91, el que quedará redactado de la siguiente forma:

"IX. SECRETARIA DE TRANSPORTE

SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR

SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AEREO FLUVIAL Y MARITIMO

SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES"

Modifícase el ANEXO I y II del Decreto No 2.632/91 en la forma indicada en el ANEXO I y II, respectivamente, del presente decreto.

ARTICULO 2º.- Dispónese la disolución de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO (A.G.P. S.E.), la que se hayan sido privatizados, transformados o

transferidos los puertos que se encuentran bajo su jurisdicción. El personal del mencionado organismo podrá ser transferido a otros organismos de la Administración Nacional, reubicado en las empresas adjudicatarias de los servicios privatizados o en los futuros entes administradores de puertos. El personal excedente podrá, acogerse al régimen de retiro voluntario que deberá instrumentar la autoridad de aplicación, en el marco de las normas vigentes en la materia.

ARTICULO 3º.- Durante el período que medie hasta la efectivización de la disolución de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, créanse en el ámbito del mencionado organismo, y con carácter provisorio, las siguientes unidades:

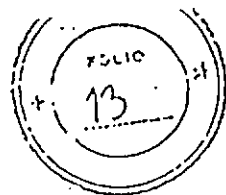
- a) ADMINISTRACION DEL PUERTO DE BUENOS AIRES
- b) ADMINISTRACION DEL PUERTO DE ROSARIO
- c) ADMINISTRACION DEL PUERTO DE QUEQUEN
- d) ADMINISTRACION DEL PUERTO DE BAHIA BLANCA
- e) ADMINISTRACION DEL PUERTO DE SANTA FE
- f) ADMINISTRACION DEL PUERTO DE USHUAIA

ARTICULO 4º.- Dispónese la disolución de la CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS y la transferencia de sus competencias a la SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES la que podrá delegarlas a las autoridades portuarias de las distintas administraciones de los puertos.

ARTICULO 5º.- El Interventor liquidador de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO tendrá como principal objetivo de su gestión la privatización y/o transferencia de los puertos, maximizando la competencia, evitando los monopolios, de

er Ejecutivo
cional

13



de acuerdo con las disposiciones de la Ley de Reforma del Estado.
será su responsabilidad asimismo la liquidación de las
estructuras, actividades y activos remanentes de la
ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO Y la
ejecución de los programas de retiro voluntario y racionalización
de los puertos mientras éstos permanezcan en su órbita.

ARTICULO 60.- Los Administradores provisorios de los puertos de
Buenos Aires, Bahía Blanca, Rosario, Quequén, Santa Fé y Ushuaia
serán la única autoridad portuaria dentro de su jurisdicción,
bajo la dependencia y control de la ADMINISTRACION GENERAL DE
PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO. Cada administrador estará asesorado
por un Consejo Consultivo Ad-Honorem que se expedirá a su
requerimiento en dictámenes no vinculantes. El número de miembros
de cada consejo no podrá exceder de SIETE (7). Los miembros serán
designados por la autoridad portuaria nacional; a razón de CINCO
(5) entre representantes de los siguientes sectores de actividad:
gremios, cámaras y asociaciones de exportadores importadores y
otras actividades industriales, comerciales o agrícolas,
asociaciones de armadores, representantes de prestadores de
servicios portuarios, y otras actividades vinculadas al quehacer
portuario. Los DOS (2) restantes serán representantes de los
estados provinciales y/o de los municipios donde se encuentren
radicados los respectivos puertos.

La SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES
reglamentará la selección de los miembros, la organización y el

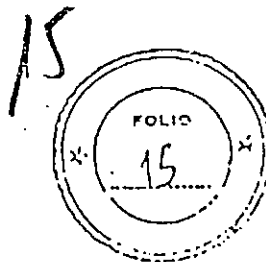
funcionamiento de los Consejos Consultivos Ad Honorem.

ARTICULO 7º.- Los Administradores provisorios podrán convocar a funcionarios de la ADMINISTRACION NACIONAL DE ADUANAS, de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA y de otros organismos públicos que cumplan funciones en las áreas portuarias, con el objeto de coordinar actividades, asegurar la fluidez del funcionamiento portuario y del comercio interior y exterior y el cumplimiento de las normas pertinentes. Los Consejos Consultivos podrán, en lo relativo a la coordinación de actividades de autoridades públicas que se desempeñen en el ámbito portuario, emitir opinión y hacer propuestas por su propia iniciativa, en todos los casos sin carácter vinculante.

ARTICULO 8º.- Los objetivos de los administradores provisorios de los puertos de Buenos Aires, Bahía Blanca, Rosario, Quequén, Santa Fé y Ushuaia serán:

- a) Ejercer las responsabilidades propias de la autoridad portuaria en su jurisdicción, tendiendo a la mejora de la eficiencia y calidad de los servicios con el objeto de incrementar la competitividad del sector externo y arbitrar los eventuales conflictos que puedan suscitarse en el ámbito portuario.
- b) Contribuir a las tareas de transferencia y/o privatización de los servicios portuarios y de las terminales del puerto bajo su responsabilidad, de acuerdo a las normas vigentes y siguiendo las directivas de la autoridad portuaria nacional.
- c) Asegurar el efectivo cumplimiento de las normas

*Director Ejecutivo
Nacional*



desregulatorias previstas en el presente decreto y en el Decreto No 2.284/91 y las disposiciones complementarias pertinentes.

Asegurar la continuidad de los servicios a cargo de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO y el mantenimiento de los canales de acceso y áreas internas de sus respectivos puertos, de acuerdo a lo previsto en el artículo siguiente.

e) Arbitrar las medidas conducentes al mejoramiento de la recaudación fiscal y facilitar el desempeño de las autoridades aduaneras, impositivas y de seguridad en el ámbito portuario.

f) Contribuir a la preservación del medio ambiente en lo que atañe a su responsabilidad.

ARTICULO 9º.- La administración de cada puerto tendrá a su cargo y bajo su responsabilidad el dragado, la señalización, el mantenimiento y otras actividades conexas en sus respectivos canales de acceso y espejos de agua. La autoridad portuaria nacional reglamentará dentro de los TREINTA (30) días las modalidades y plazos de aplicación de la presente disposición. Para el cumplimiento de esta responsabilidad, las autoridades de cada puerto podrán contratar la prestación de estos servicios con el sector privado, nacional e internacional, a través de mecanismos competitivos y abiertos, y/o hacer acuerdos directos con la DIRECCION NACIONAL DE CONSTRUCCIONES PORTUARIAS Y VIAS NAVEGABLES.

ARTICULO 10.- Dispónese la racionalización y reorganización de la DIRECCION NACIONAL DE CONSTRUCCIONES PORTUARIAS Y VIAS

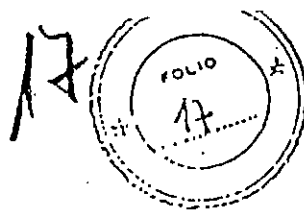


NAVEGABLES, la que dentro de los TREINTA (30) días del presente, actualizará el plan de actividades del área, detallando los canales que quedarán bajo la responsabilidad del sector privado, de la administración de cada puerto, o de la citada Dirección. A tal efecto, la DIRECCION NACIONAL DE CONSTRUCCIONES PORTUARIAS Y VIAS NAVEGABLES preparará un esquema de los requerimientos de materiales y de personal necesarios para el mantenimiento y mejora de las vias navegables cuyo dragado, señalización, balizamiento y demás actividades conexas no sea privatizado o transferido. El mencionado esquema será elevado a la SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES para su evaluación.

El personal excedente podrá ser transferido a los adjudicatarios privados de los servicios de dragado y conexas, podrá optar por el régimen de retiro voluntario que establezca la autoridad de aplicación, de acuerdo a las normas vigentes en la materia, o será puesto en disponibilidad.

Las autoridades de la DIRECCION NACIONAL DE CONSTRUCCIONES PORTUARIAS Y VIAS NAVEGABLES serán responsables de la continuidad de los servicios hasta tanto se hayan producido las privatizaciones y/o transferencias previstas en el presente. A partir de esa circunstancia, la Dirección en cuestión podrá ofrecer sus servicios a los nuevos responsables, a título oneroso. Asimismo, la mencionada Dirección Nacional tendrá bajo su responsabilidad el control y la difusión del estado de los

Ejecutivo
cional



nales de navegación.

CAPITULO II: TRANSPORTE MARITIMO, FLUVIAL Y LACUSTRE

ARTICULO 11.- Sin perjuicio de las normas aduaneras y fiscales
gentes, los únicos requisitos exigibles para autorizar la
navegación de buques y artefactos navales de cabotaje fluvial,
marítimo y lacustre de bandera nacional, inclusive los buques
pesqueros u otros artefactos navales destinados a actividades
extractivas que se realicen en el ámbito fluvial o marítimo, o
los que se hayan acogido al régimen instituido por el Decreto No
1.772/91, serán:

- a) estar inscripto en el registro respectivo de buques;
- b) ser comandado por un capitán habilitado;
- c) poseer certificados de navegabilidad, de radio, de máquina, de
armamento y sanitario, extendidos a opción del armador, por la
autoridad argentina competente o por organismos de
clasificación internacional reconocidos por las autoridades
argentinas;
- d) poseer certificado de franco bordo;
- e) en caso de buques de transporte de pasajeros, disponer del
listado de los mismos;
- f) disponer de los seguros que establezca la reglamentación del
presente de acuerdo a la actividad.

En el caso de buques pesqueros, los mismos deberán
cumplir los requisitos precedentes, según corresponda, y disponer
de las habilitaciones específicas de la actividad, otorgadas por

la autoridad competente.

Quedan excluidas de las disposiciones del presente las embarcaciones deportivas y de esparcimiento, las que seguirán regidas por las normas vigentes.

ARTICULO 12 .- La autoridad marítima y fluvial tendrá obligación de dar salida y entrada a todo buque o artefacto naval que haya cumplido con las condiciones establecidas en el artículo precedente.

ARTICULO 13 - Autorízase a los armadores nacionales y extranjeros, incluidos aquellos cuyos buques estén destinados a actividades extractivas, la libre determinación del personal de explotación de los buques y artefactos navales. La dotación mínima de personal de seguridad será fijada por la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA de acuerdo a las normas técnicas en la materia que rijan a nivel internacional o, a opción del armador, por entidades internacionales de clasificación, reconocidas por la autoridad de aplicación del presente.

Déjanse sin efecto todas las normas que limiten la libertad de los armadores para determinar las dotaciones de explotación de sus buques y artefactos navales.

Asimismo déjanse sin efecto las restricciones relativas a la contratación de personal por nacionalidad o zona, dando en la navegación de cabotaje prioridad a los tripulantes de nacionalidad argentina a igualdad de idoneidad.

ARTICULO 14.- Deróganse todas las disposiciones administrativas relativas a la homologación de tarifas u otras retribuciones de

Der Ejecutivo
Nacional



transportes de cabotaje de cargas o pasajeros, regionales e internacionales, fluviales o marítimos, con excepción de las relativas a fletes conferenciados.

Todos los órganos de la Administración Pública Nacional, centralizada o descentralizada, se abstendrán de disponer medidas que interfieran en el libre juego de la oferta y de la demanda o que obstaculicen el incremento de la oferta de servicios de transporte, ya sean nacionales o extranjeros, excepto en lo relativo a fletes conferenciados, sin perjuicio de los acuerdos bilaterales en la materia.

Los armadores marítimos y fluviales, de bandera nacional o extranjera, y/o los agentes marítimos estarán obligados a comunicar sus tarifas, rutas, frecuencias y calidad del servicio a la autoridad competente, y a hacerlas públicas para asegurar la transparencia de los mercados.

ARTICULO 15.- Deróganse los Decretos Nros. 6.284/60, 1.644/68, 2.729/66, 52/70, 1.685/80, 1.541/73 y todas las normas conexas y afines que se opongan al presente.

ARTICULO 16.- Deróganse los Decretos Nros. 4.516/73, 890/80, 476/81 sus modificatorios y conexos. Lo dispuesto en este artículo regirá a los NOVENTA (90) días corridos de la publicación del presente. Durante este lapso, la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA elevará a la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS para su aprobación un nuevo proyecto de régimen de la navegación marítima, fluvial y lacustre; de régimen de seguridad portuaria, y de reglamento de formación y capacitación del personal

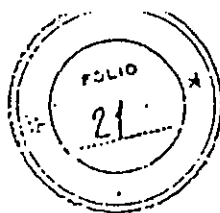
embarcado de la marina mercante, dentro de los lineamientos del presente decreto y del Decreto No 2.284/91, limitándolos exclusivamente a la tutela de la seguridad de la navegación, la preservación del medio ambiente y de las instalaciones portuarias, con exclusión de cualquier disposición que pueda interferir el libre juego de la oferta y de la demanda.

CAPITULO III : PRACTICAJE, PILOTAJE, BAQUIA Y REMOLQUE.

ARTICULO 17.- Los capitanes o patrones argentinos de buques de bandera argentina o con privilegio de tales, que efectúen de manera regular los trayectos completos sujetos a la obligación de llevar a bordo un baqueano, o patrón con conocimiento de zona, podrán optar por prescindir de los mencionados servicios, total o parcialmente, cuando acrediten haber efectuado dentro de los DOS (2) años precedentes y sin interrupciones superiores a los SEIS (6) meses, DIEZ (10) viajes de ida y DIEZ (10) viajes de regreso en los mencionados trayectos. De estos viajes por lo menos TRES (3) deben haberse realizado en el último año.

La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA acreditará automáticamente y con la sola presentación de los interesados la capacidad de los capitanes o patrones de buques para prescindir de los servicios de baquia o de patrones con conocimiento de zona, con la sola acreditación por declaración jurada de haber dado cumplimiento a los requisitos especificados en el párrafo precedente.

Los capitanes o patrones con conocimiento de zona para una o más zonas de baquia obligatoria serán automáticamente



titulados como baqueanos y habilitados por la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, previa acreditación por declaración jurada del cumplimiento de las condiciones establecidas por este artículo.

Los capitanes o patrones y los armadores serán solidariamente responsables, en los términos previstos por el Artículo 13 del Anexo I del Decreto No 2.694/91, por los daños y perjuicios que causaren con motivo del ejercicio de la prerrogativa acordada por el presente artículo. Toda falsedad o negligencia en la declaración jurada a la que se refieren los párrafos precedentes dará lugar a la cancelación de la habilitación del capitán, sin perjuicio de las restantes penas que pudieren corresponder.

ARTICULO 18.- Sustitúyese el Artículo 2º del Capítulo I del ANEXO I del Decreto No 2.694/91 por el siguiente: "ARTICULO 2º.- El practicaje y pilotaje constituyen un servicio público, de interés para la seguridad de la navegación, siendo ejercido por personas que habiendo cumplido las condiciones previstas en el Reglamento de Formación y Capacitación del Personal Embarcado de la Marina Mercante (REFOCAPEMM) o las del presente según corresponda, habilita la autoridad competente con la denominación de prácticos. La edad límite para el ejercicio de la profesión de práctico será la de SETENTA (70) años cumplidos. Para mantener vigente la habilitación, el práctico no debe interrumpir la prestación de sus servicios por períodos mayores a los CIENTO VEINTE (120) días corridos."

ARTICULO 19.- Sustitúyese el Artículo 3º del Decreto No 2.694/91

"ARTICULO 3º.- Los servicios de apoyo para el

traslado, embarque y desembarque de los prácticos, podrán ser prestados libremente o suministrados por los usuarios y los prácticos, de acuerdo a la normativa vigente, debiendo la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA prestarlos solamente en los lugares donde los particulares no lo hicieran o a requerimiento de la autoridad de aplicación, facturando a los usuarios los servicios que se presten.

La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA deberá prestar los servicios de practica, pilotaje o baquia en aquellas zonas en donde no hubiera práctico, piloto o baqueano, o donde a juicio de la autoridad de aplicación del presente la oferta de los servicios adquiriesen comportamientos monopólicos."

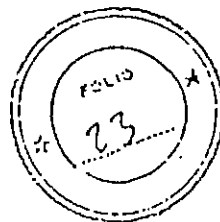
Incorpórase como párrafo final del Artículo 3º del Anexo I del Decreto Nº 2.694/91 los Artículos 1º y 2º de la Disposición DPRA Nº 39 de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA del 8 de Enero de 1992.

ARTICULO 20.- Sustituyese el Artículo 11 del Capítulo I del ANEXO I del Decreto Nº 2.694/91 por el siguiente: "ARTICULO 11.- El práctico tendrá derecho a gozar de hasta SEIS (6) horas continuadas de descanso en el buque en el que esté ejerciendo sus funciones, cuando sus servicios hayan sido prestados ininterrumpidamente por un periodo de OCHO (8) horas. Para la medición de este término se tendrá en cuenta la realización específica de la tarea y toda interrupción que no supere las DOS (2) horas continuadas.

En caso de que el práctico, juntamente con el capitán

Der Ejecutivo
Nacional

23



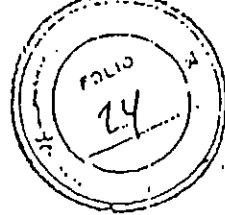
evalúen la posibilidad de arribar a destino dentro de las próximas DOS (2) horas de haber transcurrido el plazo establecido en el párrafo anterior, no deberá hacer uso del derecho establecido.

Entre su arribo a la estación de Practicaje o su domicilio particular, según corresponda, luego de finalizado un servicio o suma de servicios continuados que superen OCHO (8) horas de dedicación específica hasta recibir el despacho correspondiente a otro, el práctico estará facultado a gozar del derecho referido. Para la medición de éste tiempo se aplicará el mismo concepto indicado en el primer párrafo de éste artículo.

Cuando los pilotajes deben ser efectuados por períodos mayores de DIEZ (10) horas ininterrumpidas podrá contarse con práctico de relevo a bordo.

ARTICULO 21.-Sustitúyese el Artículo 12 del Capítulo I del ANEXO I del Decreto No. 2.694/91 por el siguiente: " ARTICULO 12.- En las zonas de Practicaje y Pilotaje se observarán las siguientes normas:

- a) En los recorridos de hasta DOSCIENTOS VEINTE (220) kilómetros corresponde UN (1) práctico solamente.
- b) En los recorridos de mas de DOSCIENTOS VEINTE (220) kilómetros corresponden DOS (2) prácticos.
- c) En los practicajes y pilotajes, cuando por las características del buque se prevean dificultades en la maniobra, y/o derrota y en recorridos con una duración de más de OCHO (8) horas de interrupción, la PREFECTURA



prácticos que corresponda asignar al mismo.

ARTICULO 22.- Agrégase como parte final del Artículo 6º del Anexo I del Decreto No 2.694/91 el siguiente párrafo:

"c) Zona del Río de la Plata:

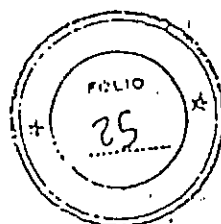
1. Los buques argentinos cualquiera sea la extensión de su eslora y cuyo calado sea hasta SEIS METROS CON CUARENTA CENTIMETROS (6,40) o VEINTIUN (21) pies.
2. Los buques argentinos cualesquiera sean su eslora y calado, en la zona fijada en el Artículo 4º del presente.

d) Zona de los Rios Paraná y Uruguay:

1. Los buques argentinos cuando tengan hasta CIENTO VEINTE (120) metros de eslora y cuyo calado no exceda de SEIS METROS CON DIEZ CENTIMETROS (6,10) o VEINTE (20) pies.
2. Los convoyes de empuje cualesquiera sean su eslora y bandera.

e) En cualquier zona de practicaaje o pilotaje :

1. Los buques y convoyes de la ARMADA ARGENTINA y de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, al mando de personal militar y personal policial en actividad, respectivamente.
2. Los buques y dragas de bandera extranjera que de acuerdo con los tratados internacionales puedan navegar sin práctico o con práctico extranjero, como así también las dragas, ganguiles y balizadores argentinos, cualquiera sea la extensión de su eslora y calado.
3. Los buques afectados a tareas de investigación científica, técnica u otras finalidades, eximidos por la PREFECTURA

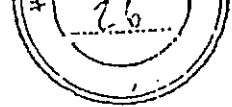


NAVAL ARGENTINA de la obligación de llevar práctico."

ARTICULO 23.- Los capitanes argentinos de ultramar, fluviales y de pesca que efectúen de manera regular entradas y salidas a los puertos podrán optar por prescindir de los servicios de pilotaje y practicaje, total o parcialmente, cuando computen en los TRES (3) años anteriores a la fecha de presentación de la solicitud la cantidad de DIECIOCHO (18) viajes de ida o salida y DIECIOCHO (18) viajes de regreso o entrada de los cuales SEIS (6) viajes de ida o salida y SEIS (6) viajes de regreso o entrada deben haberse efectuado en el último año. La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA acreditará automáticamente y con la sola presentación de los interesados, la capacidad de los capitanes de naves para prescindir de los mencionados servicios contra declaración jurada.

Los capitanes y armadores serán solidariamente responsables por los daños y perjuicios que causaren con motivo del ejercicio de la prerrogativa acordada por el presente artículo, en los términos del Artículo 13 del Anexo I del Decreto No 2.694/91. Toda falsedad en la declaración jurada a la que se refiere el párrafo anterior o negligencia darán lugar a la cancelación de la habilitación del capitán, sin perjuicio de las restantes penas que pudieren corresponder de acuerdo a la legislación penal vigente.

La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA instrumentará los registros necesarios y requerirá la información para mantenerlos actualizados.



principios de libre competencia, libertad de acceso y libre entendimiento de las partes, con las limitaciones establecidas por el presente decreto.

Ratificase lo dispuesto por la Resolución No 232 de la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE del 29 de Agosto de 1991.

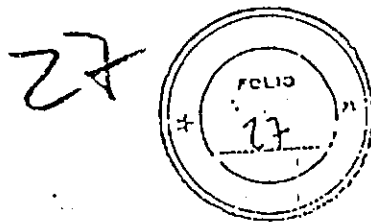
La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA dispondrá dentro de los TREINTA (30) días corridos de publicado este decreto los trayectos en que no resultará obligatorio el uso de remolques para el ingreso o egreso de buques a las Areas portuarias, dispensando total o parcialmente de esta obligación de uso de remolcador a aquellos buques que dispongan de la capacidad necesaria para efectuar por si mismos las maniobras requeridas para el ingreso o egreso.

Los capitanes, patrones y armadores serán solidariamente responsables por los daños y perjuicios que causaren con motivo del ejercicio de la dispensa del uso de remolque establecida en virtud de la disposición prevista en el párrafo precedente, en los términos del Artículo 13 del Anexo I del Decreto No 2.694/91, sin perjuicio de las restantes penas que pudieren corresponder de acuerdo a la legislación penal vigente.

ARTICULO 25.- La autoridad de aplicación del presente fijará las tarifas máximas de los servicios involucrados en este capítulo, hasta tanto se den las condiciones de oferta que permitan su liberación.

ARTICULO 26.- La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA deberá tomar los exámenes para habilitar prácticos, pilotos o baqueanos por lo

*Poder Ejecutivo
Nacional*



menos TRES (3) veces al año. La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS será la autoridad de aplicación del régimen establecido por el Decreto No 2.694/91 y por el presente.

CAPITULO IV: ACTIVIDADES PORTUARIAS

ARTICULO 27.- Instrúyese a las autoridades portuarias a arbitrar las medidas necesarias para el traslado a otros puertos o zonas especiales de los buques que por su inactividad, abandono o desuso constituyan un estorbo para las actividades portuarias. El costo del traslado será facturado al titular del buque.

En caso de buques sujetos a medidas cautelares de cualquier especie, o que fueran objeto de litigio judicial, la autoridad del puerto involucrado solicitará al juez interviniente la autorización para hacer efectivo el traslado.

ARTICULO 28.- Dejándose sin efecto las restricciones a la oferta de servicios que obliguen a la contratación de empresas de estiba y/o de personal de la estiba, para las tareas de carga y descarga de mercadería, en todo el territorio nacional.

ARTICULO 29.- Deróganse las Disposiciones Nros. 10/77, 13/78, 48/79, 49/79 y 24/80 de la CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS. Quedan enteramente liberadas y sujetas a los acuerdos libres de partes las relaciones entre el agente marítimo y/o el armador con el usuario para la contratación del servicio de estibaje, operaciones posteriores y conexas. Asimismo, autorízase a las partes previamente citadas a efectuar las operaciones de estibaje

territorio nacional, inclusive los puertos.

ARTICULO 30.- Instrúyese a las autoridades respectivas para que adopten las medidas conducentes a permitir el funcionamiento durante las VEINTICUATRO (24) horas del día de los servicios aduaneros, de control sanitario, animal y vegetal, de migraciones, bancarios, de estiba y otros servicios, necesarios para que puedan efectuarse fluidamente todas las operaciones de ingreso o egreso de personas o bienes y/o operaciones de carga y descarga de mercaderías en el puerto de la Ciudad de Buenos Aires y en los puertos que indique la autoridad de aplicación del presente decreto. A tal efecto, las mencionadas autoridades deberán modificar los horarios de trabajo del personal de sus organismos, minimizando el uso de las horas extras y los demás costos laborales y administrativos.

ARTICULO 31.- Los servicios extraordinarios, o regímenes asimilados, que presten los organismos correspondientes con relación a lo mencionado en el artículo precedente deberán ser facturados a prorrata, si no se los hubiere porrateado con anterioridad, entre los usuarios, de manera que cada uno de ellos abone la parte proporcional que le corresponda por el servicio que se le haya efectivamente prestado. Cuando por razones técnicas esta disposición no pueda aplicarse, los servicios extraordinarios deberán prestarse a título gratuito.

ARTICULO 32.- Prohíbese a los entes que presten servicios en el ámbito portuario el cobro de tasas u otras contribuciones por servicios que no sean efectivamente prestados y utilizados por

los usuarios.

ARTICULO 33.- Instrúyese a la SECRETARIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS para que inicie de oficio o a pedido de partes sumarios en aplicación de la Ley No 22.262, disponiendo el inmediato cese en los términos del Artículo 3o del Decreto No 2.284/91 cuando exista presunción de comportamientos monopólicos o que afecten la libre competencia.

CAPITULO V: REGIMENES LABORALES

ARTICULO 34.- Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán a todo el personal de las siguientes actividades: transporte marítimo, fluvial y lacustre, de pasajeros, cargas y pesca, otras actividades extractivas, así como todas a las actividades portuarias, conexas y afines.

ARTICULO 35.- Transitoriamente y hasta tanto se formalicen los nuevos convenios a los que se refiere el artículo siguiente, dejarán de tener efectos aquellas cláusulas convencionales, actas, acuerdos, o todo acto normativo que establezcan condiciones laborales distorsivas de la productividad o que impidan o dificulten el normal ejercicio de dirección y administración empresarial, conforme lo dispuesto por los Artículos 64 y 65 de la Ley de Contrato de Trabajo, tales como:

- a) cláusulas de ajuste automático de salarios o viáticos;
- b) pago de contribuciones y subsidios para fines sociales no establecidos en leyes vigentes;
- c) normas que impongan el mantenimiento de dotaciones mínimas;
- d) normas que limiten o condicionen las incorporaciones o

...a requisitos ajenos a la idoneidad,

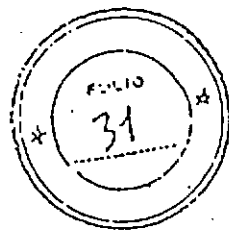
- competencia o capacidad de los trabajadores;
- e) regimenes de estabilidad propia;
 - f) pago de salarios en lapso inferior a la quincena;
 - g) normas que impongan la contratación de personal nacional;
 - h) obligación de contratar indirectamente;
 - i) contratación obligatoria de delegados u obligación de existencia de delegados en las dotaciones;
 - j) contratación de personal especializado cuando ello no fuera necesario;
 - k) apartamiento de las condiciones mínimas fijadas en ley de contrato de trabajo en lo referido a remuneraciones, vacaciones, duración de la jornada de trabajo, descansos, despido y sueldo anual complementario, y en lo referido a la legislación general en materia de accidentes de trabajo;
 - l) dar prioridad a determinada clase de trabajador;
 - ll) toda norma que atente contra la mejor eficiencia y productividad laboral.

ARTICULO 36.- El MINISTERIO DEL TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL procederá dentro de los DIEZ (10) días de la entrada en vigencia del presente, a convocar a las Comisiones Negociadoras de los convenios colectivos de trabajo que regirán las relaciones laborales del personal comprendido en la presente normativa para adecuarlas a las disposiciones vigentes a partir del dictado de este decreto.

ARTICULO 37.- Déjase sin efecto la Ley No 21.429 y los Artículos 142 y 143 de la Ley No 20.094 y sus modificaciones, así como

*Der. Ejecutivo
Nacional*

31



todas las normas dictadas por la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS Y la CAPITANIA GENERAL DE PUERTOS en relación con la ley y los artículos mencionados.

Suspéndese la vigencia de los Convenios Colectivos de Trabajo incluidos en el Anexo III que forma parte del presente.

CAPITULO VI: DISPOSICIONES GENERALES.

ARTICULO 38.- Dispónese la reestructuración de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, la que deberá elevar al COMITE EJECUTIVO DE CONTRALOR DE LA REFORMA ADMINISTRATIVA un proyecto de estructura dentro del plazo de SESENTA (60) días.

ARTICULO 39.- El MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS y el MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL serán, en sus respectivas áreas de competencia, las autoridades de aplicación del presente y dictarán sus normas reglamentarias y de interpretación, quedando expresamente facultados para determinar en cada caso el alcance de las normas aprobadas por este decreto. Cuando la reglamentación del presente involucre competencias de otras jurisdicciones, la autoridad de aplicación requerirá la intervención de las mismas.

ARTICULO 40.- Los recursos presupuestarios y extrapresupuestarios de los entes disueltos serán administrados por la autoridad de aplicación en las áreas respectivas, conforme a lo dispuesto en el artículo 39 del presente, la que podrá afectarlos en parte a la cobertura de los programas de retiro voluntario y racionalización que se requieran para el cumplimiento de los
 Facúltase a la autoridad portuaria para

disponer los programas de retiro voluntario en los organismos disueltos, de acuerdo a las disposiciones vigentes en la materia y con intervención de las autoridades que en cada caso corresponda.


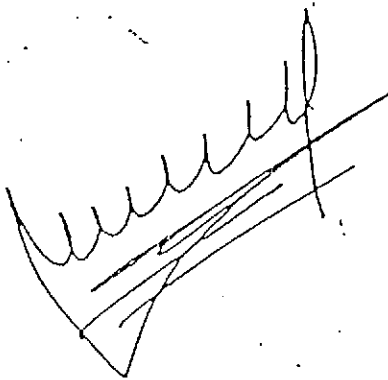
ARTICULO 41.- Dése cuenta del presente a la COMISION BICAMERAL creada por el Artículo 14 de la Ley No 23.696.

ARTICULO 42.- Déjanse sin efecto todas las normas que se opongan al presente Decreto.

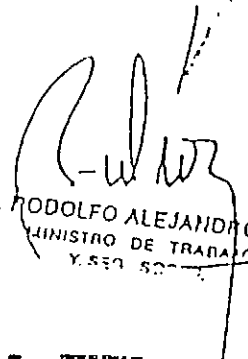
ARTICULO 43.- El presente Decreto entrará en vigencia el día de su publicación en el Boletín Oficial.

ARTICULO 44.- Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

DECRETO N° 817



Dr. DOMINGO FELIPE CAVALLO
Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos



Dr. RODOLFO ALEJANDRO DIAZ
MINISTRO DE TRABAJO
Y SEGURIDAD SOCIAL

COPIA FIEL

FEELIX JORDAN
COORDINADOR GENERAL DE REGISTRO Y CUSTODIA

ANEXO 7.2



LEY N.º

3755

LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DEL CHUBUT, SANCIONA CON FUERZA DE LEY

TITULO I
DEL AMBITO DE APLICACION

Artículo 1º: La totalidad de los aspectos vinculados con la habilitación, construcción, administración y operación de los puertos estatales y de particulares creados o a crearse en el territorio de la Provincia del Chubut, se rigen por la presente ley.

Artículo 2º: A los fines de la presente ley, se entienden por puertos los ambitos acuáticos y terrestres definidos en el artículo 2º de la ley nacional 24.093 y con la exclusión prevista en el artículo 3º del citado cuerpo legal. Asimismo, quedan comprendidos dentro del régimen de la presente ley, los servicios a las plataformas petroleras e instalaciones de carga y descarga de hidrocarburos, boyas, pontones, etc..

TITULO II
DE LA HABILITACION

CAPITULO I
DE LOS PUERTOS EXISTENTES O A CREARSE.

Artículo 3º: Requieren habilitación del Estado Provincial todos los puertos destinados al uso recreativo y al comercio provincial, y los que se ubiquen en inmuebles cuya titularidad corresponda al Estado Provincial o Corporaciones Municipales, cualquiera fuere su uso o destino.

Artículo 4º: La habilitación requerida en el artículo precedente, lo es sin perjuicio de lo que correspondiere por aplicación de la ley 24.093, y será otorgada por el Poder Ejecutivo Provincial, comunicando dicha decisión a la Honorable Legislatura dentro del plazo de diez (10) días hábiles contados desde la fecha de publicación del decreto respectivo.

Artículo 5º: En cuanto a la clasificación de los puertos según la titularidad del inmueble, su uso y su destino, la Provincia del Chubut, expresamente adhiere a las disposiciones de los artículos 7º y 8º de la ley 24.093.

Artículo 6º: A los efectos de la habilitación de puertos, el Poder Ejecutivo Provincial deberá tener en cuenta las siguientes pautas:

- a) Titularidad del inmueble;
- b) Ubicación del puerto;
- c) Identificación de las instalaciones portuarias;





- d) Individualización de las personas físicas y jurídicas, titulares de los puertos;
 - e) Clasificación de los puertos según la titularidad del inmueble, su uso y su destino;
 - f) Incidencia en el medio ambiente, niveles máximos de efluentes gaseosos, sólidos y líquidos;
 - g) Normas de higiene y seguridad industrial y laboral;
 - h) Individualización de los servicios que se presten en orden a la actividad portuaria y marítima y servicios conexos.
- Artículo 7º: La habilitación de los puertos que se otorgue, mantendrá su vigencia mientras se continúe la actividad de los mismos y se mantengan las condiciones técnicas y operativas exigidas para la correspondiente habilitación, conforme las previsiones de la presente ley y las normas reglamentarias que se dicten.

CAPITULO II DE LOS PUERTOS EN FUNCIONAMIENTO.

Artículo 8º: Los puertos ubicados en la Provincia del Chubut que a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley se encuentren en funcionamiento, serán habilitados en forma automática por el Poder Ejecutivo Provincial, quien deberá proceder a relevar las pautas previstas en el artículo 6º a los fines del dictado del correspondiente Decreto y su posterior comunicación a la Legislatura Provincial.

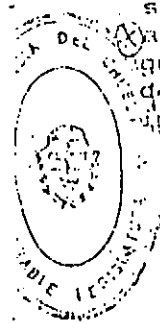
TITULO III DE LA ADMINISTRACION Y OPERATORIA PORTUARIA. CAPITULO I DE LA ADMINISTRACION DE LOS PUERTOS PROVINCIALES.

Artículo 9º: Los puertos ubicados en la Provincia del Chubut cuyo dominio y/o administración y explotación corresponda al Estado Provincial, serán administrados y operados por entes públicos no estatales, que se denominarán "Administración Portuaria del Puerto que corresponda" y que se organizarán asegurando la participación de los sectores particulares interesados en el quehacer portuario, comprendiendo a los operadores, prestadores de servicios, trabajadores, productores usuarios y demás vinculados a la actividad, del Estado Provincial y de la Corporación Municipal en cuyo ejido se asiente el puerto. Las Administraciones Portuarias someterán su accionar a los lineamientos y directivas que se fijen como política portuaria por parte del Estado Provincial.

Artículo 10º: Las administraciones portuarias recibirán mediante el mecanismo que fije la reglamentación respectiva y a través de la autoridad de aplicación provincial, la transferencia del personal y del uso y goce de los bienes sitos en cada uno de los puertos especificados en el artículo 9º.

Artículo 11º: Las administraciones portuarias tendrán las siguientes atribuciones y obligaciones:

- a) Organizar y realizar la administración y operación del puerto que administre, pudiendo celebrar acuerdos con personas físicas o jurídicas de existencia ideal, a fin de reparar, modificar y ampliar las instalaciones existentes o construir nuevas para la prestación de





servicios portuarios, con arreglo al procedimiento y requisitos que determine la reglamentación.

- (b) Establecer las tarifas, tasas, precios y cánones que se determinen por la prestación de servicios y utilización de las instalaciones portuarias y anexas. El cuadro tarifario deberá ser homologado por la autoridad de aplicación;
- (c) Proveer por sí o por terceros, servicios de practique a la navegación; servicios de amarre y de resguardo de puerto, uso de instalaciones y de saneamiento a los buques; servicios de estibaje, peonaje, utillaje, almacenamiento y acarreo de las mercaderías y todo otro servicio conexo y complementario de la actividad portuaria y marítima;
- (d) Efectuar las liquidaciones y cobro de los servicios portuarios y de cargas con sujeción a las normas que se dicten;
- (e) Asegurar la protección y mantenimiento de las instalaciones portuarias y los restantes bienes que hacen al cumplimiento de sus fines;
- (f) Dictar las normas y reglamentos que regulen la prestación de las actividades portuarias en los aspectos operativos, técnicos, laborales y administrativos, con el objetivo de obtener eficiencia, economía y seguridad en las operaciones portuarias, de acuerdo a la legislación vigente;
- (g) Ejercer el control y fiscalización dentro del complejo portuario de su jurisdicción del cumplimiento de las normas legales y reglamentarias portuarias, conforme la delegación de funciones que al respecto le efectúe la autoridad de aplicación;
- (h) Subrogar al Estado Provincial en todos los derechos y obligaciones emergentes de contratos o convenios vigentes a la fecha de su constitución;
- (i) Deberán invertir en el propio puerto el producido económico de su explotación, conforme lo deberá establecer el estatuto respectivo y la reglamentación de la presente ley;
- (j) Confeccionar anualmente los estados contables y la memoria del ejercicio, que finalizará los días 31 de diciembre de cada año, y los elevará conjuntamente con el presupuesto y programa de inversiones del ejercicio venidero para su consideración y aprobación por parte de la autoridad de aplicación.

Artículo 12º: Las administraciones portuarias podrán celebrar acuerdos de anticresis por el plazo que permita la amortización racional de las inversiones acordadas entre las partes, ello en los casos de licitación de obras públicas para la construcción o reparación de puertos o instalaciones, muelles, elevadores, terminales de contenedores y toda otra instalación principal o accesoria, ello previa autorización del Poder Ejecutivo Provincial que tramitará con el procedimiento que establezca la reglamentación.

Artículo 13º: Los estatutos de las administraciones portuarias deberán prever mecanismos que aseguren la participación de todos los sectores individualizados en el artículo 10º de la presente ley, ya sea existentes al momento de su constitución, como así también, los que en un futuro se incorporen a la actividad portuaria.

Artículo 14º: En el eventual caso en que no resulte posible la constitución de la administración portuaria en cualquiera de los puertos previstos en el artículo 9º de la presente ley, su administración y operación estará a cargo de la autoridad de aplicación provincial hasta el momento en que la administración portuaria se constituya de conformidad con lo



previsto en la presente ley y su reglamentación. La autoridad de aplicación a los fines de este artículo tendrá las facultades y funciones que por ley 3711 se le otorgaron a la Unidad Ejecutora Provincial Portuaria.

CAPITULO II DE LA ADMINISTRACION Y OPERATORIA DE LOS PUERTOS PARTICULARES.

Artículo 15º: Los particulares podrán construir, administrar y operar puertos de uso público o privado, con destino comercial, industrial o recreativo, en terrenos fiscales o de supropiedad, cumpliendo con los requisitos que en materia de servicios e instalaciones establezca la reglamentación.

Artículo 16º: Los puertos de los particulares, los buques y las cargas que operen en los mismos, estarán exentos del pago al Estado Provincial de tasas y derechos por servicios portuarios que éste no preste efectivamente.

TITULO IV DE LA AUTORIDAD DE APLICACION.

Artículo 17º: La autoridad de aplicación de la presente ley será la que determine el Poder Ejecutivo Provincial en el ámbito del Ministerio de Economía, Servicios y Obras Públicas, con carácter de órgano de la administración pública centralizada, y tendrá las siguientes funciones:

a) Asesorar al Poder Ejecutivo Provincial en materia de medidas de política portuaria, a los efectos de instrumentar los siguientes objetivos en la materia:

1) La utilización de la infraestructura portuaria provincial con eficiencia y economía, de todas las cargas derivadas de procesos industriales provinciales y regionales, del comercio exterior de los productos regionales y de la cadena del transporte, permitiendo y facilitando la competitividad de sus costos;

2) Incrementar las facilidades de apoyo a buques pesqueros, ya sea mejorando las instalaciones portuarias existentes o desarrollándolas donde sea conveniente de modo de permitir un mejor y racional aprovechamiento del recurso pesquero. Dichas facilidades deberán prever servicios que permitan la implantación en tierra de instalaciones afines a la actividad;

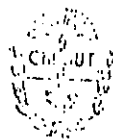
3) Promover el establecimiento en los puertos provinciales de instalaciones para reparación y construcción de buques en tierra, teniendo en cuenta la complementación de procesos industriales ubicados en las proximidades de las terminales portuarias;

4) Estimular y facilitar la inversión privada en la explotación y operación de los puertos provinciales, orientándola en orden a los perfiles existentes de cada uno de los puertos y los que se definan en el futuro;

b) Asesorar al Poder Ejecutivo Provincial en materia de rehabilitación de puertos;

c) Fiscalizar y controlar el accionar de las administraciones portuarias y de toda la actividad portuaria en el territorio provincial, en orden al cumplimiento de las disposiciones de la presente ley y de las reglamentaciones que en su consecuencia se





dictos, comprendiendo estas funciones las de auditoria, inspección e intervención. Para el cumplimiento de sus funciones y en caso de obstrucción, podrá requerir el auxilio de la fuerza pública si ello fuera necesario.

d) Analizar y homologar, si correspondiere, las tasas, tarifas, precios, arrendamientos, cánones, derechos de concesión, depósitos en garantía y toda otra retribución que se determine por los servicios que se presten en los puertos o por las concesiones que se otorguen sobre las instalaciones o servicios portuarios;

e) Asesorar al Poder Ejecutivo Provincial a los fines de la aprobación de los estatutos de las administraciones portuarias;

f) Homologar el otorgamiento por parte de las administraciones portuarias de concesiones, locaciones, permisos o derechos reales de garantías, conforme el respectivo régimen legal vigente, para la explotación de las terminales portuarias;

g) Asesorar al Poder Ejecutivo Provincial a los fines de la reglamentación de la presente ley y su régimen disciplinario y en su caso y conforme las facultades emergentes de la reglamentación, actuar como autoridad de aplicación de tal régimen y subsidiariamente y en el ámbito portuario de cualquier ley o reglamento cuya aplicación competa a la Provincia del Chubut;

h) Controlar que los titulares de las habilitaciones portuarias den cumplimiento a los proyectos constructivos y operativos que justificaron su solicitud, y den a los puertos e instalaciones portuarias la finalidad que condicionó y determinó el otorgamiento de la habilitación.

TITULO V DEL FONDO DE DESARROLLO PORTUARIO.

Artículo 18º: Créase en el ámbito del Poder Ejecutivo Provincial un FONDO DE DESARROLLO PORTUARIO, el que se constituirá con el aporte de hasta un veinte por ciento (20%) del producido en la administración y explotación de los puertos del Estado Provincial, el que será ingresado por las administraciones portuarias conforme el mecanismo que fije la reglamentación.

Artículo 19º: El FONDO DE DESARROLLO PORTUARIO tendrá por exclusivo fin atender a:

a) La financiación de proyectos de emprendimientos portuarios y/u obras portuarias destinadas a optimizar las instalaciones existentes y ampliar las mismas y los servicios portuarios, y nuevos emprendimientos en materia portuaria;

b) La financiación de obras que no pudieran ser atendidas o solventadas en su totalidad o en parte por las administraciones portuarias;

c) Otorgar subsidios para solventar déficits operativos transitorios de las administraciones portuarias.

TITULO VI DE LA REGLAMENTACION.

Artículo 20º: El Poder Ejecutivo Provincial reglamentará la presente ley en un periodo no superior a los noventa días.





apartir de su promulgación, y entre otros aspectos la citada reglamentación contendrá:

- a) El contenido mínimo e indispensable de los estatutos de las administraciones portuarias, a los efectos de garantizar la participación establecida en la presente ley y el cumplimiento de los fines para los cuales se crean los citados entes públicos no estatales;
- b) El régimen disciplinario al que se someterán los incumplimientos de las disposiciones legales o reglamentarias en que incurrieren los titulares de las administraciones portuarias y de puertos privados. Las sanciones podrán ser: suspensión de la habilitación por tiempo determinado y caducidad de la habilitación, quedando abierta en todos los casos la vía recursiva ante la autoridad que corresponda en el ámbito administrativo así como ante la Justicia competente;
- c) La obligatoriedad de llevar en todos los puertos registros contables y de las operaciones realizadas, que permitan un fácil acceso a la información necesaria para el ejercicio de la competencia de la autoridad de aplicación;
- d) Las condiciones que deben reunir los peticionantes de las habilitaciones o concesiones de uso, explotación y/o administración de los puertos;
- e) La enumeración de los servicios mínimos y esenciales y las instalaciones que deberán facilitarse a la autoridad de aplicación a los fines de la ejecución de sus tareas de fiscalización;
- f) Fautas referidas a los criterios de higiene y seguridad industrial y laboral, incidencia ambiental y controles sanitarios;
- g) Procedimiento de ingreso de los fondos destinados al FONDO DE DESARROLLO PORTUARIO, así como las normas tendientes a su administración

TITULO VII. DISPOSICIONES FINALES.

Artículo 21º: El Poder Ejecutivo podrá disponer la contingencia del funcionamiento de la Unidad Ejecutora creada por ley 371119 que será titularizada por la Autoridad de Aplicación de la presente ley, ello en la etapa de constitución y aprobación de estatutos de las Administraciones Portuarias y en el supuesto previsto en el artículo 14º de la presente ley.

Artículo 22º: Derógase la ley 3473 y toda otra norma legal o reglamentaria en cuanto se oponga a la presente ley.

Artículo 23º: Comuníquese al Poder Ejecutivo.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DE LA HONORABLE LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DEL CHUBUT, A LOS VEINTINUEVE DIAS DEL MES DE SEPTIEMBRE DE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y DOS.

SECRETARIO
DE LA PRESIDENCIA



Dr. JORGE EDUARDO ADRIAN

ANEXO 7.3

REPUBLICA ARGENTINA

ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS

LEY Nº 2273

ACTA ACUERDO

Entre la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, en adelante AGP.SE. representada en este acto por su Interventor, señor HORACIO BERNARDO SALDUNA por una parte y la Provincia de Santa Cruz, en adelante LA PROVINCIA representado en este acto por el señor Gobernador, Dr. NESTOR CARLOS KIRSCHNER por otra parte, y relacionado a la transferencia de los puertos Nacionales a LA PROVINCIA, acuerdan lo siguiente:

PRIMERO: La AGP.S.E., efectuará a su costo las tareas de reparación y mantenimiento que requieren los puertos de Río Gallegos, Punta Quilla, San Julián y PUerto Deseado que se detallan en el Anexo I, que pasa a integrar este Acta Acuerdo.

SEGUNDO: La AGP.S.E. entregará sin cargo a LA PROVINCIA en el momento de efectivizar la transferencia de la administración y explotación de los puertos mencionados ya., los repuestos y motor auxiliar de la grúa TADANO de la dotación de Puerto Deseado.

TERCERO: Según la evaluación económica realizada para el conjunto de los cuatro puertos que se transferirán. Las partes acuerdan que resulta no viable el pago de un canon por parte de LA PROVINCIA, ya que aquellos no tienen la magnitud ni grado de rentabilidad suficiente como para implementar este. Esto solo podrá revisarse de común acuerdo en caso de variar sustancialmente las condiciones de rentabilidad de los puertos.

CUARTO: En prueba de conformidad se firman tres ejemplares del mismo tenor y a un solo efecto en la ciudad de Buenos Aires a los veintidos días del mes de abril de mil novecientos noventa y dos:

Yo, María Angélica MEANA BUNGE, escribana mayor de la Provincia de Santa Cruz, dejo constancia que la presente Acta Acuerdo y sus Anexos se firman por ante mí en la ciudad de Río Gallegos a los trece días del mes de mayo de 1992 anulándose el lugar y la fecha mencionados en el artículo cuarto precedente.

REPUBLICA ARGENTINA
ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS

ANEXO I AL ACTA DE ACUERDO

Reparaciones y tareas de mantenimiento que requieran de sus instalaciones y utilajes cuya administración y explotación se transferirá.-

PUNTA QUILLA.

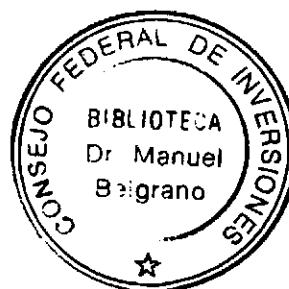
- a) Armado y pintado de los pilotes del muelle y viaducto.
- b) Reparación de una de las pasarelas que une un duque de Alba con el muelle y el propio duque de Alba del muelle.
- c) Instalar sistema contra incendio.
- d) Reparar sistema de Iluminación.
- e) Reparación de utilaje fuera de servicio que estado y condición en que se encuentre factibilidad de su reparación.

PUERTO SAN JULIAN

- a) Reparación de pasarela NW del muelle y su correspondiente cañería.

PUERTO DESEADO

- a) Reparación y colocación de defensas de madera y defensas trapezoidales en muelle nuevo (250m).
- b) Reparación de utilaje fuera de servicio, que estado y condición en que se encuentre el utilaje y de la factibilidad de su reparación.



EL PODER LEGISLATIVO DE LA PROVINCIA DE SANTA CRUZ
SANCIONA CON FUERZA DE
L E Y

Artículo 1º.-RATIFICASE en todas sus partes, el Convenio y sus anexos celebrado el 30 de Agosto de 1991 y el Acta Acuerdo celebrada el 13 de Mayo de 1992 en Río Gallegos, entre la Provincia de Santa Cruz , el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos y la Administración General de Puertos, por el que se transfieren a la Jurisdicción Provincial la Administración y Explotación de los Puertos de Río Gallegos, Punta Quilla, Puerto San Julián y Puerto Deseado, los que forman parte integrante de la presente.-

Artículo 2º.-COMUNIQUESE al Poder Ejecutivo Provincial, dése al Boletín Oficial y cumplido, ARCHIVESE._

DADA EN SALA DE SESIONES: RIO GALLEGOS, 14 DE MAYO DE 1992

CONVENIO DE TRANSFERENCIA DE PUERTOS
NACION-PROVINCIA

Entre el MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, en adelante ECONOMIA, con domicilio en Hipólito Irigoyen 250 de Capital Federal, representado en este acto por el Subsecretario de Transporte, Lic. Eduardo del Valle Zurra y por el INTERVENTOR EN LA ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, en adelante A.G.P.S.E., Sr. Horacio Salduna, por una parte, y la PROVINCIA de SANTA CRUZ, en adelante "LA PROVINCIA", con domicilio en Alcorta 231, Río Gallegos, representada en este acto por el Sr. Vicepresidente Primero de la Honorable Cámara de Diputados en ejercicio del Poder Ejecutivo, Dr. Héctor Marcelino García, por otra parte, se conviene en lo siguiente:

PRIMERO: OBJETO.-ECONOMIA, en el marco de la Ley 23.696, su registro aprobado por Decreto Nº 1105 del 20-10-89, el Decreto 2074 del 05/10/90 y el Reglamento Administrativo Regulatorio, aprobado por Decreto Nº 906, del 09/05/91 transfiere a LA PROVINCIA la Administración y Explotación de los puertos de: RIO GALLEGOS, PUNTA QUILLA, PUERTO SAN JULIAN Y PUERTO DESEADO, sujeto al cumplimiento de los recaudos que a continuación se acuerdan.

SEGUNDO: IMPLEMENTACION.- El presente Convenio tendrá vigencia a partir de la fecha en que las partes suscriban las cláusulas complementarias que serán presentadas por un Grupo de Trabajo en un informe por cada puerto que se transforme, que se referirá a los siguientes tópicos:

- 1.-Delimitación del puerto con descripción de instalaciones, planos estructurales, con limites de los predios y características de la infraestructura y de los demás planos inmuebles, así como el estado de conservación de los mismos.
- 2.-Inventario de bienes muebles, equipos, repuestos y materiales que se transfieren para su uso, con agregado de planos, fichas técnicas, catálogos y todo otro elemento que los detalle y especificación del estado de conservación.
- 3.-Nómina del personal de la A.G.P.S.E. que pasará a integrar la planta de personal del puerto transferido, fecha desde la cual LA PROVINCIA asuma dicha transferencia, de acuerdo con las condiciones establecidas en el artículo 4º.
- 4.-Transferencia de las obligaciones y los derechos emergentes de las re-conversiones, contratos, arrendamientos y de todo otro compromiso contractual de la A.G.P.S.E. relacionado con la administración y la explotación

tación del puerto.

- 5.-Pautas para el tipo y forma de asesoramiento a prestar por la A.G.P.S.E.
- 6.-Detalle de los inmuebles ocupados por las autoridades nacionales con jurisdicción en el ámbito portuario, marítimo y fluvial.
- 7.-Determinación de las cargas tributarias a pagar por LA PROVINCIA, cuando así corresponda.
- 8.-Antecedentes e informes económico-financieros del puerto, con la finalidad de que las autoridades competentes de las partes evalúen la viabilidad de lo dispuesto en el artículo 11^o del Decreto N° 906/91
- 9.-Programa de las acciones y medidas necesarias para efectivizar la transferencia del puerto.

TERCERO: GRUPO DE TRABAJO.-A los efectos previstos en el artículo anterior créase un Grupo de Trabajo que será integrado por TRES (3) representantes de LA PROVINCIA y TRES (3) representantes de la A.G.P.S.E. cuya nómina se agrega como Anexo I. El Grupo de Trabajo deberá elevar a las partes los informes en el término de sesenta (60) días hábiles a partir de la fecha de la firma del presente convenio; este plazo podrá ser prorrogado por las partes por igual término a solicitud del Grupo de Trabajo.

CUARTO: PERSONAL.-LA PROVINCIA y la A.G.P.S.E.acordarán la incorporación del personal de dicha Sociedad que voluntariamente acepte integrar la planta en los puertos transferidos. LA PROVINCIA mantendrá la totalidad de los derechos y de las obligaciones laborales que dicho personal detente al entrar en vigencia el presente Convenio; la A.G.P.S.E. por su parte se compromete a no producir alteraciones especiales a esos derechos y obligaciones desde la suscripción del presente Convenio. Las partes aplicarán lo establecido en el Capítulo IV de la Ley N°23.676. Para suscribir el acuerdo sobre el personal se agregarán a los integrantes del Grupo de Trabajo; tres (3) representantes de los gremios signatarios de Convenios Colectivos de Trabajo en el marco de la A.G.P.S.E.

QUINTO: POLITICA NACIONAL.-La PROVINCIA mantendrá el destino comercial y la condición de uso público de los puertos y cumplimentará la política nacional que se dicta en materia.

SEXTO: ADMINISTRACION Y EXPLOTACION.- La PROVINCIA dispondrá el sistema de administración y explotación de los puertos, conforme al espíritu y los objetivos de la Ley N°23.696 y su Decreto Reglamentario, así como lo establecido en los Decretos N° 2074/90 y 906/91, cumpliendo con el propósito del abaratamiento efectivo de los costos a cargo del usuario.

SEPTIMO: FINANZAS.- Los ingresos de los puertos serán contabilizados independientemente de rentas generales provinciales y serán aplicados exclusivamente para cubrir gastos de administración, operación, capacitación e inversiones relacionadas con la actividad portuaria que tiendan

a asegurar una mayor eficiencia optimizando los costos y tarifas en beneficio del comercio interior y exterior.

OCTAVO: REGIMEN TARIFARIO.- La PROVINCIA establecerá el régimen tarifario de los puertos, uniformando los rubros con los vigentes en el orden nacional y fijando libremente los valores.

NOVENO: INFORMES.-La PROVINCIA informará a la A.G.P.S.E., en la forma que se acuerde, las tarifas y el movimiento comercial de cada puerto.

DECIMO: REGULACION.-La PROVINCIA regulará, fiscalizará, coordinará y controlará las prestaciones de los servicios portuarios, contemplando los intereses de los usuarios y la protección de los bienes del Estado.

DECIMO PRIMERO: CONVENIOS.-La PROVINCIA asumirá las obligaciones y derechos de A.G.P.S.E. en los contratos, concesiones, arrendamientos y otros convenios que afecten a los puertos, y a partir de la entrada en vigencia del presente Convenio. La A.G.P.S.E. por su parte se compromete a no innovar respecto de estas obligaciones y derechos, desde la suscripción del presente Convenio, salvo las medidas necesarias para la continuidad de las operaciones portuarias.

DECIMO SEGUNDO: CARGAS TRIBUTARIAS.-La PROVINCIA asumirá las cargas tributarias actuales y futuras relativas a los puertos, según lo establecido en el punto siete del Artículo Segundo del presente Convenio.

DECIMO TERCERO: OBRAS.- La PROVINCIA podrá disponer modificaciones, construcciones, demoliciones y otras obras de infraestructura portuaria y equipamiento, debiendo comunicar a A.G.P.S.E. el detalle de las mismas y los fundamentos técnicos. En caso de que la obra a realizar pueda afectar a la navegación o al régimen hidráulico de las aguas, deberá obtener la previa autorización de la Nación.

DECIMO CUARTO: ASESORAMIENTO.-La A.G.P.S.E. a requerimiento de la PROVINCIA prestará asesoramiento para la organización, administración y explotación de los puertos, de acuerdo al punto cinco del Artículo Segundo del presente Convenio.

DECIMO QUINTO: VIGENCIA.-El presente convenio entrará en vigencia una vez suscriptas por las partes las cláusulas complementarias mencionadas en el artículo segundo del presente Convenio, en la fecha que las mismas determinen dentro del plazo previsto en el artículo 5º del Decreto Nº 2074/90 y artículo 1º del Decreto Nº 906/91; cesando en sus funciones en esa oportunidad, el Grupo de Trabajo mencionado en los artículos Tercero y Cuarto del presente Convenio.

DECIMO SEXTO: DOMINIO.-Ambas partes convienen en iniciar los estudios necesarios tendientes a determinar el estado de situación de dominio de los puertos para realizar la transferencia de la titularidad a la PROVINCIA; debiéndose prever la continuidad de la titularidad del Estado Nacional de los inmuebles necesarios para el funcionamiento de las Autoridades Nacionales, con jurisdicción en los ámbitos portuario marítimo y fluvial.

DECIMO SEPTIMO: TRIBUNAL ARBITRAL.-En caso de diferendo en la interpretación del presente Convenio y sus cláusulas complementarias, las partes podrán recurrir al Tribunal Arbitral en el término de treinta (30) días. Dicho Tribunal Arbitral estará integrado por un miembro designado por LA PROVINCIA, un miembro designado por ECONOMIA y un miembro designado por el PRESIDENTE DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA NACION. En caso de que este último nombramiento no sea efectuado dentro de los diez (10) días corridos a partir de la solicitud de las partes, éstas solicitarán al PRESIDENTE DE LA CAMARA DE APELACIONES en la CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO FEDERAL de la CAPITAL FEDERAL, la designación del tercer miembro del Tribunal Arbitral. Este Tribunal observará el procedimiento establecido en el Libro IV Título I, del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación y deberá emitir su laudo dentro de los ciento ochenta (180) días hábiles a partir de su integración.

DECIMO OCTAVO: En prueba de conformidad se firman tres (3) ejemplares así presente en la ciudad de Puerto Deseado, a los 30 días del mes de agosto de 1991.-

CREACION UNEP

PODER EJECUTIVO

RIO GALLEGOS, 29 de mayo de 1992

V I S T O:

La Ley Nacional Nº 23.090 y su Decreto Reglamentario Nº 1.105/89; los Decretos Nacionales Nº 2.074/90 y Nº 906/91, regulatorios de la Transferencia de Administración y Explotación de los Puertos a las Provincias, y el Convenio suscripto en fecha Agosto 30 de 1991, entre la Provincia, la Administración General de Puertos S.E. y el Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos de la Nación, así como el Acta acuerdo que firmarán el Señor Interventor de la A.G.P.S.E. y el Señor Gobernador de la Provincia de Santa Cruz en fecha 14 de mayo de 1992, que fueron ratificados por Ley Nº 2273;

CONSIDERANDO:

Que en virtud de la normativa citada se transfiere a la Provincia de Santa Cruz la administración y explotación de los puertos de Río Gallegos, Punta Quilla, San Julián y Puerto Deseado;

Que la Provincia ha asumido el compromiso de iniciar la operación de las actividades portuarias en fecha 1º de junio de 1992;

Que debe darse continuidad a la operación de las terminales portuarias sitas en la Provincia, siendo menester, además de organizar mínimamente la nueva administración portuaria, prever la actuación de la Provincia como agente de retención de tributos nacionales, la absorción provincial del personal de la Administración General de Puertos S.E. transferido y la facturación de los servicios portuarios que se presten;

Que conforme a la cláusula séptima del convenio de Transferencia de Puertos y a fin de su efectivización, resulta procedente autorizar a la Unidad Ejecutora a operar en el Banco de la Provincia de Santa Cruz las Cuentas Corrientes que la administración y explotación portuaria requiera;

Que la actividad portuaria no puede detenerse bajo ningún aspecto dado que las demoras en las operaciones ocasionan numerosos inconvenientes que pueden afectar la seguridad de las instalaciones, los buques, las cargas y las personas, además de tener repercusiones económicas en todos los operadores y en la confiabilidad del puerto mismo.

POR ELLO:

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE SANTA CRUZ

D E C R E T A

Artículo 1º.-CREASE en el ámbito del Ministerio de Economía y Obras Públicas la Unidad Ejecutora Portuaria de Santa Cruz (UN.E.PO.S.C.), la que con carácter precario y provisorio tendrá como misión administrar, operar y explotar los puertos transferidos por la Nación a la Provincia, en el marco del Convenio celebrado a tal fin, y constituir, en jurisdicción provincial, la Autoridad de Aplicación en materia Portuaria.

PODER EJECUTIVO

Artículo 2º.- La UN.E.PO.S.C. estará conformada por un Coordinador General, de quién tendrá dependencia directa el personal de la misma. El cargo de Coordinador General será ejercido por el Subsecretario de Pesca y Actividades Portuarias, quien será asistido por el Director Provincial de Intereses Marítimos y Portuarios, ambos integrarán este órgano sin perjuicio del cumplimiento de sus funciones específicas.

Artículo 3º.-DELEGASE en el Coordinador General las Facultades para dictar el reglamento de funcionamiento interno, organizar, dirigir, administrar y representar legalmente a la UN.E.PO.S.C., y determinar sus propias misiones y funciones, las que deberán ser aprobadas por el Poder Ejecutivo.

Artículo 4º.-ASIGNASE a la UN.E.PO.S.C., con cargo a su reintegro dentro de los sesenta (60) días como máximo, la suma de pesos TREINTA MIL (\$30.000) con destino a atender las erogaciones que resulten necesarias para la continuidad de la operatoria portuaria al efectivizarse la transferencia a la Provincia. Dicha suma será tomada del Anexo Nº 5.- Ministerio de Economía y Obras Públicas del Ejercicio vigente.

La UN.E.PO.S.C. podrá asignar Fondos Fijos a las distintas dependencias portuarias, renovables y con cargo a rendir cuenta documentada de su inversión. Para la fijación de los montos de dichos Fondos Fijos no será de aplicación lo establecido en el Decreto Nº 145/91, no pudiendo superar cada uno la suma de pesos SEIS MIL (\$6.000).

Artículo 5º.-FACULTASE a la UN.E.PO.S.C. a disponer del monto asignado en el artículo 4º del presente y de los recursos originados por la administración y explotación de los puertos transferidos para atender todos los gastos que la misma actividad portuaria requiera, como así también las demás erogaciones enunciadas en la cláusula séptima del Convenio de Transferencia.

Artículo 6º.-FACULTASE a la UN.E.PO.S.C. a abrir y a operar en el Banco de la Provincia de Santa Cruz las cuentas corrientes que la administración y explotación portuaria requieran tanto para la recaudación como para el manejo de los Fondos Fijos. Para el manejo de la cuenta corriente recaudadora serán responsables el Coordinador General y quienes éste designe en su asistencia. Para el manejo de las cuentas corrientes que se habiliten en cada dependencia portuaria los responsables serán designados por el Coordinador General.

Artículo 7º.-A solicitud del Coordinador General de la UN.E.PO.S.C. los responsables de los Ministerios, Entes Centralizados, Descentralizados, Autárquicos, Sociedades del Estado Provincial, Banco Provincia de Santa Cruz y Tribunal de Cuentas, podrán, dentro de sus posibilidades, transferir transitoriamente a través de la Dirección Provincial de Recursos Humanos dependiente del Ministerio Secretaría General de la Gobernación, personal a la UN.E.PO.S.C. con destino a la explotación y administración de los puertos que la Nación transfiere a la Provincia, y por el período de tiempo que se lo requiera.

El personal afectado a la actividad portuaria mantendrá su situación escalafonaria y desempeñará las tareas que se le asignen en el horario que la UN.E.PO.S.C. determine. Durante el período de afectación los haberes de este personal continuarán siendo liquidados y abonados por el Ministerio o Ente del cual dependa. La UN.E.PO.S.C. restituirá a aquél la totalidad de los haberes devengados, incluidas cargas patronales.

PODER EJECUTIVO

Artículo 8º.-FACULTASE a la UN.E.PO.S.C., cuando no resulte posible la transferencia transitoria de personal dependiente de otros Entes de la Administración Pública Provincial a contratar para el cumplimiento de las tareas operativas que garanticen el correcto funcionamiento de la actividad portuaria, por el plazo que resulte necesario, personal para cumplir el fin de su creación.

Artículo 9º.-El personal transferido de la A.G.P.S.E. a la Provincia se afecta a la UN.E.PO.S.C. de la cual dependerá. La UN.E.PO.S.C. tendrá facultades para despedirlo, renovarlo, trasladarlo y fijar el horario en el cual desarrollará sus tareas. Este personal gozará de los beneficios que otorgan las Cajas de Servicios Sociales y de Previsión Social Provincial, practicándoseles los descuentos de ley correspondientes, con sujeción a lo establecido en el Convenio de Transferencia, Informe Final y legislación que resulte de aplicación. Este personal se regirá por las Disposiciones del Régimen de Contrato de Trabajo Ley 20744(T.O. 1976 y sus modificatorias).

Artículo 10º.-FACULTASE a la UN.E.PO.S.C. a autorizar la solicitud y con cargo a los usuarios, la realización de horas de trabajo extraordinarias, las que luego serán abonadas a los trabajadores, utilizando para ello los aportes recaudados.

Artículo 11º.-La UN.E.PO.S.C. instrumentará y cumplimentará las cargas tributarias que afecten los puertos y/o en actividad con arreglo a lo establecido en la Cláusula 122 del Convenio de Transferencia.

Artículo 12º.-ASIGNASE a la UN.E.PO.S.C. la responsabilidad de asumir la continuidad de los derechos y de las obligaciones contraídas por la A.G.P.S.E. en los contratos, concesiones, arrendamientos y convenios que afecten a los puertos, con arreglo a lo establecido en el Convenio de Transferencia en la Cláusula 11º.

Artículo 13º.-La fiscalización interna de la Unidad Ejecutora Portuaria de la Provincia de Santa Cruz (UN.E.PO.S.C.), estará a cargo de la Contaduría General de la Provincia, quien afectará personal de su área.

Artículo 14º.-El presente Decreto será refrendado por el Señor Ministro en el Departamento de Economía y Obras Públicas.

Artículo 15º.-Pase al Ministerio de Economía y Obras Públicas a sus efectos, tomen conocimiento Secretaría de Estado de la Producción, Subsecretaría de Pesca y Actividades Portuarias, Dirección Provincial de Intereses Marítimos y Portuarios, Dirección General de Puertos, Dirección de Administración Portuaria, Dirección Provincial de Recursos Humanos, Contaduría General, Tribunal de Cuentas, dése al Boletín Oficial y cumplido archívese.

ANEXO 7.4

LEGISLACION PORTUARIA EN FRANCIA

1. GENERALIDADES

La legislación portuaria francesa está reunida en el "Código de los puertos marítimos" (1979).

El Código está constituido por los elementos indicados a continuación:

2. CONTENIDO DEL CODIGO

2.1 LIBRO 1: CREACION, ORGANIZACION Y MANEJO DE LOS PUERTOS MARITIMOS

- Título 1: Puertos autónomos

* Capítulo 1.: Institución, atribuciones y regimen financiero

- Sección 1: Institución y atribución
- Sección 2: Circunscripción
- Sección 3: Regimen financiero
- Sección 4: Sustitución del regimen de autonomía por el regimen anterior.
- Sección 5: Servicios conexos y anexos

* Capítulo 2 : Organización

- Sección 1: Consejo de administración
- Sección 2: Personal
- Sección 3: Comisaría del Gobierno y control de estado

* Capítulo 3 : Funcionamiento del puerto autónomo

- Sección 1: Funcionamiento y poderes del Consejo de Administración.
- Sección 2: Atribuciones del director
- Sección 3: Gestión financiera y contable
- Sección 4: Regimen de dominio

* Capítulo 4 : Controles

* Capítulo 5 : Manejo

- Sección 1: Obras

- Sección 2: Utilajes

I) Disposiciones generales

II) Utilajes administrados por el mismo puerto

III) Utilajes públicos en concesión

IV) Utilajes privados autorizados obligados a dar servicio público.

V) Disposiciones comunes relativas a tarifas

* Capítulo 6 : Disposiciones diversas

- Título 2: Puertos no autónomos de comercio y puertos de pesca

* Capítulo 1 : Organización

* Capítulo 2 : Manejo

- Sección 1: Obras

- Sección 2: Utilajes

I) Disposiciones generales

II) Utilajes públicos en concesión

III) Utilajes privados autorizados obligados a dar servicios públicos.

IV) Disposiciones comunes relativas a tarifas

- Título 3: Puertos de placer

* Capítulo 1: Disposiciones generales

* Capítulo 2: Concesiones

* Capítulo 3: Autorizaciones de utilajes privados obligados a dar servicios públicos.

- Título 4: Comisiones permanentes de información

* Capítulo 1 : Composición

* Capítulo 2: Nominación de sus miembros y funcionamiento

- Título 5: Disposiciones diversas comunes a todos los puertos

* Capítulo 1 : Delimitación de los puertos marítimos

* Capítulo 2 : Financiamiento

- Título 6: Disposiciones particulares de los puertos de departamentos de ultramar.

2.2 LIBRO 2: TASAS PORTUARIAS Y DE NAVEGACION

- Título 1: Tasas portuarias

* Capítulo 1 : Disposiciones comunes

- Sección 1: Tasas y rentas comprendidas en los derechos portuarios.

- Sección 2: Fijación de tasas

- Sección 3: Destino del producto de los derechos portuarios

* Capítulo 2 : Disposiciones acerca de los navíos comerciales

- Sección 1: Tasas sobre navíos y sus estadías

- Sección 2: Tasas sobre mercaderías

- Sección 3: Tasas sobre pasajeros

* Capítulo 3 : Disposiciones acerca de las embarcaciones de pesca

* Capítulo 4 : Disposiciones acerca de las embarcaciones de placer y deportivas.

* Capítulo 5 : Disposiciones diversas

- Título 2: Derechos anuales sobre navíos
- Título 3: Disposiciones particulares acerca de los puertos de ultramar

2.3 LIBRO 3: POLICIA DE LOS PUERTOS MARITIMOS

- Título 1: Oficiales, oficiales adjuntos y supervisores de puerto
- Título 2: Policías de conservación y de explotación
 - * Capítulo 1 : Represión de infracciones
 - * Capítulo 2 : Conservación del puerto propiamente dicho
 - * Capítulo 3: Explotación del puerto
- Título 3: Policía de balizamiento y de mercaderías peligrosas o contaminadas.
 - * Capítulo 1 : Balizamiento
 - * Capítulo 2: Mercaderías peligrosas y contaminadas
- Título 4: Clausura de muelles y terraplenes en los puertos marítimos
- Título 5: Reglamentos de policía
 - * Capítulo 1 : Puertos comerciales y puertos de pesca
 - * Capítulo 2 : Puertos de placer
- Título 6: Disposiciones particulares para puertos de ultramar

2.4 LIBRO 4: VIAS FERREAS EN LOS MUELLES

- Título 1: Disposiciones generales
- Título 2: Instalación, mantenimiento y explotación de las vías férreas

- Título 3: Material, composición, circulación y estacionamiento de vagones y trenes.
- Título 4: Percepción de tasas y de gastos accesorios
- Título 5: Policía y supervisión
- Título 6: Disposiciones diversas
- Título 7: Disposiciones para ultramar

2.5 LIBRO 5: REGIMEN DE TRABAJO EN LOS PUERTOS MARITIMOS

- Título 1: Organización de la mano de obra en las empresas estibadoras
- Título 2: Indemnización de garantías - Caja nacional de garantía de obre-ros de muelle
- Título 3: Sanciones y disposiciones diversas
- Título 4: Disposiciones puertos de ultramar

Los libros del Código están compuestos por dos partes: la legislativa y la reglamentaria.

3. ORDENAMIENTO PORTUARIO FRANCES

La legislación francesa establece cuatro tipos de puertos:

- los puertos comerciales autónomos
- los puertos comerciales no autónomos y puertos de pesca
- los puertos deportivos
- los puertos de los departamentos de ultramar

La autoridad superior de los puertos reside en el gobierno central (Consejo de Estado). Intervienen en las decisiones referidas a los mismos en primera instancia el ministerio a cargo de los puertos marítimos, y en segunda instancia el ministerio de economía y finanzas, el ministerio del interior, el ministerio a cargo de las industrias y el ministerio a cargo de la marina mercante.

4. LOS PUERTOS AUTONOMOS

4.1 REGIMEN INSTITUCIONAL

Los puertos autónomos son entes públicos del estado, dotados de personalidad jurídica y autonomía financiera. Se encuentran bajo la tutela del ministro a cargo de los puertos marítimos y están sometidos al control económico y financiero del estado.

El puerto autónomo es responsable dentro de sus límites y dentro del régimen legal establecido de las obras nuevas, mejoramientos, renovaciones y reconstrucciones, así como de la explotación, del mantenimiento y de la policía portuaria.

Puede crear zonas industriales y su equipamiento.

En cuanto a los aspectos de dominio y obras públicas, el puerto tiene los mismos derechos y obligaciones del estado.

4.2 CIRCUNSCRIPCION

La circunscripción del puerto es determinada por decreto del Consejo de Estado. Incluye los accesos marítimos.

Puede incluir varios puertos

4.3 REGIMEN FINANCIERO

El estado central soporta los siguientes gastos

a - el 100% de:

* mantenimiento y operación de esclusas

* mantenimiento de:

- canales de acceso marítimo
- profundidad del antepuerto
- obras de protección

b - el 80% de las siguientes obras de modernización:

- * dragado de dársenas
- * canales de acceso marítimo y antepuertos
- * obras de abrigo y nuevas esclusas

c - el 60% de los servicios de empréstitos para la construcción de las obras arriba citadas en la creación de un puerto autónomo.

d - el 60% de los trabajos de creación, extensión o renovación de obras de infraestructura y equipos no indicados en "b".

e - el 20% de los servicios de los empréstitos para los trabajos señalados en "d" en puertos nuevos.

El estado no participa en gastos para sectores destinados a concesiones u ocupaciones temporarias.

4.4 SERVICIOS ANEXOS

El puerto autónomo puede hacerse cargo de ciertos servicios anexos tales como remolcaje, alumbrado, balizamiento, ayuda a la navegación, servicios sanitarios, de salvamento y antiincendio, policía y supervisión de muelles.

4.5 CONSEJO DE ADMINISTRACION

La administración del puerto autónomo está a cargo de un Consejo de Administración asistido por un director.

El consejo se integra en una mitad por miembros elegidos localmente y en la otra mitad por miembros del estado y usuarios nombrados por decreto. En total

el número de miembros está entre 18 y 24.

Los miembros locales provienen de:

- las cámaras de comercio e industria
- las colectividades locales
- representantes del personal y de los obreros del puerto
- un representante del Consejo General del Departamento (provincia)
- un representante del Consejo Municipal

La otra parte se integra con:

- un miembro del Consejo de Estado
- un representante de cada una de las siguientes administraciones a cargo de:
 - * los puertos marítimos
 - * la marina mercante
 - * la economía y las finanzas
 - * la industria

4.6 GESTION FINANCIERA

Cada año el Consejo de Administración debe presentar un estado de cuentas para la aprobación de los ministros a cargo de los puertos y de la economía y finanzas.

Los ingresos se obtienen por:

- derechos de puerto
- alquileres de espacios portuarios usados por terceros
- tarifas de uso de utilaje
- tasas varias autorizadas
- participación del estado en tareas de mantenimiento (según lo indicado más arriba).
- participación eventual de otros (provincia, municipalidad, cámaras, etc)
- otros ingresos por explotación

Los gastos se deben a:

- administración, explotación, mantenimiento
- amortizaciones de obras y utilaje
- intereses de empréstitos
- demás expensas por gestión portuaria

4.7 UTILAJE

El utilaje puede ser:

- propio del puerto y operado por él
- propio del puerto y operado en concesión
- de propiedad privada afectada a uso público

5. LOS PUERTOS COMERCIALES NO AUTONOMOS Y DE PESCA

La gestión de estos puertos está a cargo de un Jefe de Servicio Exterior nombrado por el ministerio a cargo de los puertos. En el caso de puertos importantes ese jefe alcanza el nivel de Director de Puerto.

El jefe depende directamente del ministerio y es responsable de toda la gestión.

6. PUERTOS DEPORTIVOS O DE NAVEGACION DE PLACER

Las concesiones de estos puertos y las autorizaciones para la instalación de utilaje con obligación de prestar servicio público, pueden ser acordadas por el estado o por un puerto autónomo tanto a colectividades públicas como a empresas privadas.

LEGISLACION PORTUARIA EN EL JAPON

1. GENERALIDADES

La legislación portuaria japonesa consta de las siguientes partes:

- 1 - Ley de Puertos
- 2 - Regulaciones para la ley de puertos
- 3 - Ley de promoción de desarrollo portuario
- 4 - Ley de puertos pesqueros
- 5 - Ley de transportes
- 6 - Ley de almacenamiento
- 7 - Ley de regulaciones portuarias
- 8 - Ley de prevención de contaminación marítima

2. LEY DE PUERTOS

La Ley de Puertos está constituida por 7 capítulos y 96 artículos. Los capítulos y artículos son los enumerados a continuación con sus respectivos títulos:

2.1 Capítulo I: Generalidades

Art. 1 : Objetivo de la ley

Art. 2 : Definiciones. Fija las siguientes definiciones para:

- organismo de administración portuaria
- puertos mayores
- area portuaria
- area de frente de agua
- facilidades portuarias
- obras portuarias
- vías de navegación
- puertos de refugio

Art. 3 : Previsiones referidas a puertos pesqueros

2.2 Capítulo I-1: Planes portuarios

Art. 3-2 : Política básica para el desarrollo de puertos y vías navegables a ser desarrolladas y preservadas.

Art. 3-3 : Planes portuarios

2.3 Capítulo II: Establecimiento de la autoridad portuaria

Art. 4 : Establecimiento

Art. 5 : Status de persona jurídica

Art. 6 : Formalidad de incorporación

Art. 7 : Registro

Art. 8 : Establecimiento definitivo

Art. 9 : Divulgación pública

Art. 10 : Previsiones especiales para su disolución

Art. 11 : Aplicaciones del Código Civil y de otras leyes

Sección 2: Funciones de la autoridad portuaria

Art. 12 : Funciones

Art. 12-2 : Regulaciones

Art. 13 : No interferencia con actividades privadas

Sección 3: Organización de la autoridad portuaria

Art. 14 : Junta de directores

Art. 15 : Autoridad y responsabilidad de la junta de directores

Art. 16 : Organización de la junta de directores y nombramiento de sus miembros.

- Art. 17 : Personas no elegibles para miembros
- Art. 18 : Período de ejercicio de los miembros
- Art. 19 : Remoción de miembros
- Art. 20 : Presidente
- Art. 21 : Metodología para la toma de decisiones
- Art. 22 : Auditores
- Art. 23 : Deberes y Autoridad del presidente
- Art. 24 : Secretaría
- Art. 24-2 : Consejo portuario local
- Art. 25 : Remuneración del presidente y otros
- Art. 26 : Status de personas afectadas al servicio público
- Art. 27 : Nombramiento y remoción de miembros de la junta de directores cuando la autoridad portuaria es establecida por más de dos entidades públicas locales.

Sección 4: Finanzas de la autoridad portuaria

- Art. 28 : Inversiones
- Art. 29 : Principios de las finanzas
- Art. 30 : Emisión de bonos
- Art. 31 : Disposición de beneficios y perdidas
- Art. 32 : Inventario

2.4 Capítulo III: Ente público local como organismo de administración portuaria

- Art. 33 : Establecimiento de organismos públicos locales como administración portuaria.
- Art. 34 : Funciones

- Art. 35 : Junta de directores
- Art. 35-2 : Consejo portuario local
- Art. 36 : Efectos del establecimiento de la autoridad portuaria

2.5 Capítulo IV: Area portuaria y del frente de agua

- Art. 37 : Aprobación de obras en el area portuaria
- Art. 37-2 : Areas adyacentes al area portuaria
- Art. 38 : Area del frente de agua
- Art. 38-2 : Declaración de acciones realizadas en el area del frente de agua.
- Art. 39 : Designación de zonas
- Art. 40 : Restricciones en las areas
- Art. 40-2 : Medidas contra construcciones ilegales
- Art. 41 : Alteración de obras indeseadas

2.6 Capítulo V: Costo de obras portuarias

- Art. 42 : Participación en los costos
- Art. 43 : Subsidios para obras financiadas
- Art. 43-2 : Facilidades usadas concurrentemente como facilidades portuarias y participación de costos.
- Art. 43-3 : Participación de costos y recursos
- Art. 43-4 : Obligaciones del beneficiario
- Art. 43-5 : Participación de costos de obras portuarias para el medio ambiente.

2.7 Capítulo VI: Vías de navegación a ser desarrolladas y preservadas

- Art. 43-6 : Desarrollo y preservación
- Art. 43-7 : Disposiciones
- Art. 43-8 : Prohibiciones
- Art. 43-9 : Participación de costos
- Art. 43-10 : Ejecución de obras requeridas por operadores

2.8 Capítulo VII: Miscelanea

- Art. 44 : Tarifas percibidas por el organismo de administración portuaria.
- Art. 44-2 : Derechos portuarios
- Art. 44-3 : Disposiciones sobre moras
- Art. 45 : Tarifas percibidas por otros entes
- Art. 45-2 : Delegación de tareas administrativas
- Art. 45-3 : Requerimiento para el caso de congestión
- Art. 46 : Transferencia de facilidades portuarias establecidas con inversiones del estado o subsidios.
- Art. 47 : Prohibición de tratamiento discriminatorio
- Art. 48 : Anulado por Ley 54/1973
- Art. 49 : Divulgación del estado de cuentas
- Art. 49-2 : Libro Mayor
- Art. 50 : Normalización de informes sobre entradas y salidas de buques
- Art. 50-2 : Establecimiento de un Comité de Coordinación para el organismo de administración portuaria.
- Art. 51 : Recomendaciones

- Art. 52 : Contrataciones directas
- Art. 53 : Transferencias de terrenos y obras
- Art. 54 : Leasing de facilidades portuarias
- Art. 55 : Idem
- Art. 55-2 : Acceso a terrenos de terceros
- Art. 55-3 : Uso temporario de terrenos de terceros en casos de urgencia
- Art. 55-4 : Compensación por perdidas
- Art. 55-5 : Reembolso del costo de obras requeridas por el puerto
- Art. 55-5/2: Previsiones especiales para el financiamiento de obras portuarias.
- Art. 55-6 : Previsiones especiales para el financiamiento por asentamientos
- Art. 55-7 : Empréstitos para construcción e instalación de facilidades portuarias para uso exclusivo.
- Art. 56 : Puertos sin area portuaria designada
- Art. 56-2 : Normas técnicas para facilidades portuarias
- Art. 56-3 : Construcción o modificación de facilidades en agua y otras
- Art. 56-4 : Acciones disciplinarias
- Art. 56-5 : Obligación de información
- Art. 56-6 : Embargos compulsivos
- Art. 57 : Consultas con otras agencias de la administración pública
- Art. 58 : Relaciones con otras leyes y regulaciones
- Art. 58-2 : Tribunal de defensa
- Art. 59 : Aplicación de la ley de regulaciones especiales concerniente a procesos administrativos.
- Art. 60 : Consejo de Transporte

Art. 60-2 : Condiciones de aprobación

Art. 60-3 : Medidas interinas

Art. 60-4 : Delegación de autoridad

Art. 61 : Previsiones penales

Art. 62 : Idem

Art. 63 : Idem

3. ORGANIZACION PORTUARIA

La Ley de Puertos fija la organización portuaria y la forma de constitución de los entes. También asigna funciones, responsabilidades y la autoridad en cada caso.

3.1 Política portuaria

La política portuaria básica (Capítulo I-1) es diseñada por el Ministerio de Transportes. Cubre los siguientes aspectos:

- medidas para el desarrollo, utilización y preservación de puertos
- medidas vinculadas con la ubicación, funciones y capacidades de los puertos.
- medidas vinculadas con la ubicación y el desarrollo de vías navegables

Los planes de los puertos mayores y menores son realizados por la administración del puerto. Deben enmarcarse en la política portuaria básica.

3.2 Autoridad portuaria (Capítulo II)

Las autoridades portuarias son constituídas por entes públicos locales. Para establecerse deberá contar con las aprobaciones de:

- Ministerio de Transportes
- Gobernador de la Provincia (Prefectura)

3.2.1 Persona jurídica

La autoridad portuaria es una persona jurídica del derecho público sin propósito de obtener beneficios.

3.2.2 Funciones de la autoridad portuaria

Las funciones de la autoridad portuaria son:

- a - preparar la planificación portuaria
- b - mantener el puerto en buenas condiciones operativas
- c - realizar las obras e instalaciones necesarias para su desarrollo, uso y preservación incluyendo áreas adyacentes.
- d - crear o incorporar terrenos para cumplir con "c"
- e - administrar en comisión facilidades portuarias del estado o de entidades públicas de uso público.
- f - disponer regulaciones para el uso de las facilidades en agua
- g - administrar directamente facilidades de atraque especialmente importantes para el uso público.
- h - procesar información naviera de entrada y salida
- i - instalar elementos de seguridad antiincendio, salvamento y seguridad, proveer barreras contra petróleo y otros productos químicos.
- j - efectuar mediciones y estudios y compilar datos estadísticos
- k - proveer servicios a los buques
- l - entregar en "leasing" facilidades no requeridas para uso público
- m - reglamentar el uso de las facilidades portuarias
- n - prestar buenos oficios para la provisión de servicios necesarios para la operación portuaria.
- o - prestar buenos oficios para el mejoramiento de la eficiencia de carga, descarga, almacenaje, transporte y demás servicios.

- p - disponer de los residuos sólidos y líquidos
- q - proveer facilidades de vivienda temporaria y permanente para tripulaciones y obreros portuarios.
- r - fijar y publicar las tarifas

3.2.3 Organización de la autoridad portuaria

Al frente tiene una Junta de Directores compuesta por 7 a 11 miembros según el caso. Los miembros deben ser personas de reconocida experiencia en el tema y son nombrados por las autoridades de los entes públicos que establecieron la autoridad portuaria. Duran tres años en sus funciones.

Los puertos mayores contarán además con un Consejo Portuario Local que asistirá a la Junta de Directores.

3.2.4 Financiamiento

Las inversiones portuarias provendrán del ente público local. Todos los gastos de funcionamiento serán cubiertos por la percepción de derechos, alquileres, etc.

La Autoridad Portuaria puede incorporar fondos por emisión de bonos. En cada año fiscal debe fijar un monto de los ingresos para cubrir las obligaciones provenientes de los bonos.

3.3 Entes públicos locales como administradores (Capítulo III)

Los entes públicos locales pueden administrar directamente los puertos sin constituir una autoridad portuaria. La organización en este caso es parecida a la anterior, pero los Directores dependen de las autoridades locales.

4. CONSTRUCCIONES DE PARTICULARES

Los particulares que deseen hacer uso de areas portuarias y de frente de agua deben obtener el permiso de la autoridad para:

- usos particulares de areas en agua o espacios públicos
- aprovechamientos de arenas y suelos
- construcción de facilidades en agua, de protección, de amarre, canales y obras de irrigación y drenaje.

5. ZONAS PORTUARIAS

En la Ley de Puertos se designan las siguientes zonas:

- comercial: para pasajeros y carga general
- carga especial: para carbón y otros graneles
- industrial: para instalación de industrias
- ferroviaria: para conexión con ferrys
- pesquera: para embarcaciones de pesca
- aprovisionamiento: almacenamiento y provisión de combustible
- mercadería peligrosa: explosivos y otros elementos peligrosos
- marina: yates, embarcaciones de placer
- recreación: preservación y paseo

6. COSTOS PORTUARIOS

El costo de la construcción de un puerto mayor, facilidades en agua, obras de protección y facilidades de atraque, es soportado por el estado y la autoridad portuaria con una participación del 50% cada uno.

Si el puerto es de interés nacional es estado puede llegar a aportar el 100% de facilidades en agua y obras de protección y el 75% de las facilidades de atraque.

El estado puede también ofrecer subsidios en distintos porcentajes según el caso.

Si terceros obtienen beneficio de estas obras, pueden ser obligados a contribuir para el pago de las mismas.

ADMINISTRACION Y OPERACION DEL PUERTO DE AMBERES

El manejo del Puerto de Amberes es parte de la administración de la ciudad. La Ciudad de Amberes es propietaria de los diques y de toda el area portuaria y también es dueña y opera la mayor parte del equipamiento portuario.

Las instalaciones del puerto se encuentran en el territorio de la ciudad.

En cambio el Río Scheldt pertenece al dominio del estado. Los muelles del Scheldt son propiedad del estado, sin embargo el equipo es propiedad de la ciudad de Amberes.

El manejo del puerto se basa en las leyes de la administración de las municipalidades de Bélgica.

La mayor autoridad es el Consejo de la Ciudad (51 representantes elegidos por la población por 6 años).

Todos los consejos municipales están sujetos al control del Gobierno Provincial y el Rey. Algunas decisiones del Consejo de la Ciudad requieren la aprobación de estas autoridades, por ejemplo las regulaciones de la operación portuaria y de la policía marítima.

La administración cotidiana de la ciudad y del puerto están en manos del Comité de Burgomaestre y Senadores elegidos por el Consejo de la Ciudad. Uno de los senadores se ocupa en especial del puerto.

Los servicios vinculados directamente con la administración y explotación portuaria son manejados por la "Administración del Puerto". Encabeza este cuerpo un Director General (General Manager). La administración está formada por dos secciones:

- a) Departamento de operaciones y explotación: se ocupa de los problemas generales y operaciones corrientes, coordina y supervisa los servicios ejecutivos, representa al puerto y se ocupa de las relaciones públicas, de la promoción comercial, de la industrialización y de la extensión de los proyectos de ampliación.

- b) Departamento de estudio y prospección: es responsable de los estudios, documentaciones, estadísticas, publicaciones, publicidad, información comercial, tareas de prospección, asuntos comerciales, etc. Mantiene y elabora una importante documentación sobre temas de transporte en general accesible a todo el público.

La administración del puerto incluye diversos servicios para la operación, extensión y mantenimiento de las instalaciones portuarias:

- 1) La Oficina de Jefatura Portuaria (Capitanía) abarca el Departamento Náutico y el Departamento de Muelles y Hangares.
- 2) El Servicio Técnico del Puerto que incluye el Departamento de Construcciones Portuarias, el Departamento de Equipamiento Portuario y el Departamento de Provisión de Electricidad.
- 3) El Servicio de Finanzas del Puerto que abarca contabilidad y finanzas, facturación, control de tarifas y arrendamientos y recaudación.

El Departamento Náutico es dirigido por el Director General. Su responsabilidad es de asegurar el giro más rápido de buques y barcasas, proveer facilidades de amarre día y noche todo el año y cumplir con las tareas de policía de puerto. Agrupa tres servicios: coordinación, remolque y atención en costa.

El Departamento de Muelles y Hangares es conducido por un Director. Es responsable de las concesiones de muelles, hangares, playas y grúas, del control de carga deportada en muelles y hangares, de la operación en los hangares municipales y del control de aplicación de regulaciones portuarias.

El Departamento de Construcciones Portuarias tiene a su cargo la planificación, construcción y mantenimiento de muelles, dársenas, esclusas, puentes, hangares municipales, etc.

El Departamento de Equipamiento Portuario es responsable de planificación y control de los equipos electromecánicos (grúas, remolcadores, dragas, elevadores de granos, etc), de las partes mecánicas de esclusas, puentes, etc, y del mantenimiento del equipo portuario municipal. Además tiene a su cargo la ejecución de las tareas del equipamiento portuario municipal con excepción de los remolcadores.

El Departamento de Provisión de Electricidad debe asegurar la fuerza electromotriz al area portuaria, a grúas, esclusas, usuarios privados, etc, así como la iluminación. También efectúa estudios y planes y la construcción de ampliaciones.

La Administración del Puerto cuenta con un total de 11 direcciones. La carga y descarga y el manipuleo de cargas son actividades privadas como ciertos servicios del puerto competen al estado, el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de Comunicaciones se reúnen en un organismo, "Servicios Marítimos de Amberes", dirigido por un Inspector General.

El Servicio Marítimo de Amberes es responsable de faros, balizas y boyas del canal del Río Scheldt, de los servicios de pilotaje (prácticos) y del control y medición de los buques.

Otra responsabilidad del estado es la Policía de Río, la Aduana y la Inspección Sanitaria.

El Ferrocarril en el puerto es de la Compañía Nacional de Ferrocarriles de Bélgica.

El movimiento de cargas, el estibaje, la reparación naval, el servicio de remolcadores y el servicio de prácticos pertenecen a la actividad privada.

Colaboran externamente con el puerto la Cámara de Comercio e Industria de Amberes, la Asociación de Intereses Portuarios, empresas transportistas, etc.

Se ha formado desde 1964 un grupo de contacto social-económico denominado Comité de Asesoramiento del Puerto de Amberes que se reúne regularmente con las autoridades.

LA ORGANIZACION DEL PUERTO DE HAMBURGO

1. El Estado de Hamburgo

Hamburgo es una ciudad y un estado a la vez. Forman su organización política el "Consejo de la Ciudad" con carácter legislativo y el Senado que es también el gobierno de la ciudad-estado. El senado es la autoridad más alta, cuenta con Comisiones y con Autoridades especializadas, que hacen las veces de ministerios.

La Autoridad encargada de los problemas portuarios es la "Transporte, Economía y Agricultura".

El Senado nombra al Burgomaestre o Senador Mayor.

2. El Puerto de Hamburgo

El Puerto de Hamburgo comprende las áreas portuarias de Altona, Hamburgo, Wilhelmsburg y Harburg.

La Ciudad de Hamburgo en el puerto es:

- dueña de todos los sitios industriales, de prácticamente todos los muelles de ultramar y del 50% de los hangares,
- planifica, construye, financia y mantiene toda la infraestructura portuaria: muelles, espigones, dolphines, boyas de amarre,
- acuerda tarifas para manipuleo, depósito y pesaje de cargas
- fija el precio de numerosos servicios portuarios: prácticos, derechos de muelle,
- es propietaria del 100% de la empresa más grande de manipuleo y almacenamiento de cargas, la HHLA (Hamburger Hafen und Lagerhaus AG) que maneja un tercio de todas las transferencias de carga general y dispone del 80% de los hangares en el puerto libre. Además participa con el 49% en la terminal mineralera Hansa port.

3. El esquema de manejo de 1935

La HHLA fué creada en 1935 con el propósito de:

- reunir en un solo comando la política de administración portuaria
- obtener una buena cooperación entre todas las empresas envueltas en la actividad portuaria.
- concentrar manipuleo y almacenamiento en una sola operación
- lograr flexibilidad empresaria y comercial

El acuerdo establecido entre la Ciudad de Hamburgo y HHLA contiene los siguientes puntos:

- la transferencia de areas y edificaciones portuarias a HHLA
- la aprobación por parte del Senado de tarifas y precios
- la provisión de capital para construcciones nuevas estará a cargo de la Ciudad.
- la capacidad de alquilar o ceder espacios a terceros
- los costos de mantenimiento de vías ferroviarias, caminos y muelles están a cargo de HHLA, que a su vez es responsable por el despacho de los vagones ferroviarios.
- los trabajos de mantenimiento y transformación deben ser autorizados a la HHLA por la oficina de "Obras Portuarias y Fluviales" de la Municipalidad.
- solo en el caso de tener un superavit operacional, HHLA debe pagar una renta anual del 5% del valor de las tierras y equipos transferidos de la ciudad.
- la Ciudad puede recuperar areas para requerimientos de interés público.

4. La reforma de 1970

En 1970 el Senado de Hamburgo acordó un paquete de medidas ante el cambio estructural de la industria portuaria y del manipuleo de cargas con el pro-

pósito de facilitar una mayor participación del capital privado en las inversiones privadas.

En esta reforma se fijaron los siguientes puntos:

- a - HHLA solo contará con los espacios e instalaciones que opera por si misma. Terceros concesionarios acuerdan ahora directamente con la Ciudad en igualdad de condiciones, alentándose así la actividad empresarial.
- b - Las tarifas son fijadas por la Ciudad despues de consultas. Hay un consejo asesor de usuarios (bienes y buques). La competencia se establece más que nada en la prestación del servicio.
- c - El manejo de los vagones ferroviarios pasa sucesivamente de HHLA a la Administración del Puerto de la Ciudad.
- d - Se aumentó el capital de HHLA
- e - HHLA cede a una Asociación de Operadores Portuarios la responsabilidad de promover el puerto. La Ciudad ofrece ayuda financiera.
- f - HHLA debe pagar un alquiler fijo anual por los espacios e instalaciones que usa.
- g - HHLA no paga impuestos ni tasas a la Ciudad
- h - La Ciudad provee una ayuda financiera por seis años, período en el cual HHLA debe reorganizarse para cumplir con el nuevo paquete.

CAPITULO 8

ANALISIS DEL MARCO REGULATORIO

1. INTRODUCCION

El Plan de Reordenamiento Portuario emprendido por el Gobierno Nacional, tiene por objeto transformar en sus bases la actividad portuaria del país.

Su principal instrumento es la Ley Nº 24093 o Ley de Puertos, que otorga validez jurídica a dos objetivos fundamentales:

- a) la descentralización administrativa y la provincialización de los puertos comerciales pertenecientes al Estado Nacional;
- b) una apertura amplia y decidida de la actividad portuaria hacia la participación de la empresa privada.

La implementación de estos principios, ha hecho necesario poner en marcha un nuevo ordenamiento de las estructuras administrativas y operativas del Estado, con la liquidación de organismos existentes, la creación de nuevos entes y la redefinición de las funciones a cargo del Estado, así como la determinación de los respectivos soportes presupuestarios.

2. ORDENAMIENTOS PORTUARIOS USUALES

A los efectos de contar con elementos comparativos que permitan evaluar mejor los cambios ocurridos en la legislación portuaria argentina, a continuación se pasará revista a los esquemas de administración portuaria que hay en el plano internacional.

Tradicionalmente existen en dicho plano cuatro modelos básicos para el ordenamiento de los puertos comerciales. Estos modelos se basan en dos principios no coincidentes que rigen alternativamente la actividad portuaria, y adoptan uno de ellos o conjugan ambos con diferentes pesos relativos.

El primero de dichos principios le fija a la actividad portuaria el carácter de un servicio público, en tanto que el segundo le asigna un carácter estrictamente comercial.

Los cuatro modelos se identifican de acuerdo con las características que se detallan a continuación.

PRIMER MODELO: La administración y explotación portuaria está centralizada en el Estado Nacional por medio de un organismo, cuya forma jurídica adopta diversas variantes. Un ejemplo de ello son las distintas formas que adoptó en la Argentina la Administración General de Puertos, cuya última corresponde a la de una Sociedad del Estado.

SEGUNDO MODELO: La administración está a cargo de entes públicos locales bajo una cierta supervisión del Estado Nacional, y la

explotación está a cargo de dichos entes, o a cargo de terceros concesionarios, que en la mayoría de los casos son privados. Como ejemplo pueden citarse la nueva modalidad argentina para los cinco puertos mayores, y los Puertos Autónomos de Francia, España, USA, y de otros países.

TERCER MODELO: El esquema es parecido al anterior, pero ahora el ente depende de la administración del Estado Provincial o del Estado Municipal. Ejemplos son los puertos menores en la nueva estructura portuaria argentina, y los puertos de Rotterdam, Amberes, Hamburgo, etc.

CUARTO MODELO: La administración y la operación están a cargo de privados, como ocurre en el Puerto de Felixstowe (Reino Unido) o en las terminales de agrograneles del Río Paraná en nuestro país.

En el primer modelo, el estado asume todas las responsabilidades de la actividad. En los casos siguientes, el estado se va retirando cada vez más, si bien nunca abandona las funciones de orientación política y control, que por otra parte son indelegables.

Los modelos mencionados se presentan en general en forma entremezclada dentro de países con desarrollos portuarios destacados. En la Figura 1 se muestran posibles combinaciones entre estos modelos.

En el último decenio, se pudieron observar permanentes reformas en las administraciones portuarios en muchos países, que marcan como

denominador común, un desplazamiento del primer modelo hacia los siguientes. Estos procesos suelen tener un trámite bastante complejo, con ajustes sucesivos, conflictos y también contramarchas.

El motivo de las reformas es la búsqueda de estructuras operativas más eficientes y la reducción de los costos portuarios en un mercado de creciente competitividad, y también la necesidad de recortar los gastos y el déficit recurrente de los estados. Estas reformas son acompañadas a su vez por marcados ajustes en el campo laboral.

3. LA AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL

En la mayoría de los casos, estos cuatro modelos tienen una componente común. Se trata de un organismo estatal cuyas funciones corresponden a las de un ente político superior. Es la Autoridad Portuaria Nacional, que puede presentarse bajo distintos nombres o denominaciones. Pero sus funciones suelen estar bien definidas: interviene bajo distintas formas en las administraciones de los puertos estatales, elabora las políticas portuarias, instrumenta las estrategias a seguir en el área, autoriza y habilita la instalación y remodelación de puertos, entiende en los aspectos ecológicos y efectúa el contralor general de la actividad.

Normalmente sus funciones no solo cubren el sector de los puertos comerciales e industriales, sino que abarca todo el campo portuario, incluyendo puertos deportivos, pesqueros, científicos,

etc, pero excluyendo las instalaciones militares o policiales.

Este organismo es siempre un ente subordinado al Gobierno Central o Nacional, si bien en aquellos países que tienen una fuerte presencia de los estados provinciales, parte de dichas funciones se trasladan a entes no federales.

La actividad portuaria tiene una gran influencia sobre otras actividades económicas importantes, promoviéndolas y ofreciéndoles los nexos de transporte para expandirse hacia otras regiones y continentes. De tal forma, siempre está vinculada con el concepto de Servicio Público, cuya validez de aplicación se manifiesta también en otras áreas del transporte en todo el mundo.

Por las razones señaladas, los estados han fijado y establecen diversos marcos regulatorios para el transporte y las actividades portuarias.

Frente a esta situación, se presenta otra que muestra aristas de conflicto con la anterior. La explotación portuaria debe ceñirse estrictamente a principios y criterios comerciales, no importando en ningún caso si es ejercida por operadores privados o por administradores estatales. Estos criterios apuntan obviamente a la obtención de beneficios, o al menos a evitar pérdidas, lo que no siempre es compatible con los requerimientos de un Servicio Público.

La Autoridad Portuaria Nacional o ente similar, aparece entonces con el objetivo de equilibrar las dos concepciones y resguardar

por una parte la porción del concepto de servicio público aplicada en cada puerto, y por otra parte, afianzar los principios de eficiencia comercial. Con dichas funciones aparece esta figura en las legislaciones de los países más avanzados en materia portuaria, y ahora también en la nueva legislación argentina.

4. EL REORDENAMIENTO PORTUARIO EN LA ARGENTINA

El actual reordenamiento portuario en la Argentina reconoce los mismos orígenes de los procesos similares que se han o están operando en otras partes del mundo. Constituye la formalización de los conceptos centrales que se detallan a continuación.

I) La Conducción Política y el Dominio de los Puertos queda en manos del Estado Nacional a través de un organismo específico, en razón de la importancia que tienen los puertos en la vida del país, inclusive para las Provincias sin ribera.

II) La Administración de los puertos del Estado Nacional pasa a:

a) "Entes Públicos Integrados", en el caso de los Puertos Mayores, que atienden los tráficos globales del país que hacen a las estrategias comerciales generales de la Nación.

b) Gobiernos Provinciales en el caso de todos los demás puertos, cuyos tráficos tienen

preponderantemente orígenes o destinos
locales.

Denominamos "Entes Públicos Integrados" aquellos organismos, que, bajo diversos ordenamientos jerárquicos o formas jurídicas, reúnen en sus directorios a representantes de los Estados Nacional, Provincial y Municipal, representantes de los usuarios y operadores locales así como de las fuerzas vivas y laborales de la región, cuentan con autonomía de acción, y cuyos financiamientos se integran fundamentalmente con recursos propios a los que se pueden agregar eventualmente aportes de terceros.

III) La Explotación de los puertos nacionales, cualquiera sea el régimen indicado, responderá estrictamente a criterios comerciales, razón por la cual se privilegiará la actividad privada bajo la forma de concesiones de unidades operativas.

IV) La Participación Privada gozará de plenas oportunidades y libertad para actuar en este campo, ya sea incorporada a la explotación de los puertos comerciales de los Estados Nacional y Provinciales, o instalando puertos propios.

A partir de estos principios quedan asignadas las funciones que le caben a los distintos actores que intervienen en la actividad portuaria:

* El Estado Nacional mantiene sus activos físicos, participa en la administración (no explotación) de los puertos principales, y regula la actividad, fijando en un nivel

jerárquico superior las directivas generales, efectuando los controles, promoviendo la actividad y asistiendo técnicamente a los otros integrantes del sistema con excepción de los privados.

* Las Provincias instrumentan las estrategias locales o regionales en un escalón jerárquico siguiente, y participan de la administración de los principales puertos nacionales en su territorio y de los puertos propios.

* Los Privados se hacen cargo de la explotación portuaria y constituyen el soporte financiero principal de este nuevo ordenamiento, a través del pago de cánones.

En la Figura 2 hay una representación de este orden. Las dependencias allí marcadas solo indican jerarquías jurídicas, pero no relaciones funcionales.

5. EL FINANCIAMIENTO

A cada uno de los modelos mencionados en el Punto 2, corresponden las estructuras financieras que más se adecuan a su funcionamiento y a los propósitos que persiguen.

Las diferentes combinaciones que pueden presentarse en orden de responder por un lado al concepto de servicio público y por el otro lado al criterio de explotación comercial, hacen que en cada caso los esquemas de financiamiento se compatibilicen con el

modelo elegido.

El modelo que ahora rige en la República Argentina, exige que el financiamiento provenga de los recursos generados en la propia actividad. La única fuente para dichos recursos está radicada obviamente en el sector comercial de la actividad portuaria. En consecuencia serán los usuarios a través de distintas formas, los que mantendrán con sus aportes el conjunto total de la organización.

Este es un aspecto clave: las cargas que atraviesan el puerto soportarán los gastos portuarios por vía de las diferentes tarifas a serles aplicadas, de las cuales se desprenderán los cánones a ser erogados por los concesionarios portuarios. Estos cánones se utilizarán para la financiación de inversiones nuevas y el mantenimiento de las obras e instalaciones comunes de cada puerto, así como para los gastos administrativos de los entes locales y de la Autoridad Portuaria Nacional.

Se han previsto dos tipos de cánones: uno fijo de tipo anual por el solo uso de la unidad operativa, y el otro variable relacionado con los volúmenes movidos por año.

El esquema financiero establecido en la Ley no siempre asegura el cierre de las cuentas. Este es otro aspecto a tener muy en cuenta, para que se tenga presente, cuando las cuentas no cierran, que deberán derivarse recursos de otras fuentes para compensar desequilibrios en la estructura portuaria, ya sea en sus componentes del Estado Nacional o del Estado Provincial.

Esta situación puede darse desde dos orígenes: que los cánones sean insuficientes o que los gastos superen las previsiones.

En efecto, los aportes por cánones pueden llegar a ser insuficientes por las siguientes razones:

- a) cuando el presupuesto se efectuó bajo el supuesto de que todas las unidades operativas se entregaran en concesión, y en cambio solo una parte o ninguna es concesionada;
- b) cuando los cánones fijos ofrecidos por los concesionarios son más bajos que los requeridos para mantener el sistema en funcionamiento;
- c) cuando los volúmenes movidos son menores que los esperados y el canon variable se reduce en relación con el previsto.

En cuanto a los gastos, pueden presentarse circunstancias en que los mismos sobrepasen las estimaciones previstas, como ser:

- d) cuando el mantenimiento supera los valores fijados por alcanzar valores superiores a los preupuestados anualmente, o si aumentan los gastos por efecto de acciones naturales (sedimentaciones, daños por crecientes, etc);
- e) cuando por razones comerciales deban efectuarse inversiones para introducir mejoras del puerto necesarias para sostener o aumentar su nivel competitivo (profundizaciones, adecuación de muelles, etc);

- f) cuando deban incrementarse sueldos y salarios o aportes a los entes superiores.

Cuando se produzcan estos desequilibrios, deberán obtenerse fondos adicionales. En estos casos se presentan nuevamente los dos principios señalados al principio, el de servicio público y el de criterio comercial. De prevalecer el primero, intervendría el o los Estados con aportes, subsidios o créditos especiales. De prevalecer el segundo, podría recurrirse a la emisión de títulos o a créditos comunes.

Lo cierto es que la Ley de Puertos, ni ningún otro instrumento, nacional o provincial, ha previsto esta posible situación, que de presentarse (y seguramente se presentará) va a generar sin duda dificultades nada desdeñables.

En la Figura 3 se muestra el esquema de financiación según la Ley, al que se agregó esta última posibilidad de un financiamiento adicional de terceros sin indicación de origen.

6. EL NUEVO ORDENAMIENTO PORTUARIO

La Ley de Puertos Nº 24093 definió las funciones que le caben al Poder Ejecutivo Nacional e indica, aunque no en forma demasiado precisa, cuales serán los entes que actuarán de ahora en más.

Las funciones del Poder Ejecutivo Nacional se agrupan en dos grandes sectores:

A) Funciones que ejercerá en forma directa

- * Habilitaciones de puertos;
- * Transferencias de los puertos nacionales a terceros;
- * Desafectación definitiva de puertos.

B) Funciones que pasan a organismos específicos

- * Administración, operación y explotación directa de los puertos estatales a través de personas jurídicas estatales o mixtas.
- * Apoyo institucional y técnico y controles a través de una autoridad de aplicación.

En la Figura 4 se han diagramado estas funciones siguiendo el criterio aplicado en la Figura 1. Como puede observarse, la Ley cubre prácticamente todas las variantes, esto es incorpora en su ordenamiento todos los modelos conocidos de organización portuaria.

Se trata entonces de un espectro sumamente amplio, posiblemente demasiado extendido, ya que el cumplimiento de lo establecido en la Ley requeriría un conjunto de organismos variados para poder asumir todas las responsabilidades emergentes.

Particularmente en las funciones que se enumeran bajo el punto "B", la Ley, si bien menciona los entes, no especifica sus estructuras ni las relaciones jerárquicas y las dependencias.

En la Figura 5 se ha tratado de representar un diagrama del nuevo ordenamiento portuario, en cuanto se refiere a las funciones

reservadas al Estado Nacional en el ámbito de las actividades portuarias.

Comparando esta última Figura con la 2, se observa que la autoridad de aplicación, genéricamente la Autoridad Portuaria Nacional, no se ubica según la Ley en el peldaño jerárquico que debiera corresponderle. De esta manera falta en el ordenamiento un organismo específico del Poder Ejecutivo Nacional, que asuma todas las responsabilidades asignadas al mismo. Un organismo del cual dependan las personas jurídicas estatales o mixtas establecidas para cada uno de los puertos que seguirán siendo administrados y explotados por el Gobierno Nacional, y que cumpla con las demás funciones propias del Estado extendidas a todos los puertos y no solo a los puertos comerciales y industriales.

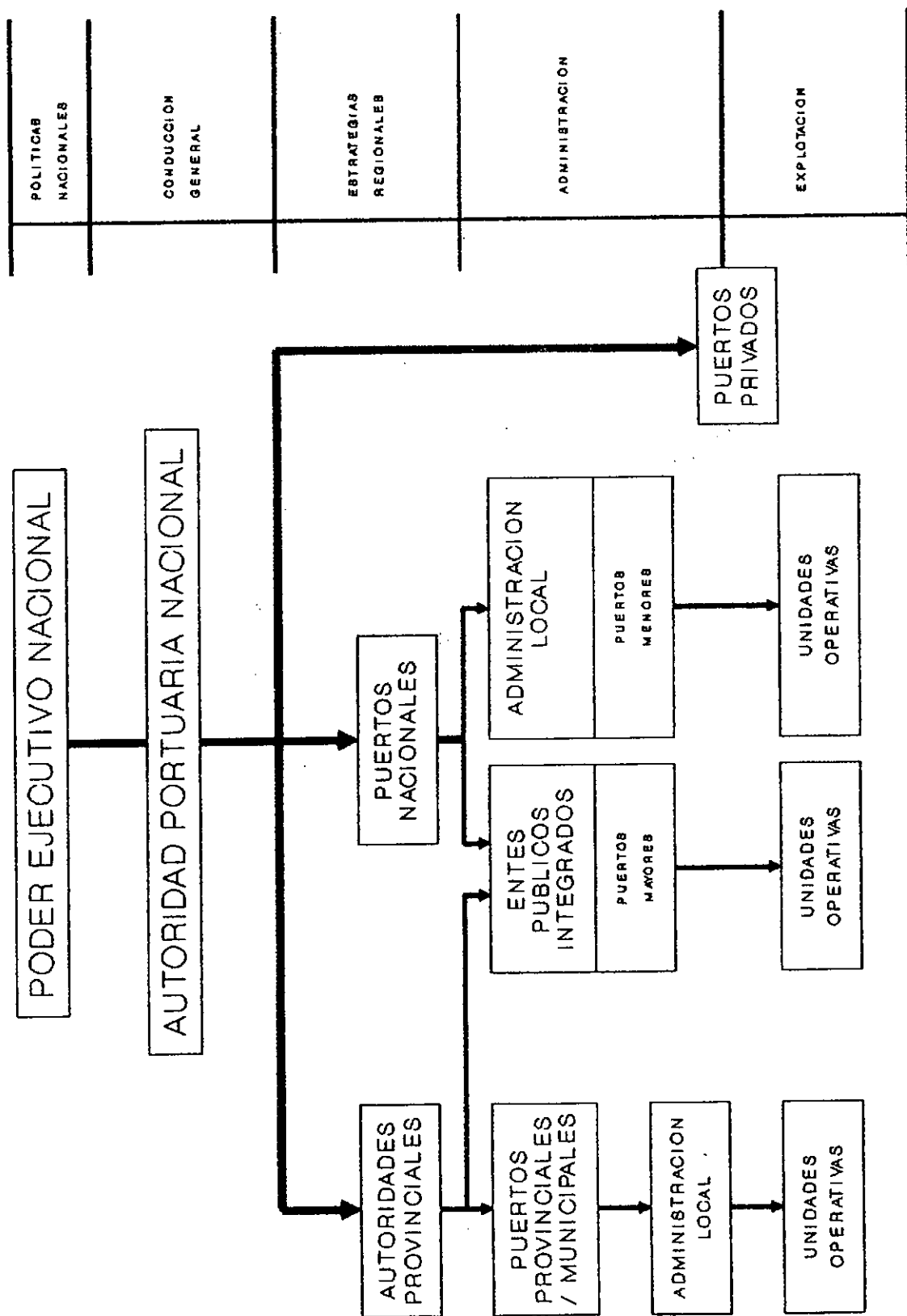
MODELOS COMUNES DE REGULACION PORTUARIA

Política y Conducción General	1	1	1	1	1	1	1
Administración Puertos Mayores	1	1	2	3	3	3	4
Administración Puertos Menores	1	2	2	2	3	4	4
Explotación	1	2	4	3/4	3/4	3/4	4
Servicios Portuarios	4	4	4	4	4	4	4

FIGURA 8.1

REFERENCIAS :

- 1: ESTADO NACIONAL
- 2: ESTADO PROVINCIAL / MUNICIPAL
- 3: ENTES PUBLICOS INTEGRADOS
- 4: PRIVADOS



ORDENAMIENTO TIPICO DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA

FIGURA 8.2

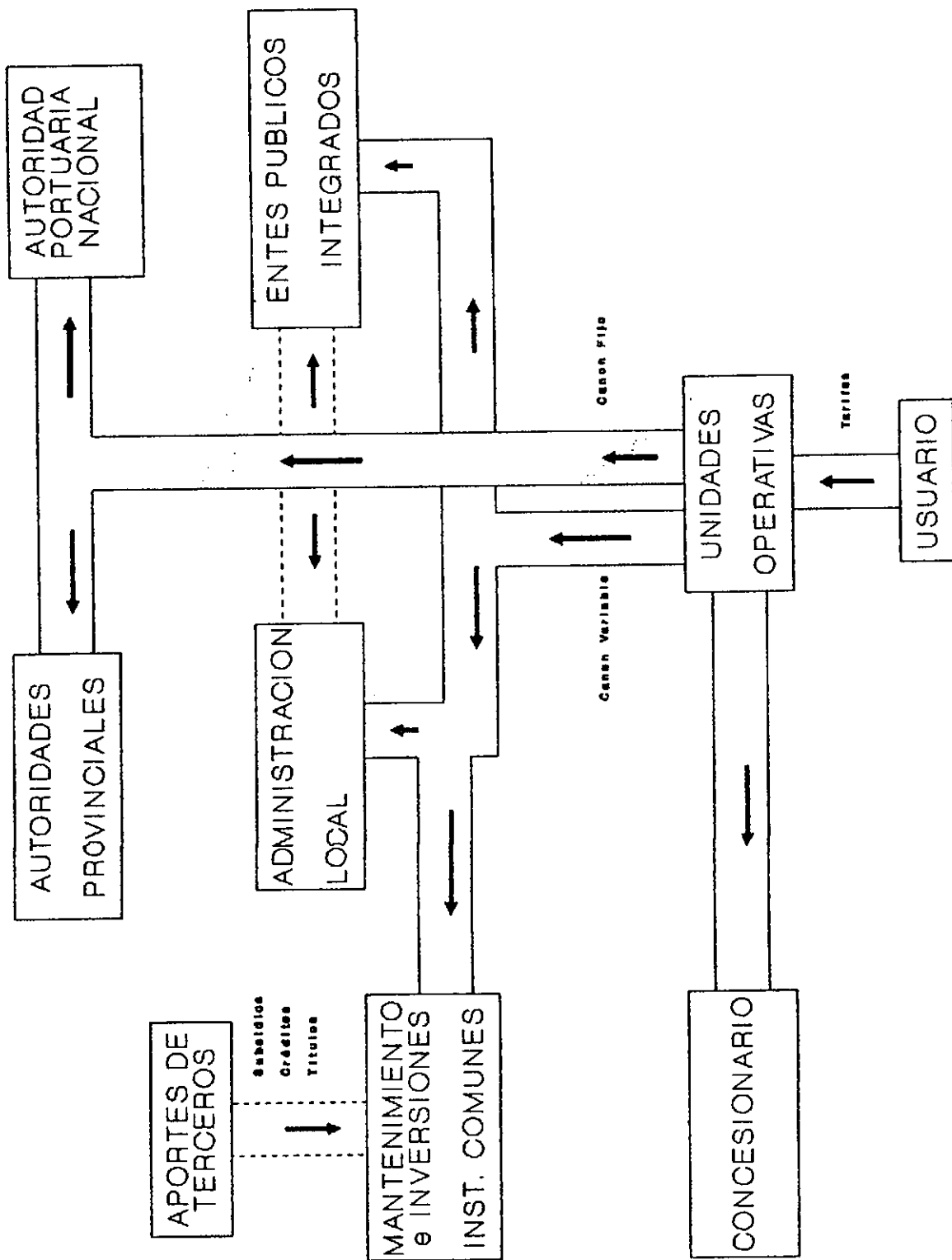


FIGURA 8.3

ESQUEMA USUAL DE FINANCIAMIENTO

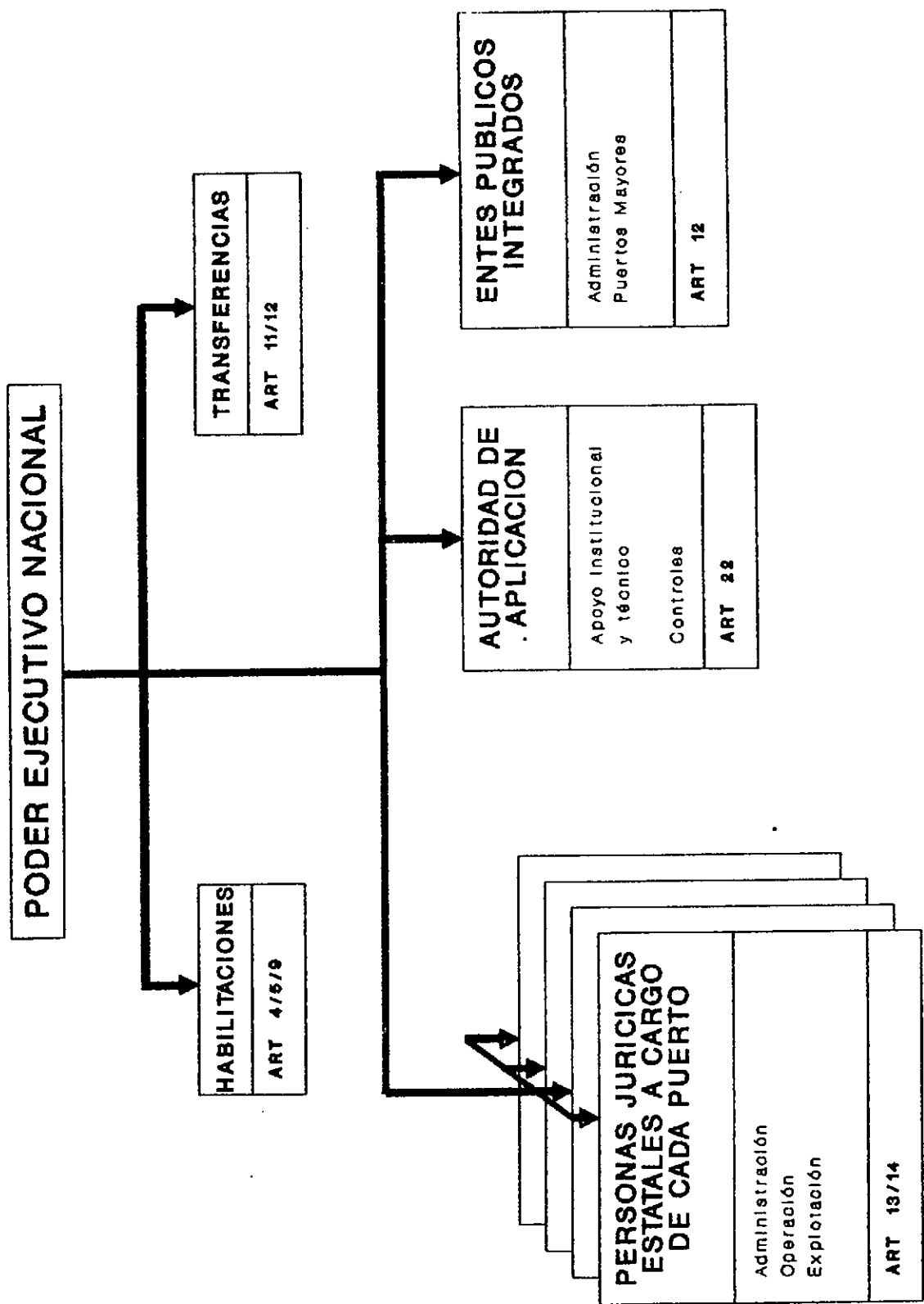
ORDENAMIENTOS POSIBLES SEGUN LA LEY DE PUERTOS

ARTICULOS							
	11	12	11	12			9
	13					13	11
		12	11	12	13		17
Política y Conducción General	1	1	1	1	1	1	1
Administración Puertos Mayores	1	1	2	3	3	3	4
Administración Puertos Menores	1	2	2	2	3	4	4
Explotación	1	2	4	3/4	3/4	3/4	4
Servicios Portuarios	4	4	4	4	4	4	4

FIGURA 8.4

REFERENCIAS :

- 1: ESTADO NACIONAL
- 2: ESTADO PROVINCIAL / MUNICIPAL
- 3: ENTES PUBLICOS INTEGRADOS
- 4: PRIVADOS



ESQUEMA TENTATIVO DEL ORDENAMIENTO SEGUN LA LEY DE PUERTOS **FIGURA 8.5**

CAPITULO 9

ACTIVIDADES DE POSIBLE CONCESIONAMIENTO

1. INTRODUCCION

En este Capítulo se analizarán las posibilidades que se presentan en el Nuevo Puerto de Formosa para ofrecer en concesión algunas de las actividades que serán desarrolladas en el mismo.

La mayoría de esas actividades se desenvuelven dentro de los límites físicos del puerto, pero también existen otras que se cumplen parcialmente en el interior del predio portuario y parcialmente fuera de sus límites, como son los casos del elevador para agrograneles y del ferrocarril.

2. CARACTERISTICAS DEL PUERTO

El Nuevo Puerto de Formosa se caracteriza por ser una instalación compacta de dimensiones moderadas según el punto de vista del análisis que aquí se plantea.

El muelle con sus frentes de amarre, la franja terrestre de transferencia y las playas de almacenamiento están estrechamente integrados en un espacio operativo único, difícilmente divisible.

El hangar ocupa un sector posterior del predio y muestra por lo tanto una disposición algo mejor que el resto de las instalaciones

para ser afectado de una separación operativa.

El elevador, en cambio, y los silos para agrograneles, están ubicados fuera de los límites del puerto, constituyendo un conjunto operativo perfectamente separado que puede ser tratado sin dificultad alguna como una unidad de explotación aislada. De esta instalación, solamente se encuentran en el sector portuario la galería portacintas que cruza por encima de la playa y del hangar portuarios, y la torre de embarque situada sobre el frente en el tramo central del muelle.

El ferrocarril, una vez construido el ramal ferroviario hasta el puerto, ingresará por el lado norte al predio portuario, en cuyo interior solo cuenta con tres vías. Está previsto que las futuras playas ferroviarias se ubiquen fuera del area portuaria.

Las restantes servicios e instalaciones como suministro y distribución de fuerza electromotriz, iluminación, agua potable y antiincendio, alcantarillado, etc, son de menor cuantía a los efectos del presente análisis, y se encuentran adecuadamente distribuidas en el area operativa del puerto.

En cuanto al acceso carretero, es propósito de las autoridades proceder a su pavimentación en el futuro, para enlazar el puerto con la avenida Napoleón Uriburu y la circunvalación de la ciudad de Formosa.

3. ALTERNATIVAS DE EXPLOTACION PORTUARIA

Para la explotación portuaria del Nuevo Puerto de Formosa caben dos alternativas:

- I) El Puerto es administrado y operado por la Provincia de Formosa, pudiendo en tal caso ofrecer en concesión parte de los servicios que constituyen el conjunto de la actividad portuaria que se presta a los usuarios;
- II) El Puerto es administrado por la Provincia y su operación estará a cargo de un operador privado.

Las alternativas requieren para su puesta en marcha implementaciones propias, diferentes entre sí.

En los dos casos la Provincia es dueña de las obras e instalaciones portuarias, que operará parcialmente si se adopta la Alternativa I, y cederá íntegramente para su explotación de optarse por la Alternativa II.

4. EXPLOTACION A CARGO DE LA PROVINCIA

La alternativa I prevé la administración y la explotación portuaria a cargo del Estado Provincial, si bien entregando bajo la forma de concesión una parte de los servicios a ser prestados.

El Estado Provincial tendrá a su cargo la prestación de los

siguientes servicios:

- * uso de frentes de muelle;
- * uso de grúas de muelle;
- * mantenimiento de la obras e instalaciones portuarias así como de los equipos propios, con excepción de las áreas específicamente asignados a los concesionarios y el utilaje propiedad de los mismos, cuyos mantenimientos correrán por cuenta de los concesionarios.
- * provisión, distribución, recolección y mantenimiento de las instalaciones respectivas dentro del puerto de:
 - fuerza electromotriz y otras formas de energía;
 - iluminación;
 - agua potable y de antiincendio;
 - alcantarillado y desagües de distinto origen.

Para efectuar estos servicios, la Provincia deberá equipar el puerto con grúas de muelle, que eventualmente podrán ser operadas por terceros.

Las concesiones a terceros privados abarcarán los siguientes rubros:

- * carga y descarga de buques y embarcaciones;
- * estiba y desestiba de cargas;
- * almacenamiento y depósito de cargas;
- * despacho y recepción de cargas;
- * consolidación y desconsolidación de cargas
- * pesaje y acondicionamiento de cargas y vehículos;

* limpieza y mantenimiento de instalaciones.

Estos servicios pueden ser entregados en concesión en forma individual o en forma agrupada. También pueden subdividirse algunos de ellos para ser entregados a más de un concesionario.

En cuanto a la instalación para agrograneles, como se trata de una instalación completamente separada del resto, conviene sea entregada en su totalidad para su operación por un concesionario, contra el pago de los cánones respectivos. También en este caso la Provincia sería la dueña de la instalación, siempre que se concrete el traspaso de la misma a dominio provincial por parte de la Junta Nacional de Granos.

5. EXPLOTACION A CARGO DE CONCESIONARIOS

Dada la configuración y las dimensiones del puerto y del elevador para agrograneles, se recomienda en esta alternativa ofrecer las siguientes dos concesiones:

a) El puerto

Se refiere al puerto en su totalidad, considerando los límites físicos de su predio, abarcando:

- * el frente de muelles;
- * la franja de transferencia y las playas para depósito;
- * el hangar cubierto;
- * los edificios para administración, vestuarios, etc;
- * el tanque de agua;

- * las instalaciones de distribución/recolección de:
 - fuerza electromotriz (incluyendo tableros);
 - agua de consumo y antiincendio;
 - alcantarillado y desgües generales.
- * las instalaciones de vías férreas en el predio.

En este caso, el concesionario se hará cargo del equipamiento portuario, incluyendo las grúas de muelle, de acuerdo con las cargas que se obligue a mover.

También se hará cargo del mantenimiento de las obras e instalaciones que se encuentren bajo su responsabilidad, incluyendo el mantenimiento de las profundidades exigidas a pie de muelle y del acceso a la vía fluvial.

b) La instalación para agrograneles

Esta instalación incluye:

- * las obras de elevador, silos, recepción y accesos, galería a muelle y torre de embarque, así como el predio en que se encuentran las obras;
- * las instalaciones electromecánicas correspondientes;

En este caso el concesionario de esta instalación acordará el uso del muelle con el concesionario del puerto, que percibirá un ingreso por dicho uso.

La Provincia en el marco de esta Alternativa, será la Autoridad Portuaria que se ocupará de controlar a los concesionarios y administrar ambas propiedades: el puerto y el elevador para

6. EL REGIMEN DE CONCESION

El régimen de concesión se basa en la aplicación de dos cánones: el canon fijo y el canon variable.

6.1 CANON FIJO

El canon fijo está relacionado con el valor comercial que tienen las instalaciones portuarias a ser entregadas en concesión. Es el aporte del concesionario a la autoridad portuaria para hacer uso de las obras e instalaciones propiedad de la misma.

El canon fijo es una cuota anual de valor constante que el concesionario pagará a la autoridad durante el período que dure la concesión.

En principio el objetivo del canon fijo es que la suma de sus recaudaciones cubra los gastos propios del funcionamiento de la autoridad, sin incluir los gastos de mantenimientos de espacios comunes y otros que devienen del cumplimiento de sus responsabilidades administrativas.

Sin embargo puede ocurrir que los gastos de funcionamiento no se igualen con las recaudaciones de canon fijos y se encuentren por encima o por debajo de los mismos.

Por otra parte, al establecer un canon fijo por el período de concesión, no se pueden absorber eventuales incrementos de los gastos de funcionamiento que se presenten durante ese período.

También debe considerarse que el concesionario ofrecerá un cánon fijo en función de las expectativas que tiene, sin interesarle los requerimientos de gastos de la autoridad.

Esta última circunstancia vuelve aún más compleja la conciliación de los intereses de ambas partes, en el caso de que un puerto no cuente con un tráfico ya establecido con volúmenes históricos confirmados, como sucede precisamente en Formosa.

Por las razones enunciadas, el financiamiento de los gastos fijos de la autoridad no siempre estará garantizado por el cánon fijo, por lo que en tales oportunidades deberán evaluarse procedimientos y mecanismos para compensar eventuales diferencias en menos.

6.2 CANON VARIABLE

El cánon variable es una tasa que se aplica a la mercadería o carga que atraviesa el puerto. Cada mercadería puede tener su propia tasa por volumen o peso de carga movida.

En principio el cánon variable debe cubrir los costos variables de los mantenimientos de obras e instalaciones comunes que la administración portuaria deberá efectuar.

Como en el caso anterior, tampoco aquí resulta sencillo conciliar los requerimientos provenientes del sector gastos con las recaudaciones.

En efecto, por un lado las cargas que atraviesan un puerto pueden

variar marcadamente de un año a otro, y por el otro lado, los costos de mantenimiento también pueden ser muy distintos de un año al siguiente, por ejemplo, cuando se producen fuertes crecientes con sedimentaciones o erosiones importantes.

En consecuencia, el ajuste del cánon variable debería efectuarse de año en año, aunque esto, por otra parte introduce incertidumbres elevadas en la explotación portuaria, más que nada para el usuario del puerto, quien paga finalmente los cánones vía las tarifas que le son aplicadas a sus cargas.

C A P I T U L O 1 0

P L I E G O D E C O N D I C I O N E S

1. I N T R O D U C C I O N

El presente informe contiene el Pliego de Condiciones para la Licitación del Nuevo Puerto de Formosa bajo el Régimen de Concesión.

Este Pliego está constituido por ocho Capítulos y un Anexo con Información Técnica. En total contiene 79 Artículos que cubren todos los aspectos vinculados con el concesionamiento del Nuevo Puerto.

**LICITACION DEL NUEVO PUERTO DE FORMOSA
BAJO EL REGIMEN DE CONCESION**

PLIEGO DE CONDICIONES

CAPITULO I

DISPOSICIONES PRELIMINARES

ARTICULO 1.- OBJETO. El presente Pliego establece las bases y condiciones para el llamado a Licitación de Proyectos Integrales a título oneroso para la explotación, mantenimiento, conservación, remodelación y ampliación del Nuevo Puerto de Formosa por el término de veinte (20) años, renovable de común acuerdo por un período igual, al transcurrir el cincuenta por ciento (50%) del período de concesión pactado.

Las obras e instalaciones del Nuevo Puerto de Formosa serán de uso público. Su concesión tiene por objeto prioritario incentivar el comercio a través del puerto y el transporte fluvial, mediante la habilitación del puerto, la optimización de su eficiencia operativa y la adopción de un régimen tarifario que promueva los movimientos portuarios en competencia con otros puertos y previniendo prácticas monopólicas u oligopólicas.

ARTICULO 2.- TERMINOLOGIA. A los efectos del presente Pliego y de toda otra documentación contractual de esta licitación, se emplearán los siguientes términos:

AUTORIDAD PORTUARIA (AP): La Corporación de Desarrollo de la Provincia de Formosa (CO.DE.FOR) o el ente que en su reemplazo designe el Gobierno Provincial de Formosa.

COMITENTE: La Autoridad Portuaria (AP).

CONCESIONARIO: La sociedad que sea propuesta para hacerse cargo del Nuevo Puerto de Formosa.

CONDICIONES GENERALES: Pliego de Bases y Condiciones Generales para la Licitación de Concesiones de Obra Pública, Resolución Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación MOSP Nº 221/89.

NUEVO PUERTO: Las obras e instalaciones que conforman el Nuevo Puerto de Formosa según la especificación del Anexo "A" del Pliego.

OFERENTE: La sociedad que formula una o varias ofertas, cumpliendo los requisitos indicados en el Pliego y demás documentos citados en el mismo.

PLIEGO: El presente Pliego de Condiciones.

ARTICULO 3.- DOMICILIO. El COMITENTE fija su domicilio en Padre Grotti 1040, (3600) Formosa.

ARTICULO 4.- ADQUISICION Y VALOR DEL PLIEGO. La adquisición del PLIEGO se efectuará en el domicilio del COMITENTE. Su valor se

fija en \$ 10.000 (Pesos Diez mil).

ARTICULO 5.- LUGAR Y FECHA DE LA APERTURA DE LAS OFERTAS. La apertura de las ofertas se realizará en la sede de la AUTORIDAD PORTUARIA, Padre Grotti 1040, Formosa, el día .. de de 199. a las 10.00 horas.

ARTICULO 6.- PUBLICIDAD DE LA LICITACION. El llamado a licitación pública se publicará como mínimo por el término de dos (2) días en dos (2) periódicos de la Capital Federal y por el término de dos (2) días en un (1) periódico de Formosa. El término entre la última publicación de los anuncios y la fecha de apertura de las ofertas será de 60 (sesenta) días corridos.

ARTICULO 7.- REGIMEN Y MODALIDAD DE LA CONCESION. La presente licitación se encuadra en los regímenes de la Ley nacional 24.093 (Ley de Actividades Portuarias) y la Ley nacional 17.520 modificada por Ley nacional 23.696 y su decreto reglamentario 1105/89 y conforme a lo establecido en el decreto 2074/90. Complementariamente, esta licitación se regirá por las CONDICIONES GENERALES, cuyas disposiciones son de cumplimiento obligatorio con las aclaraciones y/o modificaciones que se introducen en el presente PLIEGO.

Todo aquello que no esté expresamente regulado por la legislación y documentación citada, se regirá en forma supletoria y en lo pertinente por la Ley nacional 13.064. Los casos no previstos se regirán por los principios y regulaciones del derecho civil argentino.

Las concesiones serán otorgadas a título oneroso, según el inciso a) del Artículo 2 de la Ley 17.520, representado por un canon a pagar por el CONCESIONARIO según se prevé en el Artículo 15 de este PLIEGO.

Respecto de las inversiones extranjeras, serán de aplicación las Leyes nacionales 21.883, 22.208 y 23.697 con sus respectivos decretos reglamentarios.

ARTICULO 8.- INFORMACION TECNICA. La información técnica de esta licitación se acompaña en el Anexo "A" de este PLIEGO. Los datos allí expuestos tienen carácter meramente informativo y no implican compromiso ni responsabilidad alguna por parte del COMITENTE.

CAPITULO II

DE LAS OFERTAS

ARTICULO 9.- OFERENTES. Podrán participar del presente llamado personas físicas o jurídicas aisladas o consorciadas, nacionales o extranjeras. En el supuesto de resultar adjudicatarias estas últimas, deberán comprometerse a crear una sociedad anónima radicada en el país, como empresa local de capital externo.

En el caso de que el OFERENTE no posea experiencia específica en actividades de explotación portuaria, se requerirá que presente un

operador con dicha experiencia, vinculado mediante un contrato como mínimo durante los primeros tres (3) años de la concesión.

ARTICULO 10.- FORMALIDADES DE LA OFERTA. Las ofertas serán mecanografiadas y redactadas en idioma español, salvándose toda testadura, enmienda o palabra interlineada. Será suscripta y visada en todas sus hojas por los interesados o sus representantes, haciéndose constar la identificación del firmante y la acreditación de la representación que ejerce.

Los documentos que se acompañen podrán presentarse en su original, en testimonio expedido por autoridad competente o en copia certificada por autoridad judicial o notarial. Cuando se requiera la certificación de la firma, esta deberá ser cumplida por autoridad judicial o notarial con exclusión de toda otra. Si hubiesen certificaciones otorgadas por autoridades de terceros países, deberán contar con la pertinente legalización consular argentina y del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República Argentina.

De presentarse documentos redactados en idioma extranjero, solo se considerarán válidos si están acompañados por su correspondiente traducción hecha por traductor público matriculado. Quedan exceptuados de esta disposición los agregados de carácter informativo como catálogos, folletos ilustrativos y normas técnicas, siempre y cuando no aporten elementos de juicio a tener en cuenta para la evaluación de las ofertas.

ARTICULO 11.- FORMA DE LAS PRESENTACIONES. Las ofertas deberán

presentarse de acuerdo con lo especificado en el Artículo 28 de las CONDICIONES GENERALES, incluyendo los textos, gráficos, planos y demás documentos que las integran, conforme con lo indicado en el Artículo 12 del presente PLIEGO.

En el exterior de los respectivos sobres, paquetes o cajas que contengan las ofertas, deberán especificarse los datos de la licitación y los que individualicen sin posibilidad de error a los OFERENTES. Los sobres deberán estar lacrados y firmados bajo el lacre por quien o quienes suscriban el escrito de presentación de la oferta. Las firmas cruzarán los lugares naturales de apertura.

Todas las propuestas se presentarán por duplicado. Así se hará también con toda presentación posterior vinculada con la oferta.

La sola presentación de la oferta implica, por parte del OFERENTE, la lisa y llana aceptación de todas y cada una de las cláusulas y exigencias del PLIEGO, así como de los métodos y criterios de calificación de ofertas que el COMITENTE aplicará para adjudicar esta licitación.

ARTICULO 12.- CONTENIDO DE LA OFERTA. El oferente deberá adjuntar, y a los efectos de evaluar su oferta, la siguiente información:

A - Antecedentes legales y societarios

1) Nota solicitando ser tenido por OFERENTE.

2) Nombre o razón social del OFERENTE o de quienes integran el

consorcio y tipos de sociedad.

3) Nombre del Representante Legal del OFERENTE, acompañando copia certificada del poder con facultades suficientes, y nombre del Representante Técnico con su correspondiente número de inscripción en el Consejo Profesional de la Ingeniería y la Arquitectura de Formosa.

4) Domicilio social. De no tenerlo localmente, deberá consignar además un domicilio en la Ciudad de Formosa a los efectos de recibir las comunicaciones que puedan ser emitidas por el COMITENTE.

5) Lugar y fecha de constitución de la firma OFERENTE o de las firmas integrantes del consorcio.

6) Constancia de compra del PLIEGO por parte del OFERENTE o una de las firmas integrantes del consorcio.

7) Copia de cada uno de los documentos constitutivos de la o las sociedades OFERENTES y de los estatutos sociales debidamente legalizados.

8) Declaraciones de solidaridad y responsabilidad ilimitada hasta la firma del contrato y luego mancomunada para cada una de las sociedades integrantes, y copia del Acta de Directorio que avale dicha decisión.

9) Declaración de cada una de las empresas OFERENTES respecto a

que ninguno de sus Directores o Socios poseen inhibiciones económico-financieras, jurídicas, fiscales o aduaneras de ninguna índole.

10) Garantía de mantenimiento de oferta.

11) Situación fiscal del OFERENTE o de sus firmas integrantes ante los organismos recaudadores de los distintos impuestos vigentes en el país y la Provincia de Formosa, y los números de inscripción correspondientes.

12) Copia firmada por el OFERENTE del PLIEGO.

B - Capacidad patrimonial

1) Copia de los estados contables de cada uno de los tres últimos ejercicios, incluyendo el dictamen firmado por Contador Público Nacional con certificación de firma del Consejo Profesional correspondiente o la institución que determine la legislación del país del OFERENTE.

C - Antecedentes específicos

1) Descripción del tipo de actividad empresarial del OFERENTE o de los integrantes del consorcio.

2) Información que permita evaluar la idoneidad, experiencia y capacidad técnica específica en la actividad portuaria, no menor a cinco (5) años.

D - Plan empresario

1) Proyecto técnico de las obras y/o instalaciones complementarias que decida realizar en el NUEVO PUERTO, especificando los trabajos que ha previsto realizar y los plazos en que se efectuarán, y si correspondiese, agregando los cálculos estructurales y las memorias de materiales y tecnologías a ser empleadas. El proyecto estará acompañado por un diagrama que relacione la inversión con los tiempos de ejecución.

2) Lista de los utilajes y equipos a ser incorporados con sus correspondientes especificaciones técnicas completas y el valor de cada elemento.

3) Cronograma de incorporación de los utilajes y equipos a proveer en el puerto.

4) Organigrama del puerto con el rol de funciones de cada puesto de trabajo, indicando si tomará para cubrirlo personal nuevo o disponibles en el ámbito de la AUTORIDAD PORTUARIA.

5) Memoria descriptiva del esquema funcional del puerto.

6) Proyecciones de las cargas previstas a ser movidas anualmente en el futuro, indicando tipos, cantidades, orígenes y destinos, por un término no menor de 10 años.

7) Estudio económico-financiero que refleje la factibilidad de la propuesta, conteniendo:

a) flujo de beneficios y flujo de ingresos;

b) flujo de costos y flujo de egresos;

c) fuentes de financiación;

d) análisis económico-financiero del proyecto de inversión;

8) Valores propuestos para el pago de un Canon Fijo por el uso del puerto y de la aplicación de un Canon Variable a la carga, desagregado por tipo de mercadería.

9) Identificación y descripción del sistema de procesamiento de datos a ser instalado en el puerto.

10) Identificación y descripción de los servicios que se prestarán a las embarcaciones y a la carga, cumpliendo como mínimo lo especificado en el Artículo 32 de este PLIEGO.

11) Cuadro tarifario con valores máximos de los servicios a ser ofrecidos a embarcaciones, cargas y otros usuarios.

12) Cartas de intención de potenciales clientes, si los tuviera.

13) Plan de Capacitación de los recursos humanos, desglosado para el primer año y para el corto plazo, acompañado de su respectiva estimación presupuestaria.

14) Certificado otorgado por la AUTORIDAD PORTUARIA que acredite el reconocimiento de la zona y de las instalaciones del NUEVO PUERTO por parte de personal técnico del oferente.

ARTICULO 13.- MANTENIMIENTO Y GARANTIA DE LA OFERTA. Los oferentes se obligan a mantener sus ofertas por un plazo de 90 (noventa) días, contados desde la apertura de las mismas. Deberán presentar una garantía de mantenimiento de oferta por un importe equivalente al uno por ciento (1%) del valor total de la inversión ofrecida para el total del período de la concesión. Esta garantía podrá constituirse en algunas de las siguientes formas:

a) En efectivo, mediante depósito en el Banco de la Provincia de Formosa, o en la Tesorería de CO.DE.FOR.

b) En cheque certificado o giro contra una entidad bancaria en plaza (Formosa-Capital).

c) En títulos nacionales y/o provinciales aforados a su valor nominal.

d) Seguro de caución, emitido por compañía autorizada por la Superintendencia de Seguros de la Nación.

e) Fianza o aval bancario

La obligación de mantenimiento de la oferta y la garantía correspondiente se renovarán en forma automática, por períodos de treinta (30) días corridos, si el oferente no hiciese saber su voluntad expresa de desistir de la oferta con no menos de diez (10) días corridos de anticipación al vencimiento del plazo determinado.

El incumplimiento de la obligación de mantenimiento de la oferta implicará la pérdida de la garantía constituida, salvo que medie la voluntad expresa de desistir de acuerdo con lo establecido en el párrafo anterior.

La garantía presentada por el ADJUDICATARIO, en su caso, quedará retenida hasta su sustitución por la garantía de explotación por el monto y la forma establecida en el presente PLIEGO.

ARTICULO 14.- SUBVENCIONES, GARANTIAS O AVALES. El COMITENTE no otorgará ningún tipo de subvención para el funcionamiento del puerto, ni garantiza su rentabilidad. Tampoco extenderá avales para la tramitación de créditos internos o externos.

Tampoco asumirá responsabilidad alguna por eventuales futuras medidas económicas, de habilitación de nuevos puertos, o de cualquier otro tipo, que directa o indirectamente puedan implicar alteraciones en el volumen de cargas pasante por el puerto.

ARTICULO 15.- CANON. El canon a que se refiere el Artículo 7 de este PLIEGO, estará conformado por: a) un Canon Fijo, y b) un Canon Variable.

El Canon Fijo constituye la retribución anual por parte del CONCESIONARIO mientras dure la Concesión, por el usufructo de los bienes y la infraestructura de la Provincia. Será propuesto por el OFERENTE.

El Canon Variable es una tasa que paga la mercadería que transita

por el puerto, que contribuye a los gastos de administración de la AUTORIDAD PORTUARIA. El OFERENTE establecerá dichas tasas para cada grupo de mercaderías y actuará como agente de retención de las mismas, incluyéndolas en las facturaciones de los servicios prestados en forma discriminada.

La AUTORIDAD PORTUARIA podrá solicitar anualmente la modificación de este Canon en función de su propia estimación presupuestaria. Las propuestas de modificación al Canon Variable en vigencia, se notificarán al CONCESIONARIO con tres (3) meses de anticipación.

La AUTORIDAD PORTUARIA se reserva el derecho de establecer, a modo de incentivo, una tabla de descuentos sobre el Canon Variable, por incrementos significativos en la carga movida.

El pago del Canon implica la sumatoria total de las obligaciones de pago de derechos y tasas por parte de la carga y de los buques a la AUTORIDAD PORTUARIA, no pudiendo ésta facturar al puerto, a las cargas o a los buques ningún otro cargo adicional.

Las condiciones de pago serán las siguientes:

Canon Fijo: alicouta mensual por mes adelantado, con fecha de vencimiento el quinto día hábil de cada mes.

Canon Variable: lo recaudado quincenalmente será depositado en la cuenta bancaria que determine la AUTORIDAD PORTUARIA, con vencimiento el quinto día hábil posterior a cada vencimiento.

ARTICULO 16.- AVALES Y GARANTIAS. La Provincia no otorgará avales para la tramitación de créditos externos o internos, como así tampoco garantizará la rentabilidad de la concesión, quedando bajo la exclusiva responsabilidad del CONCESIONARIO la obtención de cualquier financiación.

ARTICULO 17.- IMPEDIMENTOS PARA SER OFERENTES. Las personas integrantes de una oferta no podrán participar en otras ofertas, a no ser formando el mismo consorcio.

CAPITULO III

DE LA EVALUACION DE LAS OFERTAS

ARTICULO 18- PRESENTACION DE LAS PROPUESTAS. El plazo de presentación de las ofertas será hasta la fecha de apertura indicada en el Artículo 5 de este PLIEGO.

ARTICULO 19.- REPRESENTANTE TECNICO. Las ofertas deberán estar firmadas también por un Representante Técnico, que será un profesional ingeniero con título universitario matriculado en el Consejo Profesional de la Ingeniería y la Arquitectura de Formosa.

ARTICULO 20.- RECHAZO DE LAS OFERTAS. La falta de los documentos o de las formalidades exigidas será motivo de rechazo de la oferta, siempre y cuando, y al solo juicio de la AUTORIDAD PORTUARIA, tales documentos o formas hagan a la esencia de la oferta y a su

valor económico.

Durante el lapso transcurrido desde el primer día hábil posterior a la apertura hasta el vencimiento del plazo para formular impugnaciones, un ejemplar de la documentación que integra el acto licitatorio, estará a disposición de los OFERENTES para su vista en el domicilio de la AUTORIDAD PORTUARIA.

ARTICULO 21.- IMPUGNACIONES. El depósito de caución para viabilizar las impugnaciones se fija en el treinta por ciento (30%) del valor de la garantía de la oferta a impugnar, cuyo monto será devuelto al recurrente solo en el caso que la impugnación prospere. Las impugnaciones serán resueltas por la AUTORIDAD PORTUARIA, en decisión previa a la adjudicación.

ARTICULO 22.- EXAMEN DE LAS OFERTAS. La documentación contenida en las ofertas será analizada por una Comisión de Evaluación integrada por cinco (5) miembros, que serán designados por la AUTORIDAD PORTUARIA.

El análisis de dicha Comisión será realizado en base a la ponderación y concurrencia de los factores que demuestren el ajuste a las bases del llamado a licitación y la capacidad técnica, económica y financiera de los OFERENTES.

ARTICULO 23.- FACTORES DEL EXAMEN. Sin perjuicio del análisis de todos los aspectos que incluye la oferta, se ponderarán con mayor énfasis los siguientes factores en este orden:

- 1) Estudio económico-financiero de la oferta.
- 2) Solvencia y capacidad empresarial y gerencial.
- 3) Canon fijo y canon variable.
- 4) Inversión en los utilajes y equipos a incorporar, cronograma de incorporación.
- 5) Cuadro tarifario.
- 6) Eficiencia, calidad y cantidad de los servicios a ofrecer a los buques y a las cargas.
- 7) Esquema operacional.
- 8) Programas de capacitación.

ARTICULO 24.- DICTAMEN DE EVALUACION. El dictamen de la Comisión de Evaluación concluirá con un orden de mérito de las ofertas presentadas. El mismo no será vinculante para las autoridades responsables de la preadjudicación, pero en el caso que se apartasen del citado dictámen, deberán fundamentar expresamente dicho apartamiento.

CAPITULO IV

DE LA ADJUDICACION

ARTICULO 25.- ADJUDICACION. Con el dictámen de la Comisión de Evaluación, la AUTORIDAD PORTUARIA procederá a la adjudicación de la concesión, dentro del plazo de treinta (30) días.

ARTICULO 26.- RECLAMOS. Los OFERENTES no tendrán derecho a reclamo o indemnización alguna, en caso de no resultar adjudicatarios, o

de rechazo total de las ofertas. El COMITENTE no asume la obligación de aceptar las propuestas cuando medien razones fundadas para ello.

CAPITULO V

DE LA CONTRATACION

ARTICULO 27.- GARANTIAS DEL CONTRATO. En garantía del fiel cumplimiento del contrato, el concesionario constituirá a favor de la AUTORIDAD PORTUARIA una garantía integrada por dos conceptos: a) por cumplimiento de inversiones, y b) por explotación del puerto según las definiciones de los Artículos siguientes. En ambos casos, las garantías se afianzarán conforme con lo estipulado en el Artículo 13 del presente PLIEGO.

ARTICULO 28.- GARANTIA DE LAS INVERSIONES. Como garantía del cumplimiento de las inversiones mencionadas en la oferta conforme al presente Pliego, el CONCESIONARIO deberá constituir una fianza a favor del COMITENTE equivalente al cinco por ciento (5%) de la inversión prevista anualmente, debiendo ser renovada y/o actualizada en cada período. Dicha fianza deberá ser constituida al momento de suscribir el contrato de concesión y será devuelta y liberada por el COMITENTE al finalizar cada período y una vez que se haya cumplido con las inversiones comprometidas, previa comprobación fehaciente hecha por la AUTORIDAD PORTUARIA.

ARTICULO 29.- GARANTIA DE EXPLOTACION. En garantía del cumplimiento de todas las obligaciones impuestas por el presente PLIEGO en lo que hace a la explotación de la concesión, el CONCESIONARIO deberá constituir una fianza a favor del COMITENTE y al momento de suscribirse el contrato de concesión, por un importe equivalente al 20 por ciento (20%) de la recaudación por la totalidad de los servicios que brinde el puerto, previstas para un (1) año de concesión. Dicho valor se fijará según las previsiones de su análisis económico-financiero para el primer período. Para los periodos siguientes se tomará como base de cálculo el valor de lo facturado en el período anterior, si fuera mayor al estimado en la oferta para el primer período.

La fianza mencionada en la presente cláusula, para el último período vencerá y será devuelta y liberada por el COMITENTE seis meses después de vencido el período de explotación y una vez solventadas todas las obligaciones frente al COMITENTE, en particular las que se refieren al perfecto estado de conservación de las obras e instalaciones del puerto.

ARTICULO 30.- EXIGIBILIDAD DE LAS GARANTIAS. El incumplimiento culpable del CONCESIONARIO con respecto a cualquiera de las obligaciones que le son impuestas por el presente PLIEGO, determinará que se proceda de inmediato contra la fianza respectiva. La ejecución de la fianza se hará siempre por el COMITENTE.

ARTICULO 31.- INSTRUMENTOS CONTRACTUALES Y DOCUMENTACION ACCESORIA. El contrato constará de los siguientes documentos

debidamente firmados por las partes:

- 1) La resolución aprobatoria del Gobierno Provincial.
- 2) La adjudicación.
- 3) La contrata.
- 4) Las circulares emitidas de oficio por la AUTORIDAD PORTUARIA con modificaciones y aclaraciones a los documentos de la licitación, así como aquellos emitidos como respuesta a las preguntas formuladas por los postulantes.
- 5) El presente PLIEGO.
- 6) El Pliego de Bases y Condiciones Generales para la Licitación de Concesiones de Obra Pública, Resolución MOSP 221/89.
- 7) La oferta.

En caso de discrepancias entre los documentos enumerados, tendrá prioridad el que tiene un número de orden inferior.

CAPITULO VI

DE LAS OBLIGACIONES Y DERECHOS DE LAS PARTES

ARTICULO 32.- TITULARIDAD Y SERVICIOS A OFRECER. El CONCESIONARIO será el titular y responsable exclusivo durante el período de la concesión, de la totalidad de los servicios que se prestan en el puerto, incluyendo:

a) Recepción, expedición, manipuleo, estiba, desestiba y

almacenaje de cargas.

- b) Control y registro de la carga y descarga de mercaderías.
- c) Amarre y desamarre.
- d) Uso de muelle.
- e) Acceso al muelle por agua desde la vía fluvial.
- f) Todo otro servicio, que prestado a las embarcaciones o a la carga, tienda a una mayor eficiencia operativa del puerto.

Asimismo el CONCESIONARIO, en la medida que deba realizarlo, tomará a su cargo en forma directa la relación con las empresas prestadoras de los servicios públicos que a continuación se detallan:

- a) Electricidad.
- b) Agua y Servicio Cloacal.
- c) Telefonía y Comunicaciones.
- d) Recolección de residuos.
- e) Provisión de combustibles.
- f) Otros servicios públicos.

El CONCESIONARIO asume el compromiso de hacer efectiva la prestación de los servicios mencionados a los usuarios que utilizan el puerto, en la medida de sus necesidades.

ARTICULO 33.- CONTROL DEL CONCESIONARIO. El control del cumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO será ejercido por la AUTORIDAD PORTUARIA. El CONCESIONARIO permitirá el control y la vigilancia por los organismos designados por el COMITENTE, respecto de las tasas que recaen sobre la mercadería y que son

retenidas por el CONCESIONARIO, así como del cumplimiento, como valores máximos, del cuerpo tarifario vigente.

ARTICULO 34.- ESPECIALIZACION DEL PUERTO. El puerto podrá desarrollar la especialización para una determinada carga, pero deberá atender cualquier otro tipo de embarcación y carga, cuando el usuario así lo solicite.

ARTICULO 35.- OBLIGACIONES CONTABLES. La AUTORIDAD PORTUARIA, a través de los mecanismos de control que determine, ejercerá una función de auditoría externa y podrá concurrir a las asambleas ordinarias o extraordinarias de accionistas, con voz pero sin voto, debiendo ser notificado fehacientemente de la realización de las mismas, con una anticipación mínima de diez (10) días.

ARTICULO 36.- INFORMES TECNICOS. El CONCESIONARIO informará a la AUTORIDAD PORTUARIA lo siguiente:

Anualmente:

a) Informe estadístico general en los rubros que oportunamente la AUTORIDAD PORTUARIA especifique siguiendo el modelo del "Manual de Estadísticas Portuarias e Indicadores de Rendimiento" de UNCTAD.

b) Copia del informe anual estadístico establecido en el decreto 351/79 reglamentario de la Ley 19.587.

c) El desarrollo de las actividades programadas de capacitación de personal.

d) El desarrollo de un programa anual de prevención e higiene laboral.

e) Planes de mejoras futuras.

f) Balance anual

Mensualmente:

g) Las actividades de mantenimiento correctivo o preventivo. Estas actividades estarán sujetas a la aprobación previa por parte de la AUTORIDAD PORTUARIA.

h) Informe estadístico general de acuerdo con lo especificado en "a".

Cuando se produzca:

i) Todo acontecimiento que afecte la operatividad del puerto o constituya un riesgo para el mismo.

j) Delitos, sin perjuicio de la denuncia que deberá efectuar por ante la autoridad policial y/o el ente judicial competente en tiempo y forma.

k) Accidentes o averías que afecten la infraestructura, las construcciones o los equipos del puerto.

ARTICULO 37.- OBRAS DE INFRAESTRUCTURA. El CONCESIONARIO

desarrollará durante el transcurso de la concesión, las obras que hubiera proyectado realizar, previamente aprobadas por la AUTORIDAD PORTUARIA.

ARTICULO 38.- TRABAJOS DE MANTENIMIENTO Y LIMPIEZA. El CONCESIONARIO queda obligado a conservar las obras e instalaciones del puerto en perfectas condiciones y estado de uso, incluso desde el punto de vista ecológico, realizando a su cargo las reparaciones y sustituciones que sean precisas y estableciendo un mecanismo de mantenimiento preventivo de las mismas.

ARTICULO 39.- CONTROL DE OBRAS. El CONCESIONARIO ejercerá el control de las obras que realizase por medios propios. Sin perjuicio de ello, el COMITENTE supervisará las obras con el objeto de verificar que las mismas se ajusten a las especificaciones técnicas acordadas previamente. Cualquier mejora permanente o semipermanente a las estructuras y construcciones del puerto a realizar por el CONCESIONARIO, será sometida previamente a la aprobación de la AUTORIDAD PORTUARIA, así como sus programas de trabajo y planes de inversión.

El CONCESIONARIO cuidará que los trabajos se ejecuten de manera tal que resulten enteros, completos y adecuados a su fin, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo anterior.

ARTICULO 40.- INVERSION NO PREVISTA EN LA OFERTA. El CONCESIONARIO podrá proponer inversiones adicionales a las propuestas en obras de infraestructura y construcciones, o en bienes de capital compatibles con el destino del puerto. En tal caso la propuesta

deberá formularse a la AUTORIDAD PORTUARIA con todo detalle técnico y las respectivas condiciones económico-financieras. Si en el plazo de treinta (30) días de presentadas las propuestas a la AUTORIDAD PORTUARIA no se hubieran formulado observaciones, la propuesta se considerará aprobada y el CONCESIONARIO podrá iniciar las obras.

La incorporación de inversiones no mencionadas en el plan de inversión, dará lugar a un acuerdo con el COMITENTE y el CONCESIONARIO sobre el resarcimiento de la misma al final de la concesión.

ARTICULO 41.- CIRCULACION VEHICULAR. El CONCESIONARIO deberá organizar dentro del puerto la circulación vehicular y peatonal de acuerdo con las normas o indicaciones que en esta materia efectúe la AUTORIDAD PORTUARIA. Se restringirá a un mínimo la circulación de vehículos y personas particulares.

ARTICULO 42.- CONTROL DE ACCESO. El CONCESIONARIO asumirá el control de ingresos y egresos de personas, vehículos y mercaderías a y del puerto.

ARTICULO 43.- REGLAMENTO OPERATIVO. El CONCESIONARIO publicará y pondrá a disposición de los interesados y de la AUTORIDAD PORTUARIA, un reglamento operativo con los mecanismos de interrelación con armadores, cargadores, consignatarios y demás usuarios del puerto. Este reglamento definirá los conceptos que integrarán el cuerpo tarifario. Cualquier modificación o actualización deberá ser distribuida en las circulares

respectivas.

ARTICULO 44.- CUERPO TARIFARIO. El CONCESIONARIO deberá confeccionar y publicar el cuerpo tarifario integrado por todos los servicios que el puerto preste al buque, a la carga y a las demás facilidades para usuarios. Cualquier modificación, ampliación o reducción de las tarifas, como así también de los conceptos que las integran, deberá ser autorizada por la AUTORIDAD PORTUARIA y publicada con no menos de tres (3) meses de su entrada en vigor.

ARTICULO 45.- SUBCONTRATOS DE LOCACION. El CONCESIONARIO no podrá celebrar con terceros ningún contrato de locación de espacios del puerto, salvo que medie una autorización previa de la AUTORIDAD PORTUARIA.

ARTICULO 46.- GIRO DE EMBARCACIONES. Los armadores que decidan girar sus embarcaciones al puerto y los cargadores y consignatarios que decidan operar con sus mercaderías, lo harán asumiendo que el CONCESIONARIO desarrollará en forma exclusiva la totalidad de las operaciones de carga, descarga, manipuleo y almacenaje de mercaderías y los servicios a la embarcación.

La AUTORIDAD PORTUARIA se abstendrá de intervenir en direccionar los giros de las embarcaciones, pero a través de su oficina intervendrá en la coordinación de los ingresos, estadías y salidas de embarcaciones de puerto.

ARTICULO 47.- DAÑOS A PERSONAS O COSAS. El CONCESIONARIO será

plenamente responsable de los daños a personas o cosas que ocurran dentro del puerto.

ARTICULO 48.- CAPACITACION. El CONCESIONARIO deberá prever durante el período de su concesión, actividades de capacitación de su personal, a fin de adaptar la mano de obra y la gestión administrativa y gerencial a las nuevas tecnologías y desarrollar en el personal hábitos de seguridad e higiene laboral. El costo de tal capacitación no podrá ser menor al cero coma ocho por ciento (0.8%) del total de lo facturado anualmente y deberá ser afrontado por el CONCESIONARIO, aunque podrá descontar un setenta y cinco por ciento (75%) de lo invertido en tales actividades del Canon a abonar en el período siguiente. Este descuento se efectuará siempre que la inversión en capacitación responda a un presupuesto aprobado previamente por la AUTORIDAD PORTUARIA, y que dicho descuento no supere el dos por ciento (2%) de lo facturado anualmente. La capacitación podrá ser efectuada dentro del mismo puerto con personal propio o contratado al efecto, o en instituciones nacionales o extranjeras de reconocida idoneidad en tales actividades. El CONCESIONARIO deberá informar anualmente a la AUTORIDAD PORTUARIA acerca de las características, resultados y cumplimiento de los planes desarrollados.

ARTICULO 49.- SEGUROS. El CONCESIONARIO deberá tener desde el inicio de su operación y durante todo el período de la concesión, la siguiente cobertura mínima de seguros, que podrán contratarse libremente en el país o en el exterior con compañías de seguro reconocidas y aprobadas previamente por la AUTORIDAD PORTUARIA.

a) Una póliza que cubra la responsabilidad civil del CONCESIONARIO por averías, daños,, incendio, pérdidas o faltantes de las mercaderías de terceros que transiten, se manipulen, permanezcan depositados o estén sujetas a servicios del puerto, y por daños causados a las embarcaciones que operen en el puerto.

b) Una póliza que cubra la responsabilidad civil del CONCESIONARIO por contaminación del medio ambiente y los daños que puedan producir a terceros las mercaderías que transiten, se manipulen, permanezcan depositadas o estén sujetas a servicios en el puerto.

c) Una póliza contra incendio y destrucción parcial o total de todos los inmuebles y equipos del puerto. Esta póliza tendrá carácter transferible a la AUTORIDAD PORTUARIA.

d) Una póliza de accidentes de trabajo del personal del puerto o sistema de autoseguro garantizado de acuerdo con las normas legales vigentes.

ARTICULO 50.- GARANTIA ANTE ADUANAS. El CONCESIONARIO deberá, previamente a iniciar su operación, cumplir las garantías que correspondan ante la Administración Nacional de Aduanas.

ARTICULO 51.- SEGURIDAD Y CARGAS PELIGROSAS. El CONCESIONARIO deberá asumir entre sus costos fijos los gastos inherentes a la iluminación, vigilancia y seguridad del predio del puerto y su acceso, no pudiendo facturar en forma separada estos conceptos a la mercadería y a las embarcaciones.

El CONCESIONARIO deberá cumplir la legislación vigente respecto del transporte, almacenaje, manipuleo y segregación de cargas peligrosas. En este particular, el CONCESIONARIO podrá almacenar durante los períodos que correspondan, las cargas peligrosas que autorice la Prefectura Naval Argentina en la reglamentación que ésta defina.

El CONCESIONARIO deberá contar con planes de contingencia para asumir acciones preventivas e inmediatas en la lucha contra incendios y en seguridad industrial.

ARTICULO 52.- OBLIGACIONES PREVISIONALES. Queda expresamente establecido que en ningún caso el CONCESIONARIO podrá eximirse de los aportes fijados por la Ley 17.250 y las demás leyes previsionales en vigor.

ARTICULO 53.- OBLIGACIONES JURISDICCIONALES. El CONCESIONARIO dará cumplimiento, según corresponda, a todas las leyes nacionales, provinciales y municipales, como así también a toda disposición y reglamentación de las mismas jurisdicciones que sean aplicables a las actividades que desarrolle.

ARTICULO 54.- OBLIGACIONES IMPOSITIVAS. Queda expresamente establecido que el CONCESIONARIO no gozará de ningún beneficio o excepción a la legislación impositiva vigente.

ARTICULO 55.- PROHIBICIONES. El CONCESIONARIO no podrá tener ni adquirir participaciones, ni promover acuerdos que puedan mediatizar o interferir la libre competencia dentro de las

actividades que desarrolle dentro de su area de acción y en la zona de influencia del puerto.

ARTICULO 56.- CONCESIONES O PERMISOS PREEXISTENTES. El CONCESIONARIO se obliga a respetar todas las obligaciones contractuales preexistentes dentro del puerto a la fecha de la licitación, que existan entre la AUTORIDAD PORTUARIA y terceras personas físicas o jurídicas, hasta la fecha de su extinción, teniendo derecho a las compensaciones o retribuciones que éstas generen mientras estén en vigencia.

A la fecha de extinción, el CONCESIONARIO tendrá derecho a cancelar o renegociar tales obligaciones por períodos que no excedan el término de su concesión, pero someterá previamente los contratos a suscribir a la aprobación de la AUTORIDAD PORTUARIA. Si transcurridos quince (15) días de presentada la solicitud de aprobación no hubiese oposición fundada, la misma se considerará aprobada.

ARTICULO 57.- INFORMATICA. Dentro de los trescientos sesenta (360) días a partir de la fecha en que la AUTORIDAD PORTUARIA comunique las normas y especificaciones que definan a la "Red de Información Portuaria del Puerto de Formosa", el CONCESIONARIO procederá a instalar en el ámbito del puerto y a su exclusivo cargo, un sistema de procesamiento de datos con el software y hardware adecuados para su gestión, compatibles con el existente en las oficinas de la AUTORIDAD PORTUARIA, debiendo prever el CONCESIONARIO que los datos serán emitidos en tiempo real.

Los enlaces a utilizar deberán ser de alta confiabilidad. Deberá preverse la instalación de un enlace de back-up. El CONCESIONARIO deberá sufragar los gastos de instalación y mantenimiento de los enlaces de comunicación con la AUTORIDAD PORTUARIA.

La información diaria a transmitir será la siguiente:

a) Identificación de la cantidad, peso y/o volumen de las mercaderías entrantes o salientes a o del puerto.

b) Movimiento y estadía de embarcaciones. Tiempos reales de operación.

c) Toda otra información que la AUTORIDAD PORTUARIA requiera para su propio uso o para enlaces operativos de la red con la Prefectura Naval Argentina, Aduana, Migraciones, agentes marítimos, armadores, usuarios, etc.

ARTICULO 58.- MEDIO AMBIENTE. El CONCESIONARIO será responsable de la contaminación ambiental producida por su propia actividad ante las autoridades competentes y en el espacio terrestre, acuático y aéreo del puerto, debiendo, ante la detección de hechos calificados como posibles infracciones a la normativa vigente, notificar a la Prefectura Naval Argentina y a la AUTORIDAD PORTUARIA.

ARTICULO 59.- NAVEGABILIDAD DE LOS CANALES TRONCALES. El Estado Nacional mantendrá la señalización, el balizamiento, el ancho y las profundidades de los canales troncales de navegación de

acuerdo con la situación actual y las normas que el propio Estado fije.

ARTICULO 60.- NAVEGABILIDAD EN LOS ACCESOS AL PUERTO Y EN SU ESPEJO DE AGUA. La señalización y el balizamiento diurno y nocturno en los accesos al puerto y en su espejo de agua serán instalados y mantenidos por el CONCESIONARIO a su exclusivo costo. Asimismo, el ancho y la profundidad del acceso al puerto, así como la profundidades de su espejo de agua serán dragados y mantenidos por el CONCESIONARIO, quedando los costos respectivos a su cargo.

ARTICULO 61.- DRAGADO DE LOS ACCESOS Y DEL ESPEJO DE AGUA DEL PUERTO. El CONCESIONARIO tendrá a su cargo el dragado de apertura y mantenimiento de los accesos al puerto y de su espejo de agua. Las tareas de dragado serán de exclusiva responsabilidad del CONCESIONARIO y no alterarán las características hidrosedimentológicas del río ni afectarán las obras del puerto.

Toda obra de dragado deberá contar antes de su iniciación con la aprobación de la AUTORIDAD PORTUARIA. A tales efectos el CONCESIONARIO elevará un programa de trabajo, que de no recibir observaciones dentro de los treinta (30) días de presentado, se considerará aprobado.

ARTICULO 62.- DESTINO DE LOS EQUIPOS A LA EXTINCION DE LA CONCESION. El CONCESIONARIO no podrá retirar del puerto ningún equipo fijo a la extinción de la concesión, entendiéndose por tal, todas las instalaciones adheridas a las estructuras y los equipos montados sobre rieles, hayan figurado o no en el plan de

inversiones de la oferta.

CAPITULO VII

DE LA RENOVACION, EXTINCION, SUSPENSION Y CESION DE LA CONCESION

ARTICULO 63.- RENOVACION ANTICIPADA. Con el objeto de promover y facilitar la reinversión en infraestructura y renovación de equipos y utilaje portuario del puerto, transcurrido el cincuenta por ciento (50%) del período de concesión, el CONCESIONARIO y el COMITENTE podrán, de común acuerdo y sobre las bases del presente PLIEGO, renovar anticipadamente la concesión a partir de dicho instante por un período igual al original. En tal supuesto, las obligaciones contractuales de las partes emergentes del presente PLiego permanecerán inalterables en el período remanente de la concesión original. Se fija para optar por esta extensión, un margen de tolerancia de un (1) año contado a partir de finalizada la mitad del período de concesión, terminado el cual, se cumplirán inexorablemente los plazos y condiciones estipulados en el presente PLIEGO.

ARTICULO 64.- CAUSAS. Las causas y consecuencias de la extinción de la concesión son las previstas en los artículos 56 y 57 de las CONDICIONES GENERALES, que rigen por analogía.

ARTICULO 65.- VENCIMIENTO DEL PLAZO. La concesión se extinguirá

cuando se cumpla el plazo, conforme a lo establecido en las CONDICIONES GENERALES y en la cláusula opcional del Artículo 63 del presente PLIEGO.

a) El CONCESIONARIO no podrá retirar del puerto ninguno de los elementos que formen parte del mismo, entendiéndose por tales a los inmuebles y también a aquellas instalaciones, que susceptibles de traslado sin deterioro de la cosa inmueble a la que están unidos, concurren directamente a satisfacer necesidades de explotación, así por ejemplo aparatos de ventilación, seguridad, etc. No se encuentran en esta situación los equipos de manipuleo de cargas y máquinas de propiedad del CONCESIONARIO que se destinen a la operación portuaria, los cuales podrán ser retirados libremente, excepto los equipos montados sobre rieles.

b) Finalizada la concesión, la fianza de explotación será devuelta al CONCESIONARIO con arreglo a lo dispuesto en el presente PLIEGO, siempre que las instalaciones del puerto observen el grado de mantenimiento exigido para el momento de la finalización de la concesión, cumpliendo todas las condiciones de la entrega que surgen del presente PLIEGO y de las CONDICIONES GENERALES.

c) Con noventa (90) días de antelación al vencimiento del plazo de la concesión, el COMITENTE recibirá y dará comienzo a la verificación del inventario de los bienes que el CONCESIONARIO no tenga derecho a retirar conforme con lo dispuesto en el apartado a). El inventario se realizará con la intervención del CONCESIONARIO y deberá quedar concluido dentro de los sesenta (60) días de la fecha de recepción. Dentro de los treinta (30) días

siguientes a la terminación del inventario, se formularán los cargos por deficiencias visibles en el estado de mantenimiento de las obras e instalaciones del puerto, por falta de elementos, útiles equipos, artefactos, etc, o por deficiente estado de los mismos.

ARTICULO 66.- INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO POR PARTE DEL CONCESIONARIO. El incumplimiento de las obligaciones impuestas al CONCESIONARIO en el contrato de concesión podrá determinar la rescisión por incumplimiento de los siguientes casos:

1) Que el CONCESIONARIO incurra en incumplimiento reiterado de las cláusulas del presente PLIEGO o de las normas legales y reglamentarias de aplicación.

2) Por grave atraso en el inicio y/o en la ejecución de las obras establecidas en el contrato de concesión conforme al cronograma establecido.

3) Por desobediencia, reticencia u ocultamiento reiterados que obstaculicen el ejercicio de las atribuciones del COMITENTE o de los organismos de control correspondientes.

4) Por no presentar la fianza en los plazos y condiciones establecidos en el presente PLIEGO o por no completarla cuando se hubiere efectuado parcialmente el importe de la misma, o por no renovarla antes que se finalice su vigencia.

5) Cuando el CONCESIONARIO incurra en falta de pago en términos de

dos (2) cuotas consecutivas o cuatro (4) cuotas alternadas de las sumas que le corresponden abonar al COMITENTE en concepto de Canon.

6) Por cesión no autorizada de la concesión.

La decisión que declare la rescisión de la concesión por incumplimiento del CONCESIONARIO, podrá tomarla el COMITENTE en forma potestativa, previa intimación, por el término de treinta (30) días corridos, para subsanar lo que fuere materia de requerimiento, sin perjuicio de los recursos o acciones que pudieran corresponder, según las disposiciones legales vigentes. La rescisión en este caso, traerá aparejada la pérdida de la fianza respectiva, sin perjuicio de las multas que correspondiesen aplicar.

El COMITENTE le pagará al CONCESIONARIO, cuyo contrato hubiese sido resuelto por incumplimiento, una suma equivalente a la inversión comprometida y efectuada en el puerto de las obras ejecutadas por el CONCESIONARIO, menos las amortizaciones correspondientes. A tal fin se evaluarán los bienes inmuebles respectivos y los bienes muebles que el COMITENTE resuelva retener por ser necesarios para futuras concesiones.

La valuación de las obras se hará a valores vigentes a la fecha en que se declare la rescisión. De las obras existentes antes de la concesión, se deducirán las amortizaciones que los bienes hayan experimentado por edad, uso y estado de conservación.

No serán reconocidas otras inversiones que las expresamente mencionadas en el Capítulo II del presente PLIEGO, ya que toda otra inversión se considerará abonada por los ingresos referidos a cobros de tarifas.

ARTICULO 67.- QUIEBRA O EXTINCION DEL CONCESIONARIO. La quiebra o extinción de la persona jurídica del CONCESIONARIO podrá determinar la rescisión de la concesión, con pérdida de la fianza respectiva.

El COMITENTE retomará la explotación del puerto, liquidando al CONCESIONARIO las inversiones hechas por el mismo en obras, bienes e instalaciones, con arreglo a lo dispuesto para el caso de rescisión por incumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO.

ARTICULO 68.- MUTUO ACUERDO. El mutuo acuerdo entre el COMITENTE y el CONCESIONARIO extinguirá la concesión en cualquier tiempo, de acuerdo con las condiciones del convenio que se suscriba entre ambas partes.

ARTICULO 69.- RESCATE. El rescate del servicio será causa de extinción de la concesión. Se entiende por rescate la declaración unilateral del COMITENTE, discrecionalmente adoptada, por la que da por terminada la concesión. En este supuesto, el COMITENTE retomará la explotación y el mantenimiento del puerto, liquidando las inversiones hechas en el mismo por el CONCESIONARIO en obras, instalaciones y otros bienes con arreglo a lo siguiente:

a) La valuación de las obras a los efectos del reconocimiento al CONCESIONARIO se hará a valores vigentes a la fecha en que se declare la rescisión. De las obras existentes antes de la concesión se deducirán las amortizaciones que los bienes hayan experimentado por edad, uso y estado de conservación.

b) No serán reconocidas otras inversiones que las expresamente mencionadas en el Capítulo II del presente PLIEGO, ya que toda otra inversión se considerará abonada por los ingresos referidos a cobros de tarifas.

Además abonará aquellas otras inversiones, que aumenten el valor del activo fijo del puerto, también todas las obras que hayan sido previstas o autorizadas por el COMITENTE y cuya inversión no haya recuperado hasta ese momento mediante la percepción de tarifas, en los montos porcentuales establecidos para estas obras en el esquema de ingresos y egresos propuesto por el CONCESIONARIO y aceptado por el COMITENTE.

El COMITENTE indemnizará los daños y perjuicios que sufra el CONCESIONARIO, incluso el lucro cesante correspondiente.

ARTICULO 70.- DESTRUCCION DE LAS OBRAS E INSTALACIONES DEL PUERTO.

La destrucción total o parcial de las instalaciones del puerto por culpa o por dolo del CONCESIONARIO, dará derecho al COMITENTE a exigir de aquel la reposición de las instalaciones al estado en que se encontraban antes de producirse el hecho dañoso. En este caso no habrá derecho a solicitar prórroga del plazo de concesión. Asimismo, si no se reparan los daños, no se devolverá la fianza

pertinente, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal en que incurriere.

La destrucción total de las obras e instalaciones de la terminal por caso fortuito o fuerza mayor extinguirá la concesión sin pérdida de la fianza respectiva. En este caso la misma será devuelta al CONCESIONARIO una vez satisfechas sus obligaciones para con el COMITENTE, aplicándose principios similares a los de la rescisión por mutuo acuerdo.

La destrucción parcial de las obras e instalaciones de la terminal por caso fortuito o de fuerza mayor, si fuera superior al diez por ciento (10%) de su valor, dará derecho al COMITENTE para optar entre la extinción de la concesión con devolución de la fianza o la suspensión de sus efectos por el tiempo que tarde el CONCESIONARIO en proceder a la reconstrucción, en cuyo caso la concesión se prorrogará automáticamente por el período necesario para matener la ecuación económica-financiera de la concesión.

La destrucción parcial de las obras e instalaciones del puerto por caso fortuito o por fuerza mayor inferior hasta diez por ciento (10%) de su valor, no extinguirá la concesión, debiendo el COMITENTE proceder a la reconstrucción. En dicho caso la concesión se prorrogará automáticamente por el periodo equivalente a fin de que no se altere la ecuación económico-financiera de la concesión.

Para todos los efectos previstos en esta cláusula, se entenderá por destrucción de las obras e instalaciones del puerto, las alteraciones sustanciales de sus estructuras, de manera tal que no

sea posible reponerlas a su estado normal, sino realizando obras de reconstrucción.

ARTICULO 71.- ABANDONO DE LA CONCESION. La concesión se extingue por el abandono de las instalaciones. Se presume el abandono cuando el CONCESIONARIO, sin causa justificada, deje de prestar servicios durante más de setenta y dos (72) horas seguidas, exceptuando las causas debidas a conflictos laborales, caso fortuito o fuerza mayor. El abandono dará derecho al COMITENTE a retomar la explotación del puerto, con pérdida de la fianza pertinente por parte del CONCESIONARIO. El COMITENTE deberá liquidar y pagar al CONCESIONARIO las inversiones hechas en el puerto en obras, bienes e instalaciones con arreglo a lo dispuesto en el Artículo 66.

ARTICULO 72.- RENUNCIA A LA CONCESION. La renuncia a la concesión por el CONCESIONARIO deberá ser lisa y llana y hecha por escrito ante el COMITENTE. La presentación de la renuncia autorizará al COMITENTE a retomar la explotación y el mantenimiento del puerto.

Se aplicará en este caso lo establecido para el supuesto de rescisión por incumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO, según lo dispuesto en el Artículo 66.

ARTICULO 73.- SUSPENSION DE LA CONCESION. La concesión se suspenderá por las siguientes causas: en el caso de que hechos ajenos al CONCESIONARIO debidamente comprobados le impidan percibir las tarifas, en caso de guerra interior o de grave conmoción, o de hechos o actos de cualquier autoridad pública

nacional, provincial o municipal, que obligaren al COMITENTE a ordenar la interrupción de la concesión o que la misma estuviese absolutamente impedida.

La concesión quedará en suspenso hasta el cese o revocación de los actos de interrupción. Si al término de la suspensión y por motivos de la misma, se alterara la ecuación económico-financiera resultante del plan financiero propuesto por el CONCESIONARIO, ambas partes pactarán su restablecimiento y redactarán el convenio al que serán aplicables las normas del PLIEGO que rigen el presente contrato de concesión en todos aquellos aspectos que puedan mantenerse inalterables, el que se elevará al Gobierno Provincial para su aprobación.

ARTICULO 74.- CESION DE LA CONCESION. El CONCESIONARIO no podrá, en ninguna circunstancia, ceder la concesión sin aprobación previa por parte de la AUTORIDAD PORTUARIA.

CAPITULO VIII

DEL INCUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES

DE LAS PARTES

ARTICULO 75.- INCUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES RELATIVAS AL PROGRAMA DE INVERSION.

a) Comienzo de las obras. El incumplimiento de las fechas de

inicio de cada una de las obras indicadas en el cronograma de avance de obra presentado con la oferta, dará lugar a una penalidad equivalente al cero coma cinco por mil (0,5 o/oo) del total de la inversión, por día corrido de atraso. Esta penalidad comenzará a regir en forma automática a partir de la fecha que resulte de adicionar a la fecha prevista por el cronograma para el inicio de obra, un diez por ciento (10%) del tiempo de duración de la obra.

b) Plazo de ejecución. El incumplimiento del plazo de ejecución total de los trabajos establecidos para cada una de las obras indicadas en los cronogramas de avance de obra presentados en la oferta, dará lugar a la aplicación de una penalidad equivalente al cero coma cinco por mil (0,5 o/oo) del total de la inversión por cada día de atraso. Esta penalidad comenzará a regir en forma automática a partir de la fecha de finalización de obra establecida en el cronograma correspondiente, salvando las justificaciones legales correspondientes.

c) Vencimiento. Transcurrido el veinte por ciento (20%) de la duración de la obra en el atraso del inicio de las obras o de la finalización de su ejecución, conforme con el cronograma aprobado, se podrá proceder de acuerdo con lo establecido en el Artículo 66, inciso 2 del presente PLIEGO.

d) Trabajos defectuosos. El CONCESIONARIO será responsable de la correcta ejecución de los trabajos de tal suerte que resulten enteros, precisos y adecuados a su fin, en la forma que infieren los planos, especificaciones y demás documentos integrantes del

contrato. La existencia de cualquier trabajo defectuoso, a criterio del COMITENTE, que no cumpla con las especificaciones técnicas presentadas en la oferta, o no esté ejecutado de acuerdo con las reglas del arte de la construcción, se hará constar por escrito con vista al CONCESIONARIO, quien podrá a repararlo o reconstruirlo en el término que se fije. Si el CONCESIONARIO no estuviese de acuerdo con la observación formulada, podrá recurrirla dentro de los cinco (5) días siguientes. Si el COMITENTE, pese al descargo efectuado por el CONCESIONARIO, insistiera y dispusiera la demolición o reconstrucción de los trabajos defectuosos, el CONCESIONARIO deberá ejecutar tales trabajos dentro del plazo fijado por el COMITENTE, sin perjuicio de que el CONCESIONARIO prosiga con el recurso correspondiente.

ARTICULO 76.- INCUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES ASUMIDAS RESPECTO DE LA EXPLOTACION Y PRESTACION DE SERVICIOS. La AUTORIDAD PORTUARIA, en ejercicio del control de las obligaciones del CONCESIONARIO durante el período de concesión, deberá formular por escrito las observaciones que considere pertinentes respecto de los incumplimientos observados en la operativa general del puerto, con vista al CONCESIONARIO, quien podrá recurrir dentro de los cinco (5) días. Si el COMITENTE, pese al descargo, insistiera en la observación y el CONCESIONARIO no cumpliera lo requerido, se hará pasible de una multa equivalente al uno por ciento (1%) del Canon Fijo por día de incumplimiento, pudiendo luego procederse de acuerdo con el Artículo 66 del presente PLIEGO.

ARTICULO 77.- INCUMPLIMIENTOS IMPUTABLES AL COMITENTE. Si el COMITENTE dejare de cumplir cualquiera de las obligaciones a su

cargo estipuladas en la concesión, el CONCESIONARIO deberá intimar su cumplimiento. Si al vencimiento de treinta (30) días corridos contados desde la fecha de intimación al COMITENTE, este no diere cumplimiento a la obligación requerida y ello afectare sustancialmente el equilibrio de la ecuación económica-financiera de la concesión, el CONCESIONARIO tendrá derecho a:

a) solicitar la prórroga del plazo de la concesión a fin de restablecer la ecuación económico-financiera de la concesión.

b) rescindir el contrato de concesión, en cuyo caso el COMITENTE se hará cargo del puerto, liquidando las inversiones hechas en obras, bienes e instalaciones, aplicándose lo previsto para el supuesto de rescate de la concesión.

ARTICULO 78.- FACTURACION Y PAGO DE PENALIDADES. Frente a la comprobación de cualquier incumplimiento, la AUTORIDAD PORTUARIA en ejercicio del control de las obligaciones del CONCESIONARIO, previa intimación por el plazo que considere pertinente, comunicará al CONCESIONARIO en forma fehaciente el monto de la multa a aplicarse en concepto de penalidad, la que deberá abonarse en el plazo que fije la comunicación o juntamente con el pago mensual del canon fijo. Todo ello sin perjuicio de que la situación que originó el incumplimiento quede subsanada. La mora se producirá por el solo vencimiento del plazo fijado sin necesidad de interpelación judicial o extrajudicial alguna.

ARTICULO 79.- OBLIGACIONES DEL GOBIERNO PROVINCIAL. El Gobierno Provincial por intermedio de la AUTORIDAD PORTUARIA otorgará todas

las certificaciones y constancias suficientes y necesarias a efectos de que el CONCESIONARIO pueda llevar a cabo la realización de toda clase de trámites ante organismos nacionales, provinciales y municipales y otros organismos públicos y privados.

A N E X O "A"

INFORMACION TECNICA

La información técnica que se adjunta tiene carácter indicativo. Todas las dimensiones, cotas y superficies mencionadas en la misma, indican un orden de magnitud. Su verificación correrá por cuenta del OFERENTE.

Las cotas están referidas en todos los casos al Cero del hidrómetro de Formosa.

1. UBICACION

El puerto está ubicado sobre la margen derecha del Río Paraguay aguas abajo de la Ciudad de Formosa en la desembocadura norte del Riacho de Oro.

2. LIMITES DEL PUERTO

Hacia el norte y noreste: Río Paraguay.

Hacia el sur: Riacho de Oro.

Hacia el suroeste: sector sur, predio y cosnstrucciones del elevador de granos; sector norte, acceso y zona de relleno, defensa de costa y ampliación futura.

3. MEDIDAS GENERALES

El puerto tiene una forma irregular que puede asemejarse a un trapecio con las siguientes medidas aproximadas:

Longitud media: 285 m.

Ancho máximo: 82 m.

4. SUPERFICIES Y COTAS DEL PUERTO

Superficie total: 22.600 m² (aprox)

Superficie útil de playa: 10.000 m² (aprox)

Cota de coronamiento media: + 11,00 m.

5. FRENTES DE ATRAQUE

Los frentes se componen de un frente principal paralelo al río y uno secundario ubicado aguas arriba, con dirección oblicua con relación al río. Ambos frentes se enlazan mediante un tramo curvo.

El frente principal tiene incorporado en su extremo aguas abajo, un segundo frente a nivel más bajo para la atención de embarcaciones cuando el río tiene aguas bajas.

Las estructuras de muelle están construidas con paneles de hormigón armado con una viga de coronamiento, empotrados en el suelo y anclados en su extremo superior. La zona portuaria fue elevada a la cota actual mediante refulado hidráulico de arena.

5.1 Frente Principal

a) Tramo a nivel de coronamiento

Longitud total: 225,82 m

Longitud rectilínea: 212,34 m

Cota de profundidad a pie de muelle: + 2,00 a + 4,00 m.

Cota profundidad de proyecto: - 2,00 m.

Equipado con bitas de amarre, falta completar la instalación de defensas de goma.

b) Tramo a nivel intermedio

Longitud útil: 60,00 m

5.2 Frente secundario

Longitud total: 90,52 m

Longitud rectilínea: 77,52 m

Cota de profundidad a pie de muelle: + 2,00 a + 5,00 m.

6. CONSTRUCCIONES

Hay un depósito cubierto con estructura de hormigón armado, paredes de mampostería y techo de chapa con cabriadas metálicas.

Superficie cubierta: 1.250 m².

Además hay dos edificios para administración, vestuarios y baños.

Superficie cubierta: 350 m².

7. INSTALACIONES

Instalación eléctrica con tablero de control y red de distribución.

Instalación de alumbrado con tres torres de iluminación.

Instalación de desagüe con un sistema de recolección posterior.

Instalación de agua con un tanque elevado para almacenamiento y la red de distribución.

Instalación antiincendio.

8. ACCESO

Vial: por calle de tierra sin pavimento. No hay garita de ingreso.

Ferrovionario: está previsto un acceso ferroviario por la prolongación del ramal existente desde la estación ferroviaria de Formosa hasta la posta petrolera.

10. PAVIMENTO

El pavimento de la franja de transferencia y de la playa portuaria está constituido por bloques de hormigán del tipo Unistein asentados sobre una capa de arena compactada.

11. VIAS FERREAS

En el muelle están instaladas las vías férreas para su enlace con el ramal ferroviario previsto.

12. INSTALACION PARA LA CARGA DE AGROGRANELES

El puerto limita en su parte posterior con un elevador para agrograneles parcialmente construido. El embarque de los agrograneles en el muelle, está previsto por medio de una cinta transportadora que se instalará desde el elevador hasta el frente

principal del puerto. Dicha cinta correrá por una galería elevada, que se apoyará en dos pilas ubicadas a los costados del depósito y una torre de embarque construida en el sector central del frente principal.

MPN-23

31326

CONSEJO FEDERAL
DE INVERSIONES
(C. F. I.)

ASESORAMIENTO A CODEFOR.
OBRAS DE DEFENSA DE COSTA Y
EQUIPAMIENTO INTEGRAL DEL
NUEVO PUERTO DE FORMOSA

INFORME FINAL



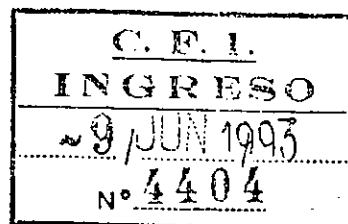
JUNIO 1993

014341
51305
V

2.46
N 320
280

Buenos Aires, 9 de junio de 1993

Señores
CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
San Martin 871
BUENOS AIRES




At: Ing Carlos LANDO

Ref: Asesoramiento a CODEFOR

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Uds. para elevar adjunto cuatro ejemplares del Informe Final correspondiente al "Asesoramiento a CODEFOR - Obras de Defensa de Costa y Equipamiento Integral del Nuevo Puerto".

Sin otro particular saludo a Uds. con mi mayor distinción.


Ing Ricardo A Schwarz
Echeverría 3157 49 A
(1428) BUENOS AIRES
Tel/Fax 542 2301

Tres ejemplares se reservan en el Area para su evaluación (1),
y envío a la Provincia (2).

9/6/93



CAPITULO 10

PLIEGO DE CONDICIONES

1. INTRODUCCION

El presente informe contiene el Pliego de Condiciones para la Licitación del Nuevo Puerto de Formosa bajo el Régimen de Concesión.

Este Pliego está constituido por ocho Capítulos y un Anexo con Información Técnica. En total contiene 79 Artículos que cubren todos los aspectos vinculados con el concesionamiento del Nuevo Puerto.

**LICITACION DEL NUEVO PUERTO DE FORMOSA
BAJO EL REGIMEN DE CONCESION**

PLIEGO DE CONDICIONES

CAPITULO I

DISPOSICIONES PRELIMINARES

ARTICULO 1.- OBJETO. El presente Pliego establece las bases y condiciones para el llamado a Licitación de Proyectos Integrales a título oneroso para la explotación, mantenimiento, conservación, remodelación y ampliación del Nuevo Puerto de Formosa por el término de veinte (20) años, renovable de común acuerdo por un periodo igual, al transcurrir el cincuenta por ciento (50%) del periodo de concesión pactado.

Las obras e instalaciones del Nuevo Puerto de Formosa serán de uso público. Su concesión tiene por objeto prioritario incentivar el comercio a través del puerto y el transporte fluvial, mediante la habilitación del puerto, la optimización de su eficiencia operativa y la adopción de un régimen tarifario que promueva los movimientos portuarios en competencia con otros puertos y previniendo prácticas monopólicas u oligopólicas.

ARTICULO 2.- TERMINOLOGIA. A los efectos del presente Pliego y de toda otra documentación contractual de esta licitación, se emplearán los siguientes términos:

AUTORIDAD PORTUARIA (AP): La Corporación de Desarrollo de la Provincia de Formosa (CO.DE.FOR) o el ente que en su reemplazo designe el Gobierno Provincial de Formosa.

COMITENTE: La Autoridad Portuaria (AP).

CONCESIONARIO: La sociedad que sea propuesta para hacerse cargo del Nuevo Puerto de Formosa.

CONDICIONES GENERALES: Pliego de Bases y Condiciones Generales para la Licitación de Concesiones de Obra Pública, Resolución Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación MOSP Nº 221/89.

NUEVO PUERTO: Las obras e instalaciones que conforman el Nuevo Puerto de Formosa según la especificación del Anexo "A" del Pliego.

OFERENTE: La sociedad que formula una o varias ofertas, cumpliendo los requisitos indicados en el Pliego y demás documentos citados en el mismo.

PLIEGO: El presente Pliego de Condiciones.

ARTICULO 3.- DOMICILIO. El COMITENTE fija su domicilio en Padre Grotti 1040, (3600) Formosa.

ARTICULO 4.- ADQUISICION Y VALOR DEL PLIEGO. La adquisición del PLIEGO se efectuará en el domicilio del COMITENTE. Su valor se fija en \$ 10.000 (Pesos Diez mil).

ARTICULO 5.- LUGAR Y FECHA DE LA APERTURA DE LAS OFERTAS. La apertura de las ofertas se realizará en la sede de la AUTORIDAD PORTUARIA, Padre Grotti 1040, Formosa, el día .. de de 199. a las 10.00 horas.

ARTICULO 6.- PUBLICIDAD DE LA LICITACION. El llamado a licitación pública se publicará como mínimo por el término de dos (2) días en dos (2) periódicos de la Capital Federal y por el término de dos (2) días en un (1) periódico de Formosa. El término entre la última publicación de los anuncios y la fecha de apertura de las ofertas será de 60 (sesenta) días corridos.

ARTICULO 7.- REGIMEN Y MODALIDAD DE LA CONCESION. La presente licitación se encuadra en los regímenes de la Ley nacional 24.093 (Ley de Actividades Portuarias) y la Ley nacional 17.520 modificada por Ley nacional 23.696 y su decreto reglamentario 1105/89 y conforme a lo establecido en el decreto 2074/90. Complementariamente, esta licitación se regirá por las CONDICIONES GENERALES, cuyas disposiciones son de cumplimiento obligatorio con las aclaraciones y/o modificaciones que se introducen en el presente PLIEGO.

Todo aquello que no esté expresamente regulado por la legislación y documentación citada, se regirá en forma supletoria y en lo pertinente por la Ley nacional 13.064. Los casos no previstos se regirán por los principios y regulaciones del derecho civil argentino.

Las concesiones serán otorgadas a título oneroso, según el inciso a) del Artículo 2 de la Ley 17.520, representado por un canon a pagar por el CONCESIONARIO según se prevé en el Artículo 15 de este PLIEGO.

Respecto de las inversiones extranjeras, serán de aplicación las Leyes nacionales 21.883, 22.208 y 23.697 con sus respectivos decretos reglamentarios.

ARTICULO 8.- INFORMACION TECNICA. La información técnica de esta licitación se acompaña en el Anexo "A" de este PLIEGO. Los datos allí expuestos tienen carácter meramente informativo y no implican compromiso ni responsabilidad alguna por parte del COMITENTE.

CAPITULO II

DE LAS OFERTAS

ARTICULO 9.- OFERENTES. Podrán participar del presente llamado personas físicas o jurídicas aisladas o consorciadas, nacionales o extranjeras. En el supuesto de resultar adjudicatarias estas últimas, deberán comprometerse a crear una sociedad anónima radicada en el país, como empresa local de capital externo.

En el caso de que el OFERENTE no posea experiencia específica en actividades de explotación portuaria, se requerirá que presente un operador con dicha experiencia, vinculado mediante un contrato como mínimo durante los primeros tres (3) años de la concesión.

ARTICULO 10.- FORMALIDADES DE LA OFERTA. Las ofertas serán mecanografiadas y redactadas en idioma español, salvándose toda testadura, enmienda o palabra interlineada. Será suscripta y visada en todas sus hojas por los interesados o sus representantes, haciéndose constar la identificación del firmante y la acreditación de la representación que ejerce.

Los documentos que se acompañen podrán presentarse en su original, en testimonio expedido por autoridad competente o en copia certificada por autoridad judicial o notarial. Cuando se requiera la certificación de la firma, esta deberá ser cumplida por autoridad judicial o notarial con exclusión de toda otra. Si hubiesen certificaciones otorgadas por autoridades de terceros países, deberán contar con la pertinente legalización consular argentina y del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República Argentina.

De presentarse documentos redactados en idioma extranjero, solo se considerarán válidos si están acompañados por su correspondiente traducción hecha por traductor público matriculado. Quedan exceptuados de esta disposición los agregados de carácter informativo como catálogos, folletos ilustrativos y normas técnicas, siempre y cuando no aporten elementos de juicio a tener en cuenta para la evaluación de las ofertas.

ARTICULO 11.- FORMA DE LAS PRESENTACIONES. Las ofertas deberán presentarse de acuerdo con lo especificado en el Artículo 28 de las CONDICIONES GENERALES, incluyendo los textos, gráficos, planos y demás documentos que las integran, conforme con lo indicado en el Artículo 12 del presente PLIEGO.

En el exterior de los respectivos sobres, paquetes o cajas que contengan las ofertas, deberán especificarse los datos de la licitación y los que individualicen sin posibilidad de error a los OFERENTES. Los sobres deberán estar lacrados y firmados bajo el lacre por quien o quienes suscriban el escrito de presentación de la oferta. Las firmas cruzarán los lugares naturales de apertura.

Todas las propuestas se presentarán por duplicado. Así se hará también con toda presentación posterior vinculada con la oferta.

La sola presentación de la oferta implica, por parte del OFERENTE, la lisa y llana aceptación de todas y cada una de las cláusulas y exigencias del PLIEGO, así como de los métodos y criterios de calificación de ofertas que el COMITENTE aplicará para adjudicar esta licitación.

ARTICULO 12.- CONTENIDO DE LA OFERTA. El oferente deberá adjuntar, y a los efectos de evaluar su oferta, la siguiente información:

A - Antecedentes legales y societarios

1) Nota solicitando ser tenido por OFERENTE.

2) Nombre o razón social del OFERENTE o de quienes integran el consorcio y tipos de sociedad.

3) Nombre del Representante Legal del OFERENTE, acompañando copia certificada del poder con facultades suficientes, y nombre del Representante Técnico con su correspondiente número de inscripción

en el Consejo Profesional de la Ingeniería y la Arquitectura de Formosa.

4) Domicilio social. De no tenerlo localmente, deberá consignar además un domicilio en la Ciudad de Formosa a los efectos de recibir las comunicaciones que puedan ser emitidas por el COMITENTE.

5) Lugar y fecha de constitución de la firma OFERENTE o de las firmas integrantes del consorcio.

6) Constancia de compra del PLIEGO por parte del OFERENTE o una de las firmas integrantes del consorcio.

7) Copia de cada uno de los documentos constitutivos de la o las sociedades OFERENTES y de los estatutos sociales debidamente legalizados.

8) Declaraciones de solidaridad y responsabilidad ilimitada hasta la firma del contrato y luego mancomunada para cada una de las sociedades integrantes, y copia del Acta de Directorio que avale dicha decisión.

9) Declaración de cada una de las empresas OFERENTES respecto a que ninguno de sus Directores o Socios poseen inhabilidades económico-financieras, jurídicas, fiscales o aduaneras de ninguna índole.

10) Garantía de mantenimiento de oferta.

11) Situación fiscal del OFERENTE o de sus firmas integrantes ante los organismos recaudadores de los distintos impuestos vigentes en el país y la Provincia de Formosa, y los números de inscripción correspondientes.

12) Copia firmada por el OFERENTE del PLIEGO.

B - Capacidad patrimonial

1) Copia de los estados contables de cada uno de los tres últimos ejercicios, incluyendo el dictamen firmado por Contador Público Nacional con certificación de firma del Consejo Profesional correspondiente o la institución que determine la legislación del país del OFERENTE.

C - Antecedentes específicos

1) Descripción del tipo de actividad empresarial del OFERENTE o de los integrantes del consorcio.

2) Información que permita evaluar la idoneidad, experiencia y capacidad técnica específica en la actividad portuaria, no menor a cinco (5) años.

D - Plan empresario

1) Proyecto técnico de las obras y/o instalaciones complementarias que decida realizar en el NUEVO PUERTO, especificando los trabajos que ha previsto realizar y los plazos en que se efectuarán, y si correspondiese, agregando los cálculos estructurales y las

memorias de materiales y tecnologías a ser empleadas. El proyecto estará acompañado por un diagrama que relacione la inversión con los tiempos de ejecución.

2) Lista de los utilajes y equipos a ser incorporados con sus correspondientes especificaciones técnicas completas y el valor de cada elemento.

3) Cronograma de incorporación de los utilajes y equipos a proveer en el puerto.

4) Organigrama del puerto con el rol de funciones de cada puesto de trabajo, indicando si tomará para cubrirlo personal nuevo o disponibles en el ámbito de la AUTORIDAD PORTUARIA.

5) Memoria descriptiva del esquema funcional del puerto.

6) Proyecciones de las cargas previstas a ser movidas anualmente en el futuro, indicando tipos, cantidades, orígenes y destinos, por un término no menor de 10 años.

7) Estudio económico-financiero que refleje la factibilidad de la propuesta, conteniendo:

- a) flujo de beneficios y flujo de ingresos;
- b) flujo de costos y flujo de egresos;
- c) fuentes de financiación;
- d) análisis económico-financiero del proyecto de inversión;

8) Valores propuestos para el pago de un Canon Fijo por el uso del puerto y de la aplicación de un Canon Variable a la carga, desagregado por tipo de mercadería.

9) Identificación y descripción del sistema de procesamiento de datos a ser instalado en el puerto.

10) Identificación y descripción de los servicios que se prestarán a las embarcaciones y a la carga, cumpliendo como mínimo lo especificado en el Artículo 32 de este PLIEGO.

11) Cuadro tarifario con valores máximos de los servicios a ser ofrecidos a embarcaciones, cargas y otros usuarios.

12) Cartas de intención de potenciales clientes, si los tuviera.

13) Plan de Capacitación de los recursos humanos, desglosado para el primer año y para el corto plazo, acompañado de su respectiva estimación presupuestaria.

14) Certificado otorgado por la AUTORIDAD PORTUARIA que acredite el reconocimiento de la zona y de las instalaciones del NUEVO PUERTO por parte de personal técnico del oferente.

ARTICULO 13.- MANTENIMIENTO Y GARANTIA DE LA OFERTA. Los oferentes se obligan a mantener sus ofertas por un plazo de 90 (noventa) días, contados desde la apertura de las mismas. Deberán presentar una garantía de mantenimiento de oferta por un importe equivalente al uno por ciento (1%) del valor total de la inversión ofrecida para el total del periodo de la concesión. Esta garantía podrá constituirse en algunas de las siguientes formas:

a) En efectivo, mediante depósito en el Banco de la Provincia de Formosa, o en la Tesorería de CO.DE.FOR.

b) En cheque certificado o giro contra una entidad bancaria en plaza (Formosa-Capital).

c) En títulos nacionales y/o provinciales aforados a su valor nominal.

d) Seguro de caución, emitido por compañía autorizada por la Superintendencia de Seguros de la Nación.

e) Fianza o aval bancario

La obligación de mantenimiento de la oferta y la garantía correspondiente se renovarán en forma automática, por períodos de treinta (30) días corridos, si el oferente no hiciese saber su voluntad expresa de desistir de la oferta con no menos de diez (10) días corridos de anticipación al vencimiento del plazo determinado.

El incumplimiento de la obligación de mantenimiento de la oferta implicará la pérdida de la garantía constituida, salvo que medie la voluntad expresa de desistir de acuerdo con lo establecido en el párrafo anterior.

La garantía presentada por el ADJUDICATARIO, en su caso, quedará retenida hasta su sustitución por la garantía de explotación por el monto y la forma establecida en el presente PLIEGO.

ARTICULO 14.- SUBVENCIONES, GARANTIAS O AVALES. El COMITENTE no otorgará ningún tipo de subvención para el funcionamiento del puerto, ni garantiza su rentabilidad. Tampoco extenderá avales para la tramitación de créditos internos o externos.

Tampoco asumirá responsabilidad alguna por eventuales futuras medidas económicas, de habilitación de nuevos puertos, o de cualquier otro tipo, que directa o indirectamente puedan implicar alteraciones en el volumen de cargas pasante por el puerto.

ARTICULO 15.- CANON. El canon a que se refiere el Artículo 7 de este PLIEGO, estará conformado por: a) un Canon Fijo, y b) un Canon Variable.

El Canon Fijo constituye la retribución anual por parte del CONCESIONARIO mientras dure la Concesión, por el usufructo de los bienes y la infraestructura de la Provincia. Será propuesto por el OFERENTE.

El Canon Variable es una tasa que paga la mercadería que transita por el puerto, que contribuye a los gastos de administración de la AUTORIDAD PORTUARIA. El OFERENTE establecerá dichas tasas para cada grupo de mercaderías y actuará como agente de retención de las mismas, incluyéndolas en las facturaciones de los servicios prestados en forma discriminada.

La AUTORIDAD PORTUARIA podrá solicitar anualmente la modificación de este Canon en función de su propia estimación presupuestaria. Las propuestas de modificación al Canon Variable en vigencia, se notificarán al CONCESIONARIO con tres (3) meses de anticipación.

La AUTORIDAD PORTUARIA se reserva el derecho de establecer, a modo de incentivo, una tabla de descuentos sobre el Canon Variable, por incrementos significativos en la carga movida.

El pago del Canon implica la sumatoria total de las obligaciones de pago de derechos y tasas por parte de la carga y de los buques a la AUTORIDAD PORTUARIA, no pudiendo ésta facturar al puerto, a las cargas o a los buques ningún otro cargo adicional.

Las condiciones de pago serán las siguientes:

Canon Fijo: alicouta mensual por mes adelantado, con fecha de vencimiento el quinto día hábil de cada mes.

Canon Variable: lo recaudado quincenalmente será depositado en la cuenta bancaria que determine la AUTORIDAD PORTUARIA, con vencimiento el quinto día hábil posterior a cada vencimiento.

ARTICULO 16.- AVALES Y GARANTIAS. La Provincia no otorgará avales para la tramitación de créditos externos o internos, como así tampoco garantizará la rentabilidad de la concesión, quedando bajo la exclusiva responsabilidad del CONCESIONARIO la obtención de cualquier financiación.

ARTICULO 17.- IMPEDIMENTOS PARA SER OFERENTES. Las personas integrantes de una oferta no podrán participar en otras ofertas, a no ser formando el mismo consorcio.

CAPITULO III

DE LA EVALUACION DE LAS OFERTAS

ARTICULO 18.- PRESENTACION DE LAS PROPUESTAS. El plazo de presentación de las ofertas será hasta la fecha de apertura indicada en el Artículo 5 de este PLIEGO.

ARTICULO 19.- REPRESENTANTE TECNICO. Las ofertas deberán estar firmadas también por un Representante Técnico, que será un profesional ingeniero con título universitario matriculado en el Consejo Profesional de la Ingeniería y la Arquitectura de Formosa.

ARTICULO 20.- RECHAZO DE LAS OFERTAS. La falta de los documentos o de las formalidades exigidas será motivo de rechazo de la oferta, siempre y cuando, y al solo juicio de la AUTORIDAD PORTUARIA, tales documentos o formas hagan a la esencia de la oferta y a su valor económico.

Durante el lapso transcurrido desde el primer día hábil posterior a la apertura hasta el vencimiento del plazo para formular impugnaciones, un ejemplar de la documentación que integra el acto licitatorio, estará a disposición de los OFERENTES para su vista en el domicilio de la AUTORIDAD PORTUARIA.

ARTICULO 21.- IMPUGNACIONES. El depósito de caución para viabilizar las impugnaciones se fija en el treinta por ciento (30%) del valor de la garantía de la oferta a impugnar, cuyo monto será devuelto al recurrente solo en el caso que la impugnación prospere. Las impugnaciones serán resueltas por la AUTORIDAD

PORTUARIA, en decisión previa a la adjudicación.

ARTICULO 22.- EXAMEN DE LAS OFERTAS. La documentación contenida en las ofertas será analizada por una Comisión de Evaluación integrada por cinco (5) miembros, que serán designados por la AUTORIDAD PORTUARIA.

El análisis de dicha Comisión será realizado en base a la ponderación y concurrencia de los factores que demuestren el ajuste a las bases del llamado a licitación y la capacidad técnica, económica y financiera de los OFERENTES.

ARTICULO 23.- FACTORES DEL EXAMEN. Sin perjuicio del análisis de todos los aspectos que incluye la oferta, se ponderarán con mayor énfasis los siguientes factores en este orden:

- 1) Estudio económico-financiero de la oferta.
- 2) Solvencia y capacidad empresarial y gerencial.
- 3) Canon fijo y canon variable.
- 4) Inversión en los utilajes y equipos a incorporar, cronograma de incorporación.
- 5) Cuadro tarifario.
- 6) Eficiencia, calidad y cantidad de los servicios a ofrecer a los buques y a las cargas.
- 7) Esquema operacional.
- 8) Programas de capacitación.

ARTICULO 24.- DICTAMEN DE EVALUACION. El dictamen de la Comisión de Evaluación concluirá con un orden de mérito de las ofertas presentadas. El mismo no será vinculante para las autoridades responsables de la preadjudicación, pero en el caso que se apartasen del citado dictámen, deberán fundamentar expresamente dicho apartamiento.

CAPITULO IV

DE LA ADJUDICACION

ARTICULO 25.- ADJUDICACION. Con el dictámen de la Comisión de Evaluación, la AUTORIDAD PORTUARIA procederá a la adjudicación de la concesión, dentro del plazo de treinta (30) días.

ARTICULO 26.- RECLAMOS. Los OFERENTES no tendrán derecho a reclamo o indemnización alguna, en caso de no resultar adjudicatarios, o de rechazo total de las ofertas. El COMITENTE no asume la obligación de aceptar las propuestas cuando medien razones fundadas para ello.

CAPITULO V

DE LA CONTRATACION

ARTICULO 27.- GARANTIAS DEL CONTRATO. En garantía del fiel cumplimiento del contrato, el concesionario constituirá a favor de la AUTORIDAD PORTUARIA una garantía integrada por dos conceptos: a) por cumplimiento de inversiones, y b) por explotación del puerto según las definiciones de los Artículos siguientes. En

ambos casos, las garantías se afianzarán conforme con lo estipulado en el Artículo 13 del presente PLIEGO.

ARTICULO 28.- GARANTIA DE LAS INVERSIONES. Como garantía del cumplimiento de las inversiones mencionadas en la oferta conforme al presente Pliego, el CONCESIONARIO deberá constituir una fianza a favor del COMITENTE equivalente al cinco por ciento (5%) de la inversión prevista anualmente, debiendo ser renovada y/o actualizada en cada período. Dicha fianza deberá ser constituida al momento de suscribir el contrato de concesión y será devuelta y liberada por el COMITENTE al finalizar cada período y una vez que se haya cumplido con las inversiones comprometidas, previa comprobación fehaciente hecha por la AUTORIDAD PORTUARIA.

ARTICULO 29.- GARANTIA DE EXPLOTACION. En garantía del cumplimiento de todas las obligaciones impuestas por el presente PLIEGO en lo que hace a la explotación de la concesión, el CONCESIONARIO deberá constituir una fianza a favor del COMITENTE y al momento de suscribirse el contrato de concesión, por un importe equivalente al 20 por ciento (20%) de la recaudación por la totalidad de los servicios que brinde el puerto, previstas para un (1) año de concesión. Dicho valor se fijará según las previsiones de su análisis económico-financiero para el primer período. Para los períodos siguientes se tomará como base de cálculo el valor de lo facturado en el período anterior, si fuera mayor al estimado en la oferta para el primer período.

La fianza mencionada en la presente cláusula, para el último período vencerá y será devuelta y liberada por el COMITENTE seis meses después de vencido el período de explotación y una vez solventadas todas las obligaciones frente al COMITENTE, en particular las que se refieren al perfecto estado de conservación de las obras e instalaciones del puerto.

ARTICULO 30.- EXIGIBILIDAD DE LAS GARANTIAS. El incumplimiento culpable del CONCESIONARIO con respecto a cualquiera de las obligaciones que le son impuestas por el presente PLIEGO, determinará que se proceda de inmediato contra la fianza respectiva. La ejecución de la fianza se hará siempre por el COMITENTE.

ARTICULO 31.- INSTRUMENTOS CONTRACTUALES Y DOCUMENTACION ACCESORIA. El contrato constará de los siguientes documentos debidamente firmados por las partes:

- 1) La resolución aprobatoria del Gobierno Provincial.
- 2) La adjudicación.
- 3) La contrata.
- 4) Las circulares emitidas de oficio por la AUTORIDAD PORTUARIA con modificaciones y aclaraciones a los documentos de la licitación, así como aquellos emitidos como respuesta a las preguntas formuladas por los postulantes.
- 5) El presente PLIEGO.
- 6) El Pliego de Bases y Condiciones Generales para la Licitación de Concesiones de Obra Pública, Resolución MOSP 221/89.
- 7) La oferta.

En caso de discrepancias entre los documentos enumerados, tendrá prioridad el que tiene un número de orden inferior.

CAPITULO VI

DE LAS OBLIGACIONES Y DERECHOS DE LAS PARTES

ARTICULO 32.- TITULARIDAD Y SERVICIOS A OFRECER. El CONCESIONARIO será el titular y responsable exclusivo durante el periodo de la concesión, de la totalidad de los servicios que se prestan en el puerto, incluyendo:

- a) Recepción, expedición, manipuleo, estiba, desestiba y almacenaje de cargas.
- b) Control y registro de la carga y descarga de mercaderías.
- c) Amarre y desamarre.
- d) Uso de muelle.
- e) Acceso al muelle por agua desde la vía fluvial.
- f) Todo otro servicio, que prestado a las embarcaciones o a la carga, tienda a una mayor eficiencia operativa del puerto.

Asimismo el CONCESIONARIO, en la medida que deba realizarlo, tomará a su cargo en forma directa la relación con las empresas prestadoras de los servicios públicos que a continuación se detallan:

- a) Electricidad.
- b) Agua y Servicio Cloacal.
- c) Telefonía y Comunicaciones.
- d) Recolección de residuos.
- e) Provisión de combustibles.
- f) Otros servicios públicos.

El CONCESIONARIO asume el compromiso de hacer efectiva la prestación de los servicios mencionados a los usuarios que utilizan el puerto, en la medida de sus necesidades.

ARTICULO 33.- CONTROL DEL CONCESIONARIO. El control del cumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO será ejercido por la AUTORIDAD PORTUARIA. El CONCESIONARIO permitirá el control y la vigilancia por los organismos designados por el COMITENTE, respecto de las tasas que recaen sobre la mercadería y que son retenidas por el CONCESIONARIO, así como del cumplimiento, como valores máximos, del cuerpo tarifario vigente.

ARTICULO 34.- ESPECIALIZACION DEL PUERTO. El puerto podrá desarrollar la especialización para una determinada carga, pero deberá atender cualquier otro tipo de embarcación y carga, cuando el usuario así lo solicite.

ARTICULO 35.- OBLIGACIONES CONTABLES. La AUTORIDAD PORTUARIA, a través de los mecanismos de control que determine, ejercerá una función de auditoría externa y podrá concurrir a las asambleas ordinarias o extraordinarias de accionistas, con voz pero sin voto, debiendo ser notificado fehacientemente de la realización de las mismas, con una anticipación mínima de diez (10) días.

ARTICULO 36.- INFORMES TECNICOS. El CONCESIONARIO informará a la AUTORIDAD PORTUARIA lo siguiente:

Anualmente:

a) Informe estadístico general en los rubros que oportunamente la AUTORIDAD PORTUARIA especifique siguiendo el modelo del "Manual de Estadísticas Portuarias e Indicadores de Rendimiento" de UNCTAD.

b) Copia del informe anual estadístico establecido en el decreto 351/79 reglamentario de la Ley 19.587.

c) El desarrollo de las actividades programadas de capacitación de personal.

d) El desarrollo de un programa anual de prevención e higiene laboral.

e) Planes de mejoras futuras.

f) Balance anual

Mensualmente:

g) Las actividades de mantenimiento correctivo o preventivo. Estas actividades estarán sujetas a la aprobación previa por parte de la AUTORIDAD PORTUARIA.

h) Informe estadístico general de acuerdo con lo especificado en "a".

Cuando se produzca:

i) Todo acontecimiento que afecte la operatividad del puerto o constituya un riesgo para el mismo.

j) Delitos, sin perjuicio de la denuncia que deberá efectuar por ante la autoridad policial y/o el ente judicial competente en tiempo y forma.

k) Accidentes o averías que afecten la infraestructura, las construcciones o los equipos del puerto.

ARTICULO 37.- OBRAS DE INFRAESTRUCTURA. El CONCESIONARIO desarrollará durante el transcurso de la concesión, las obras que hubiera proyectado realizar, previamente aprobadas por la AUTORIDAD PORTUARIA.

ARTICULO 38.- TRABAJOS DE MANTENIMIENTO Y LIMPIEZA. El CONCESIONARIO queda obligado a conservar las obras e instalaciones del puerto en perfectas condiciones y estado de uso, incluso desde el punto de vista ecológico, realizando a su cargo las reparaciones y sustituciones que sean precisas y estableciendo un mecanismo de mantenimiento preventivo de las mismas.

ARTICULO 39.- CONTROL DE OBRAS. El CONCESIONARIO ejercerá el control de las obras que realizase por medios propios. Sin perjuicio de ello, el COMITENTE supervisará las obras con el objeto de verificar que las mismas se ajusten a las especificaciones técnicas acordadas previamente. Cualquier mejora permanente o semipermanente a las estructuras y construcciones del puerto a realizar por el CONCESIONARIO, será sometida previamente a la aprobación de la AUTORIDAD PORTUARIA, así como sus programas de trabajo y planes de inversión.

El CONCESIONARIO cuidará que los trabajos se ejecuten de manera tal que resulten enteros, completos y adecuados a su fin, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo anterior.

ARTICULO 40.- INVERSION NO PREVISTA EN LA OFERTA. El CONCESIONARIO podrá proponer inversiones adicionales a las propuestas en obras de infraestructura y construcciones, o en bienes de capital compatibles con el destino del puerto. En tal caso la propuesta deberá formularse a la AUTORIDAD PORTUARIA con todo detalle técnico y las respectivas condiciones económico-financieras. Si en el plazo de treinta (30) días de presentadas las propuestas a la AUTORIDAD PORTUARIA no se hubieran formulado observaciones, la propuesta se considerará aprobada y el CONCESIONARIO podrá iniciar las obras.

La incorporación de inversiones no mencionadas en el plan de inversión, dará lugar a un acuerdo con el COMITENTE y el CONCESIONARIO sobre el resarcimiento de la misma al final de la concesión.

ARTICULO 41.- CIRCULACION VEHICULAR. El CONCESIONARIO deberá organizar dentro del puerto la circulación vehicular y peatonal de acuerdo con las normas o indicaciones que en esta materia efectúe la AUTORIDAD PORTUARIA. Se restringirá a un mínimo la circulación de vehículos y personas particulares.

ARTICULO 42.- CONTROL DE ACCESO. El CONCESIONARIO asumirá el control de ingresos y egresos de personas, vehículos y mercaderías a y del puerto.

ARTICULO 43.- REGLAMENTO OPERATIVO. El CONCESIONARIO publicará y pondrá a disposición de los interesados y de la AUTORIDAD PORTUARIA, un reglamento operativo con los mecanismos de interrelación con armadores, cargadores, consignatarios y demás usuarios del puerto. Este reglamento definirá los conceptos que integrarán el cuerpo tarifario. Cualquier modificación o actualización deberá ser distribuida en las circulares respectivas.

ARTICULO 44.- CUERPO TARIFARIO. El CONCESIONARIO deberá confeccionar y publicar el cuerpo tarifario integrado por todos los servicios que el puerto preste al buque, a la carga y a las demás facilidades para usuarios. Cualquier modificación, ampliación o reducción de las tarifas, como así también de los conceptos que las integran, deberá ser autorizada por la AUTORIDAD PORTUARIA y publicada con no menos de tres (3) meses de su entrada en vigor.

ARTICULO 45.- SUBCONTRATOS DE LOCACION. El CONCESIONARIO no podrá celebrar con terceros ningún contrato de locación de espacios del puerto, salvo que medie una autorización previa de la AUTORIDAD PORTUARIA.

ARTICULO 46.- GIRO DE EMBARCACIONES. Los armadores que decidan girar sus embarcaciones al puerto y los cargadores y consignatarios que decidan operar con sus mercaderías, lo harán asumiendo que el CONCESIONARIO desarrollará en forma exclusiva la totalidad de las operaciones de carga, descarga, manipuleo y almacenaje de mercaderías y los servicios a la embarcación.

La AUTORIDAD PORTUARIA se abstendrá de intervenir en direccionar los giros de las embarcaciones, pero a través de su oficina intervendrá en la coordinación de los ingresos, estadías y salidas de embarcaciones de puerto.

ARTICULO 47.- DAÑOS A PERSONAS O COSAS. El CONCESIONARIO será plenamente responsable de los daños a personas o cosas que ocurran dentro del puerto.

ARTICULO 48.- CAPACITACION. El CONCESIONARIO deberá prever durante el período de su concesión, actividades de capacitación de su personal, a fin de adaptar la mano de obra y la gestión administrativa y gerencial a las nuevas tecnologías y desarrollar en el personal hábitos de seguridad e higiene laboral. El costo de tal capacitación no podrá ser menor al cero coma ocho por ciento (0.8%) del total de lo facturado anualmente y deberá ser afrontado por el CONCESIONARIO, aunque podrá descontar un setenta y cinco por ciento (75%) de lo invertido en tales actividades del Canon a abonar en el período siguiente. Este descuento se efectuará siempre que la inversión en capacitación responda a un presupuesto aprobado previamente por la AUTORIDAD PORTUARIA, y que dicho descuento no supere el dos por ciento (2%) de lo facturado anualmente. La capacitación podrá ser efectuada dentro del mismo puerto con personal propio o contratado al efecto, o en instituciones nacionales o extranjeras de reconocida idoneidad en tales actividades. El CONCESIONARIO deberá informar anualmente a la AUTORIDAD PORTUARIA acerca de las características, resultados y cumplimiento de los planes desarrollados.

ARTICULO 49.- SEGUROS. El CONCESIONARIO deberá tener desde el inicio de su operación y durante todo el período de la concesión, la siguiente cobertura mínima de seguros, que podrán contratarse libremente en el país o en el exterior con compañías de seguro reconocidas y aprobadas previamente por la AUTORIDAD PORTUARIA.

a) Una póliza que cubra la responsabilidad civil del CONCESIONARIO por averías, daños,, incendio, pérdidas o faltantes de las mercaderías de terceros que transiten, se manipulen, permanezcan depositados o estén sujetas a servicios del puerto, y por daños causados a las embarcaciones que operen en el puerto.

b) Una póliza que cubra la responsabilidad civil del CONCESIONARIO por contaminación del medio ambiente y los daños que puedan producir a terceros las mercaderías que transiten, se manipulen, permanezcan depositadas o estén sujetas a servicios en el puerto.

c) Una póliza contra incendio y destrucción parcial o total de todos los inmuebles y equipos del puerto. Esta póliza tendrá carácter transferible a la AUTORIDAD PORTUARIA.

d) Una póliza de accidentes de trabajo del personal del puerto o sistema de autoseguro garantizado de acuerdo con las normas legales vigentes.

ARTICULO 50.- GARANTIA ANTE ADUANAS. El CONCESIONARIO deberá, previamente a iniciar su operación, cumplir las garantías que correspondan ante la Administración Nacional de Aduanas.

ARTICULO 51.- SEGURIDAD Y CARGAS PELIGROSAS. El CONCESIONARIO deberá asumir entre sus costos fijos los gastos inherentes a la

iluminación, vigilancia y seguridad del predio del puerto y su acceso, no pudiendo facturar en forma separada estos conceptos a la mercadería y a las embarcaciones.

El CONCESIONARIO deberá cumplir la legislación vigente respecto del transporte, almacenaje, manipuleo y segregación de cargas peligrosas. En este particular, el CONCESIONARIO podrá almacenar durante los periodos que correspondan, las cargas peligrosas que autorice la Prefectura Naval Argentina en la reglamentación que ésta defina.

El CONCESIONARIO deberá contar con planes de contingencia para asumir acciones preventivas e inmediatas en la lucha contra incendios y en seguridad industrial.

ARTICULO 52.- OBLIGACIONES PREVISIONALES. Queda expresamente establecido que en ningún caso el CONCESIONARIO podrá eximirse de los aportes fijados por la Ley 17.250 y las demás leyes previsionales en vigor.

ARTICULO 53.- OBLIGACIONES JURISDICCIONALES. El CONCESIONARIO dará cumplimiento, según corresponda, a todas las leyes nacionales, provinciales y municipales, como así también a toda disposición y reglamentación de las mismas jurisdicciones que sean aplicables a las actividades que desarrolle.

ARTICULO 54.- OBLIGACIONES IMPOSITIVAS. Queda expresamente establecido que el CONCESIONARIO no gozará de ningún beneficio o excepción a la legislación impositiva vigente.

ARTICULO 55.- PROHIBICIONES. El CONCESIONARIO no podrá tener ni adquirir participaciones, ni promover acuerdos que puedan mediatizar o interferir la libre competencia dentro de las actividades que desarrolle dentro de su área de acción y en la zona de influencia del puerto.

ARTICULO 56.- CONCESIONES O PERMISOS PREEXISTENTES. El CONCESIONARIO se obliga a respetar todas las obligaciones contractuales preexistentes dentro del puerto a la fecha de la licitación, que existan entre la AUTORIDAD PORTUARIA y terceras personas físicas o jurídicas, hasta la fecha de su extinción, teniendo derecho a las compensaciones o retribuciones que éstas generen mientras estén en vigencia.

A la fecha de extinción, el CONCESIONARIO tendrá derecho a cancelar o renegociar tales obligaciones por periodos que no excedan el término de su concesión, pero someterá previamente los contratos a suscribir a la aprobación de la AUTORIDAD PORTUARIA. Si transcurridos quince (15) días de presentada la solicitud de aprobación no hubiese oposición fundada, la misma se considerará aprobada.

ARTICULO 57.- INFORMATICA. Dentro de los trescientos sesenta (360) días a partir de la fecha en que la AUTORIDAD PORTUARIA comunique las normas y especificaciones que definan a la "Red de Información Portuaria del Puerto de Formosa", el CONCESIONARIO procederá a instalar en el ámbito del puerto y a su exclusivo cargo, un sistema de procesamiento de datos con el software y hardware adecuados para su gestión, compatibles con el existente en las oficinas de la AUTORIDAD PORTUARIA, debiendo prever el

CONCESIONARIO que los datos serán emitidos en tiempo real.

Los enlaces a utilizar deberán ser de alta confiabilidad. Deberá preverse la instalación de un enlace de back-up. El CONCESIONARIO deberá sufragar los gastos de instalación y mantenimiento de los enlaces de comunicación con la AUTORIDAD PORTUARIA.

La información diaria a transmitir será la siguiente:

- a) Identificación de la cantidad, peso y/o volúmen de las mercaderías entrantes o salientes a o del puerto.
- b) Movimiento y estadía de embarcaciones. Tiempos reales de operación.
- c) Toda otra información que la AUTORIDAD PORTUARIA requiera para su propio uso o para enlaces operativos de la red con la Prefectura Naval Argentina, Aduana, Migraciones, agentes marítimos, armadores, usuarios, etc.

ARTICULO 58.- MEDIO AMBIENTE. El CONCESIONARIO será responsable de la contaminación ambiental producida por su propia actividad ante las autoridades competentes y en el espacio terrestre, acuático y aéreo del puerto, debiendo, ante la detección de hechos calificados como posibles infracciones a la normativa vigente, notificar a la Prefectura Naval Argentina y a la AUTORIDAD PORTUARIA.

ARTICULO 59.- NAVEGABILIDAD DE LOS CANALES TRONCALES. El Estado Nacional mantendrá la señalización, el balizamiento, el ancho y las profundidades de los canales troncales de navegación de acuerdo con la situación actual y las normas que el propio Estado fije.

ARTICULO 60.- NAVEGABILIDAD EN LOS ACCESOS AL PUERTO Y EN SU ESPEJO DE AGUA. La señalización y el balizamiento diurno y nocturno en los accesos al puerto y en su espejo de agua serán instalados y mantenidos por el CONCESIONARIO a su exclusivo costo. Asimismo, el ancho y la profundidad del acceso al puerto, así como la profundidades de su espejo de agua serán dragados y mantenidos por el CONCESIONARIO, quedando los costos respectivos a su cargo.

ARTICULO 61.- DRAGADO DE LOS ACCESOS Y DEL ESPEJO DE AGUA DEL PUERTO. El CONCESIONARIO tendrá a su cargo el dragado de apertura y mantenimiento de los accesos al puerto y de su espejo de agua. Las tareas de dragado serán de exclusiva responsabilidad del CONCESIONARIO y no alterarán las características hidrosedimentológicas del río ni afectarán las obras del puerto.

Toda obra de dragado deberá contar antes de su iniciación con la aprobación de la AUTORIDAD PORTUARIA. A tales efectos el CONCESIONARIO elevará un programa de trabajo, que de no recibir observaciones dentro de los treinta (30) días de presentado, se considerará aprobado.

ARTICULO 62.- DESTINO DE LOS EQUIPOS A LA EXTINCION DE LA CONCESION. El CONCESIONARIO no podrá retirar del puerto ningún equipo fijo a la extinción de la concesión, entendiéndose por tal, todas las instalaciones adheridas a las estructuras y los equipos montados sobre rieles, hayan figurado o no en el plan de

inversiones de la oferta.

CAPITULO VII

DE LA RENOVACION, EXTINCION, SUSPENSION Y CESION DE LA CONCESION

ARTICULO 63.- RENOVACION ANTICIPADA. Con el objeto de promover y facilitar la reinversión en infraestructura y renovación de equipos y utilaje portuario del puerto, transcurrido el cincuenta por ciento (50%) del período de concesión, el CONCESIONARIO y el COMITENTE podrán, de común acuerdo y sobre las bases del presente PLIEGO, renovar anticipadamente la concesión a partir de dicho instante por un período igual al original. En tal supuesto, las obligaciones contractuales de las partes emergentes del presente Pliego permanecerán inalterables en el período remanente de la concesión original. Se fija para optar por esta extensión, un margen de tolerancia de un (1) año contado a partir de finalizada la mitad del período de concesión, terminado el cual, se cumplirán inexorablemente los plazos y condiciones estipulados en el presente PLIEGO.

ARTICULO 64.- CAUSAS. Las causas y consecuencias de la extinción de la concesión son las previstas en los artículos 56 y 57 de las CONDICIONES GENERALES, que rigen por analogía.

ARTICULO 65.- VENCIMIENTO DEL PLAZO. La concesión se extinguirá cuando se cumpla el plazo, conforme a lo establecido en las CONDICIONES GENERALES y en la cláusula opcional del Artículo 63 del presente PLIEGO.

a) El CONCESIONARIO no podrá retirar del puerto ninguno de los elementos que formen parte del mismo, entendiéndose por tales a los inmuebles y también a aquellas instalaciones, que susceptibles de traslado sin deterioro de la cosa inmueble a la que están unidos, concurren directamente a satisfacer necesidades de explotación, así por ejemplo aparatos de ventilación, seguridad, etc. No se encuentran en esta situación los equipos de manipuleo de cargas y máquinas de propiedad del CONCESIONARIO que se destinen a la operación portuaria, los cuales podrán ser retirados libremente, excepto los equipos montados sobre rieles.

b) Finalizada la concesión, la fianza de explotación será devuelta al CONCESIONARIO con arreglo a lo dispuesto en el presente PLIEGO, siempre que las instalaciones del puerto observen el grado de mantenimiento exigido para el momento de la finalización de la concesión, cumpliendo todas las condiciones de la entrega que surgen del presente PLIEGO y de las CONDICIONES GENERALES.

c) Con noventa (90) días de antelación al vencimiento del plazo de la concesión, el COMITENTE recibirá y dará comienzo a la verificación del inventario de los bienes que el CONCESIONARIO no tenga derecho a retirar conforme con lo dispuesto en el apartado a). El inventario se realizará con la intervención del CONCESIONARIO y deberá quedar concluido dentro de los sesenta (60) días de la fecha de recepción. Dentro de los treinta (30) días siguientes a la terminación del inventario, se formularán los cargos por deficiencias visibles en el estado de mantenimiento de

las obras e instalaciones del puerto, por falta de elementos, útiles equipos, artefactos, etc, o por deficiente estado de los mismos.

ARTICULO 66.- INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO POR PARTE DEL CONCESIONARIO. El incumplimiento de las obligaciones impuestas al CONCESIONARIO en el contrato de concesión podrá determinar la rescisión por incumplimiento de los siguientes casos:

1) Que el CONCESIONARIO incurra en incumplimiento reiterado de las cláusulas del presente PLIEGO o de las normas legales y reglamentarias de aplicación.

2) Por grave atraso en el inicio y/o en la ejecución de las obras establecidas en el contrato de concesión conforme al cronograma establecido.

3) Por desobediencia, reticencia u ocultamiento reiterados que obstaculicen el ejercicio de las atribuciones del COMITENTE o de los organismos de control correspondientes.

4) Por no presentar la fianza en los plazos y condiciones establecidos en el presente PLIEGO o por no completarla cuando se hubiere efectuado parcialmente el importe de la misma, o por no renovarla antes que se finalice su vigencia.

5) Cuando el CONCESIONARIO incurra en falta de pago en términos de dos (2) cuotas consecutivas o cuatro (4) cuotas alternadas de las sumas que le corresponden abonar al COMITENTE en concepto de Canon.

6) Por cesión no autorizada de la concesión.

La decisión que declare la rescisión de la concesión por incumplimiento del CONCESIONARIO, podrá tomarla el COMITENTE en forma potestativa, previa intimación, por el término de treinta (30) días corridos, para subsanar lo que fuere materia de requerimiento, sin perjuicio de los recursos o acciones que pudieran corresponder, según las disposiciones legales vigentes. La rescisión en este caso, traerá aparejada la pérdida de la fianza respectiva, sin perjuicio de las multas que correspondiesen aplicar.

El COMITENTE le pagará al CONCESIONARIO, cuyo contrato hubiese sido resuelto por incumplimiento, una suma equivalente a la inversión comprometida y efectuada en el puerto de las obras ejecutadas por el CONCESIONARIO, menos las amortizaciones correspondientes. A tal fin se evaluarán los bienes inmuebles respectivos y los bienes muebles que el COMITENTE resuelva retener por ser necesarios para futuras concesiones.

La valuación de las obras se hará a valores vigentes a la fecha en que se declare la rescisión. De las obras existentes antes de la concesión, se deducirán las amortizaciones que los bienes hayan experimentado por edad, uso y estado de conservación.

No serán reconocidas otras inversiones que las expresamente mencionadas en el Capítulo II del presente PLIEGO, ya que toda otra inversión se considerará abonada por los ingresos referidos a cobros de tarifas.

ARTICULO 67.- QUIEBRA O EXTINCION DEL CONCESIONARIO. La quiebra o extinción de la persona jurídica del CONCESIONARIO podrá determinar la rescisión de la concesión, con pérdida de la fianza respectiva.

El COMITENTE retomará la explotación del puerto, liquidando al CONCESIONARIO las inversiones hechas por el mismo en obras, bienes e instalaciones, con arreglo a lo dispuesto para el caso de rescisión por incumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO.

ARTICULO 68.- MUTUO ACUERDO. El mutuo acuerdo entre el COMITENTE y el CONCESIONARIO extinguirá la concesión en cualquier tiempo, de acuerdo con las condiciones del convenio que se suscriba entre ambas partes.

ARTICULO 69.- RESCATE. El rescate del servicio será causa de extinción de la concesión. Se entiende por rescate la declaración unilateral del COMITENTE, discrecionalmente adoptada, por la que da por terminada la concesión. En este supuesto, el COMITENTE retomará la explotación y el mantenimiento del puerto, liquidando las inversiones hechas en el mismo por el CONCESIONARIO en obras, instalaciones y otros bienes con arreglo a lo siguiente:

a) La valuación de las obras a los efectos del reconocimiento al CONCESIONARIO se hará a valores vigentes a la fecha en que se declare la rescisión. De las obras existentes antes de la concesión se deducirán las amortizaciones que los bienes hayan experimentado por edad, uso y estado de conservación.

b) No serán reconocidas otras inversiones que las expresamente mencionadas en el Capítulo II del presente PLIEGO, ya que toda otra inversión se considerará abonada por los ingresos referidos a cobros de tarifas.

Además abonará aquellas otras inversiones, que aumenten el valor del activo fijo del puerto, también todas las obras que hayan sido previstas o autorizadas por el COMITENTE y cuya inversión no haya recuperado hasta ese momento mediante la percepción de tarifas, en los montos porcentuales establecidos para estas obras en el esquema de ingresos y egresos propuesto por el CONCESIONARIO y aceptado por el COMITENTE.

El COMITENTE indemnizará los daños y perjuicios que sufra el CONCESIONARIO, incluso el lucro cesante correspondiente.

ARTICULO 70.- DESTRUCCION DE LAS OBRAS E INSTALACIONES DEL PUERTO. La destrucción total o parcial de las instalaciones del puerto por culpa o por dolo del CONCESIONARIO, dará derecho al COMITENTE a exigir de aquel la reposición de las instalaciones al estado en que se encontraban antes de producirse el hecho dañoso. En este caso no habrá derecho a solicitar prórroga del plazo de concesión. Asimismo, si no se reparan los daños, no se devolverá la fianza pertinente, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal en que incurriere.

La destrucción total de las obras e instalaciones de la terminal por caso fortuito o fuerza mayor extinguirá la concesión sin pérdida de la fianza respectiva. En este caso la misma será devuelta al CONCESIONARIO una vez satisfechas sus obligaciones

para con el COMITENTE, aplicándose principios similares a los de la rescisión por mutuo acuerdo.

La destrucción parcial de las obras e instalaciones de la terminal por caso fortuito o de fuerza mayor, si fuera superior al diez por ciento (10%) de su valor, dará derecho al COMITENTE para optar entre la extinción de la concesión con devolución de la fianza o la suspensión de sus efectos por el tiempo que tarde el CONCESIONARIO en proceder a la reconstrucción, en cuyo caso la concesión se prorrogará automáticamente por el período necesario para matener la ecuación económica-financiera de la concesión.

La destrucción parcial de las obras e instalaciones del puerto por caso fortuito o por fuerza mayor inferior hasta diez por ciento (10%) de su valor, no extinguirá la concesión, debiendo el COMITENTE proceder a la reconstrucción. En dicho caso la concesión se prorrogará automáticamente por el período equivalente a fin de que no se altere la ecuación económico-financiera de la concesión.

Para todos los efectos previstos en esta cláusula, se entenderá por destrucción de las obras e instalaciones del puerto, las alteraciones sustanciales de sus estructuras, de manera tal que no sea posible reponerlas a su estado normal, sino realizando obras de reconstrucción.

ARTICULO 71.- ABANDONO DE LA CONCESION. La concesión se extingue por el abandono de las instalaciones. Se presume el abandono cuando el CONCESIONARIO, sin causa justificada, deje de prestar servicios durante más de setenta y dos (72) horas seguidas, exceptuando las causas debidas a conflictos laborales, caso fortuito o fuerza mayor. El abandono dará derecho al COMITENTE a retomar la explotación del puerto, con pérdida de la fianza pertinente por parte del CONCESIONARIO. El COMITENTE deberá liquidar y pagar al CONCESIONARIO las inversiones hechas en el puerto en obras, bienes e instalaciones con arreglo a lo dispuesto en el Artículo 66.

ARTICULO 72.- RENUNCIA A LA CONCESION. La renuncia a la concesión por el CONCESIONARIO deberá ser lisa y llana y hecha por escrito ante el COMITENTE. La presentación de la renuncia autorizará al COMITENTE a retomar la explotación y el mantenimiento del puerto.

Se aplicará en este caso lo establecido para el supuesto de rescisión por incumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO, según lo dispuesto en el Artículo 66.

ARTICULO 73.- SUSPENSION DE LA CONCESION. La concesión se suspenderá por las siguientes causas: en el caso de que hechos ajenos al CONCESIONARIO debidamente comprobados le impidan percibir las tarifas, en caso de guerra interior o de grave conmoción, o de hechos o actos de cualquier autoridad pública nacional, provincial o municipal, que obligaren al COMITENTE a ordenar la interrupción de la concesión o que la misma estuviese absolutamente impedida.

La concesión quedará en suspenso hasta el cese o revocación de los actos de interrupción. Si al término de la suspensión y por motivos de la misma, se alterara la ecuación económico-financiera resultante del plan financiero propuesto por el CONCESIONARIO, ambas partes pactarán su restablecimiento y redactarán el convenio

al que serán aplicables las normas del PLIEGO que rigen el presente contrato de concesión en todos aquellos aspectos que puedan mantenerse inalterables, el que se elevará al Gobierno Provincial para su aprobación.

ARTICULO 74.- CESION DE LA CONCESION. El CONCESIONARIO no podrá, en ninguna circunstancia, ceder la concesión sin aprobación previa por parte de la AUTORIDAD PORTUARIA.

CAPITULO VIII

DEL INCUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LAS PARTES

ARTICULO 75.- INCUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES RELATIVAS AL PROGRAMA DE INVERSION.

a) Comienzo de las obras. El incumplimiento de las fechas de inicio de cada una de las obras indicadas en el cronograma de avance de obra presentado con la oferta, dará lugar a una penalidad equivalente al cero coma cinco por mil (0,5 o/oo) del total de la inversión, por día corrido de atraso. Esta penalidad comenzará a regir en forma automática a partir de la fecha que resulte de adicionar a la fecha prevista por el cronograma para el inicio de obra, un diez por ciento (10%) del tiempo de duración de la obra.

b) Plazo de ejecución. El incumplimiento del plazo de ejecución total de los trabajos establecidos para cada una de las obras indicadas en los cronogramas de avance de obra presentados en la oferta, dará lugar a la aplicación de una penalidad equivalente al cero coma cinco por mil (0,5 o/oo) del total de la inversión por cada día de atraso. Esta penalidad comenzará a regir en forma automática a partir de la fecha de finalización de obra establecida en el cronograma correspondiente, salvando las justificaciones legales correspondientes.

c) Vencimiento. Transcurrido el veinte por ciento (20%) de la duración de la obra en el atraso del inicio de las obras o de la finalización de su ejecución, conforme con el cronograma aprobado, se podrá proceder de acuerdo con lo establecido en el Artículo 66, inciso 2 del presente PLIEGO.

d) Trabajos defectuosos. El CONCESIONARIO será responsable de la correcta ejecución de los trabajos de tal suerte que resulten enteros, precisos y adecuados a su fin, en la forma que infieren los planos, especificaciones y demás documentos integrantes del contrato. La existencia de cualquier trabajo defectuoso, a criterio del COMITENTE, que no cumpla con las especificaciones técnicas presentadas en la oferta, o no esté ejecutado de acuerdo con las reglas del arte de la construcción, se hará constar por escrito con vista al CONCESIONARIO, quien procederá a repararlo o reconstruirlo en el término que se fije. Si el CONCESIONARIO no estuviese de acuerdo con la observación formulada, podrá recurrirla dentro de los cinco (5) días siguientes. Si el COMITENTE, pese al descargo efectuado por el CONCESIONARIO, insistiera y dispusiera la demolición o reconstrucción de los trabajos defectuosos, el CONCESIONARIO deberá ejecutar tales

trabajos dentro del plazo fijado por el COMITENTE, sin perjuicio de que el CONCESIONARIO prosiga con el recurso correspondiente.

ARTICULO 76.- INCUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES ASUMIDAS RESPECTO DE LA EXPLOTACION Y PRESTACION DE SERVICIOS. La AUTORIDAD PORTUARIA, en ejercicio del control de las obligaciones del CONCESIONARIO durante el período de concesión, deberá formular por escrito las observaciones que considere pertinentes respecto de los incumplimientos observados en la operativa general del puerto, con vista al CONCESIONARIO, quien podrá recurrir dentro de los cinco (5) días. Si el COMITENTE, pese al descargo, insistiera en la observación y el CONCESIONARIO no cumpliera lo requerido, se hará pasible de una multa equivalente al uno por ciento (1%) del Canon Fijo por día de incumplimiento, pudiendo luego procederse de acuerdo con el Artículo 66 del presente PLIEGO.

ARTICULO 77.- INCUMPLIMIENTOS IMPUTABLES AL COMITENTE. Si el COMITENTE dejare de cumplir cualquiera de las obligaciones a su cargo estipuladas en la concesión, el CONCESIONARIO deberá intimar su cumplimiento. Si al vencimiento de treinta (30) días corridos contados desde la fecha de intimación al COMITENTE, este no diere cumplimiento a la obligación requerida y ello afectare sustancialmente el equilibrio de la ecuación económica-financiera de la concesión, el CONCESIONARIO tendrá derecho a:

a) solicitar la prórroga del plazo de la concesión a fin de restablecer la ecuación económico-financiera de la concesión.

b) rescindir el contrato de concesión, en cuyo caso el COMITENTE se hará cargo del puerto, liquidando las inversiones hechas en obras, bienes e instalaciones, aplicándose lo previsto para el supuesto de rescate de la concesión.

ARTICULO 78.- FACTURACION Y PAGO DE PENALIDADES. Frente a la comprobación de cualquier incumplimiento, la AUTORIDAD PORTUARIA en ejercicio del control de las obligaciones del CONCESIONARIO, previa intimación por el plazo que considere pertinente, comunicará al CONCESIONARIO en forma fehaciente el monto de la multa a aplicarse en concepto de penalidad, la que deberá abonarse en el plazo que fije la comunicación o juntamente con el pago mensual del canon fijo. Todo ello sin perjuicio de que la situación que originó el incumplimiento quede subsanada. La mora se producirá por el solo vencimiento del plazo fijado sin necesidad de interpelación judicial o extrajudicial alguna.

ARTICULO 79.- OBLIGACIONES DEL GOBIERNO PROVINCIAL. El Gobierno Provincial por intermedio de la AUTORIDAD PORTUARIA otorgará todas las certificaciones y constancias suficientes y necesarias a efectos de que el CONCESIONARIO pueda llevar a cabo la realización de toda clase de trámites ante organismos nacionales, provinciales y municipales y otros organismos públicos y privados.

A N E X O "A"

INFORMACION TECNICA

La información técnica que se adjunta tiene carácter indicativo. Todas las dimensiones, cotas y superficies mencionadas en la misma, indican un orden de magnitud. Su verificación correrá por cuenta del OFERENTE.

Las cotas están referidas en todos los casos al Cero del hidrómetro de Formosa.

1. UBICACION

El puerto está ubicado sobre la margen derecha del Río Paraguay aguas abajo de la Ciudad de Formosa en la desembocadura norte del Riacho de Oro.

2. LIMITES DEL PUERTO

Hacia el norte y noreste: Río Paraguay.

Hacia el sur: Riacho de Oro.

Hacia el suroeste: sector sur, predio y cosnstrucciones del elevador de granos; sector norte, acceso y zona de relleno, defensa de costa y ampliación futura.

3. MEDIDAS GENERALES

El puerto tiene una forma irregular que puede asemejarse a un trapecio con las siguientes medidas aproximadas:

Longitud media: 285 m.

Ancho máximo: 82 m.

4. SUPERFICIES Y COTAS DEL PUERTO

Superficie total: 22.600 m² (aprox)

Superficie útil de playa: 10.000 m² (aprox)

Cota de coronamiento media: + 11,00 m.

5. FRENTES DE ATRAQUE

Los frentes se componen de un frente principal paralelo al río y uno secundario ubicado aguas arriba, con dirección oblicua con relación al río. Ambos frentes se enlazan mediante un tramo curvo.

El frente principal tiene incorporado en su extremo aguas abajo, un segundo frente a nivel más bajo para la atención de embarcaciones cuando el río tiene aguas bajas.

Las estructuras de muelle están construidas con paneles de hormigón armado con una viga de coronamiento, empotrados en el suelo y anclados en su extremo superior. La zona portuaria fue elevada a la cota actual mediante refulado hidráulico de arena.

5.1 Frente Principal

a) Tramo a nivel de coronamiento

Longitud total: 225,82 m

Longitud rectilínea: 212,34 m

Cota de profundidad a pie de muelle: + 2,00 a + 4,00 m.

Cota profundidad de proyecto: - 2,00 m.

Equipado con bitas de amarre, falta completar la instalación de defensas de goma.

b) Tramo a nivel intermedio

Longitud útil: 60,00 m

5.2 Frente secundario

Longitud total: 90,52 m

Longitud rectilínea: 77,52 m

Cota de profundidad a pie de muelle: + 2,00 a + 5,00 m.

6. CONSTRUCCIONES

Hay un depósito cubierto con estructura de hormigón armado, paredes de mampostería y techo de chapa con cabriadas metálicas.

Superficie cubierta: 1.250 m².

Además hay dos edificios para administración, vestuarios y baños.

Superficie cubierta: 350 m².

7. INSTALACIONES

Instalación eléctrica con tablero de control y red de distribución.

Instalación de alumbrado con tres torres de iluminación.

Instalación de desagüe con un sistema de recolección posterior.

Instalación de agua con un tanque elevado para almacenamiento y la red de distribución.

Instalación antiincendio.

8. ACCESO

Vial: por calle de tierra sin pavimento. No hay garita de ingreso.

Ferroviario: está previsto un acceso ferroviario por la prolongación del ramal existente desde la estación ferroviaria de Formosa hasta la posta petrolera.

10. PAVIMENTO

El pavimento de la franja de transferencia y de la playa portuaria está constituido por bloques de hormigón del tipo Unistein asentados sobre una capa de arena compactada.

11. VIAS FERREAS

En el muelle están instaladas las vías férreas para su enlace con el ramal ferroviario previsto.

12. INSTALACION PARA LA CARGA DE AGROGRANELES

El puerto limita en su parte posterior con un elevador para agrograneles parcialmente construido. El embarque de los agrograneles en el muelle, está previsto por medio de una cinta transportadora que se instalará desde el elevador hasta el frente principal del puerto. Dicha cinta correrá por una galería elevada, que se apoyará en dos pilas ubicadas a los costados del depósito y una torre de embarque construida en el sector central del frente principal.