

ABEL ERNESTO AIRALDI

Ingeniero en Construcciones
Ingeniero Civil

OFICINA: CATAMARCA 922-3er. PISO

Tel. (03783)-427140/466945 Fax (03783)-436945

PARTICULAR: MISIONES 1054

Tel. (03783)-424715 Fax 430549

PROVINCIA DE CORRIENTES

ELABORACION DEL PLIEGO LICITATORIO

PARA LA NUEVA TERMINAL PORTUARIA DE

ITUZAINGO

EXPERTO: *Ing. ABEL ERNESTO AIRALDI*

INFORME FINAL

1. ESTUDIO DE LOS ANTECEDENTES DISPONIBLES

A los efectos de analizar y merituar los distintos aspectos que inciden en el Proyecto del Nuevo Puerto de Ituzaingó –en general- y en el Proceso Licitatorio para la Construcción de la Nueva Terminal Portuaria –en particular-; se analizaron detenidamente los Antecedentes vinculados al mismo y sobre todo, los Informes Finales de los Estudios elaborados por la Provincia de Corrientes con la Asistencia Financiera del Consejo Federal de Inversiones:

- Estudio de Prefactibilidad para el Puerto de Ituzaingó (Abr-99).
- Anteproyecto Preliminar del Puerto de Ituzaingó (Abr-99).
- Estudios Hidráulicos y Geotécnicos para el Puerto de Ituzaingó (Jun-2000).
- Anteproyecto Definitivo del Puerto de Ituzaingó (Jul-2000).

1.1. Resumen de los Antecedentes Disponibles

Al respecto, y resumiendo los Contenidos Principales de los Estudios mencionados, podemos señalar lo siguiente:

1.1.1. Estudio de Prefactibilidad para el Puerto de Ituzaingó

➤ Consideraciones Generales

El escenario en el que se consideró el Estudio de Prefactibilidad del "Puerto de Ituzaingó" tuvo como marco la Región Norte, conformada por las cuatro Provincias del NEA (Misiones, Formosa, Chaco y Corrientes) y las cinco Provincias del NOA (Tucumán, Salta, Jujuy, Santiago del Estero y Catamarca), cuya institucionalización como Región Socioeconómica tuvo ya principio de formalización con la suscripción del TRATADO INTERPROVINCIAL, celebrado en Salta el 9 de Abril de 1999.

La Región Norte ocupa, en el País, el último lugar en término de desarrollo relativo. Su P.B.G. (sumados los de las 9 Provincias) es equivalente al de la Provincia de Córdoba tomada individualmente. Y ésta es, a su vez, aproximadamente la quinta parte de la Provincia de Bs. As., tomando esos mismos indicadores. Ello, a la vez de poner en evidencia dramáticas asimetrías que - según estudios de convergencia sobre las Regiones Argentinas - permanecieron constantes durante 40 años (1953 - 1994) y se agravaron en los últimos 6 años, nos debe dar la pauta de la importancia que tiene todo aquello que implique generar las condiciones para un mayor ritmo de desarrollo.

Las decisiones públicas tienen un rol preponderante en la creación de dichas condiciones, y la implantación de infraestructuras de transporte que mejoren la competitividad de la producción regional es, precisamente, una de esas condiciones.

Así como es insoslayable asumir la responsabilidad del hacer por nosotros mismos mucho mas de lo que hasta ahora hemos hecho (como dirigencia política, como conducción institucional y como comunidad), es preciso identificar lo que a la Región adeuda el País. Uno de los objetivos expresamente establecido del Tratado de Yacyretá, era el de producir un proceso de desarrollo en el área de influencia de la Represa. Es una deuda del País con la Región, pues no fue cumplido hasta el presente. A nuestro juicio este concepto debe gravitar al momento de las gestiones para la concreción del "Puerto de Ituzaingó".

Si bien un escenario de Evaluación Técnica de un proyecto de esta naturaleza debe guardar la ortodoxia de considerar circunstancias actuales y las proyecciones estimadas de ellas, y así se ha hecho, se debe pensar que la dinámica de un posible proceso de desarrollo en la Región ampliaría notablemente el grado de justificación encontrado para la implantación del Puerto de Ituzaingó.

➤ Consideraciones Particulares

Dicho estudio fue consecuencia de una decisión de Política Portuaria Provincial delineada por el Poder Ejecutivo hacia principios de 1998. En dicha oportunidad se definió que, en orden al manejo de cargas, quedaban identificadas como áreas portuarias a estudiar y - eventualmente - desarrollar, las de zona de Goya, Confluencia, Ituzaingó - Ita Ibaté y Monte Caseros, esta última sobre el Río Uruguay. A título informativo puede decirse que se han ejecutado, al nivel de Prefactibilidad, los estudios del Puerto de Goya. Los correspondientes al Puerto en Confluencia, están concluidos y forman parte de los estudios del Complejo Multimodal de Cargas Corrientes - Chaco.

➤ Del Impacto Ambiental

La Evaluación del Impacto Ambiental, que abarca un capítulo específico, se desarrolló sobre ocho variantes iniciales. En una evaluación preliminar se desecharon 3 de ellas. En una segunda selección, resultaron seleccionadas dos alternativas de implantación.

A manera de **primera conclusión**, podríamos decir que las dos implantaciones definidas como de menor impacto ambiental negativo (la del km. 1449 y la de "Zabala Cué" en el km. 1437) tienen, en orden a este concepto, un similar valor de ponderación.

➤ De la Evaluación Económica

Como se sabe, esta evaluación está indicada a fin de llegar a determinar un parámetro representativo del beneficio o perjuicio que el sistema económico - social, en sentido global, recibiría como resultado de la ejecución de la Obra prevista. Así, si se llegara a determinar un VANS (Valor Actual Neto Social) de signo negativo, podríamos colegir un perjuicio para el sistema Económico - Social derivado de la ejecución de la Obra. Si el VANS resultara de signo positivo, podríamos colegir un beneficio para dicho sistema. El quantum, en cualquiera de los sentidos, constituye un "parámetro de valor".

En el presente estudio tomando una tasa de descuento del 12% anual - valor utilizado en la República Argentina por convención con Organismos Multilaterales de Créditos -, se obtuvo un VAN de \$ 37.990.652 (Pesos Treinta y Siete Millones Novecientos Noventa Mil Seiscientos Cincuenta y dos). A su vez, otro indicador un poco más difícil de conceptualizar, pero igualmente válido, la TIRS (Tasa Interna de Retorno Social) resultó, para el Escenario Básico de Cargas, de un 46%.

El conocer esto nos permite formular una **segunda conclusión** relevante al nivel de Prefactibilidad: la construcción del Puerto de Ituzaingó, dentro de los parámetros establecidos, se podría calificar como "Altamente Rentable" desde el punto de vista económico - social.

➤ De la Evaluación Financiera

Se titula así a la determinación de la rentabilidad de la Obra desde el punto de vista del inversor. Como se pensó inicialmente en un Esquema de Concesión tipo C.O.T., serían los resultados que obtendría el Inversor Privado. De todas maneras, la evaluación es igualmente válida sea cual fuere el origen del capital de inversión. Sea privado o público. Los parámetros, considerados adecuados, se consignan y fundamentan a lo largo del capítulo correspondiente.

Los resultados obtenidos nos permiten formular una **tercer conclusión** relevante: como inversión de riesgo, totalmente privada, la Obra no sería Factible; con un esquema tarifario compatible con el desarrollo económico global.

➤ De la Conclusión Final

Es obvia entonces **la Conclusión Final**. La factibilidad, desde el punto de vista de la inversión privada de riesgo, se daría si dicha inversión fuera complementada, en una cierta magnitud, con Inversión Pública.

Así mismo, si en su oportunidad se tomara una decisión afirmativa en tal sentido, entendemos que la misma estaría plenamente justificada, no solo por la mayoría de los conceptos señalados en "Consideraciones Generales" consignados al principio, sino fundamentalmente por la magnitud del beneficio global que el sistema económico - social recibiría de la Obra, el que se ha determinado en la "Evaluación Económica".

Se pueden sugerir sobre la base de lo antes expuesto, **dos criterios alternativos posibles**, válidos para el caso de que la Administración opte por una figura de Contratación encuadrada en el sistema C.O.T. con Inversión Pública Complementaria:

- ◆ El de contemplar en los Pliegos de Condiciones, como variable de adjudicación, la **menor Inversión Pública Complementaria** requerida por el Oferente (con Tarifas de Transferencia Fijas).

- ♦ El de contemplar en los pliegos de Condiciones, como variable de adjudicación, la **menor Tarifa Básica de Transferencia** (con Inversión Pública Complementaria Fija y Tarifa Tope).

*En el **primer caso**, el sistema de competencia (Licitación Pública) favorecerá una menor Inversión Pública Complementaria. En el **segundo caso** se favorecerá a los directos usuarios del Puerto, con la menor Tarifa de Transferencia.-*

1.1.2. Anteproyecto Preliminar del Puerto de Ituzaingó.

➤ Consideraciones Generales

Para cubrir las tareas prevista en el presente Estudio, se llevaron a cabo un conjunto de actividades descriptas la mayoría de ellas en el **INFORME DE AVANCE** (NOV- 98), oportunamente elevado y aprobado por el Consejo Federal de Inversiones.

Con la información relevada posteriormente, se elaboró un **INFORME PARCIAL** (ENE-99), en el que se trató de reflejar en forma sintética todo lo captado y analizado referente a las Cargas que transitan el Area de Influencia: TEMA 1 y la Factibilidad Técnica del Puerto Ituzaingó: TEMA 2.

En el **INFORME FINAL** se presenta el trabajo terminado sobre los dos temas antes citados, mas el análisis efectuado con relación al TEMA 3 sobre el Régimen de Construcción y Explotación del Puerto Nuevo para Ituzaingó.

➤ Tema 1

Referente al **TEMA 1**, se partió de un relevamiento general del transporte de cargas en toda la región, para concluir en un análisis de detalle de los costos y de los volúmenes de cargas del Area de Influencia. Así se efectuó en primera instancia, y se lo explicita entre las páginas 1 al 17, un Análisis del Tráfico Fluvial, Carretero y Ferroviario, con valores de Costos del Transporte de Cargas relevado en Puertos de la región.

Posteriormente, y para poder centrar el análisis, se realizó una identificación preliminar del Area Potencial de Gravitación, detallando los indicadores básicos (demográficos, económicos, etc.) de la misma, y analizando todo el movimiento de cargas que en la misma se realiza: Páginas 17 a 32.

En una etapa posterior del trabajo, se pasan a precisar todos los flujos (de subida y de bajada) de interés de cargas en el Area de Influencia, agregando un informe sobre la infraestructura de transporte disponible, desde las páginas 32 a la 41.

Como paso previo a la asignación de cargas al Nuevo Puerto de Ituzaingó, se identificaron y analizaron luego los itinerarios alternativos para el movimiento de cargas del Area de Influencia: Pág. 41 a 54.

Formuladas luego las Hipótesis de Atracción del Tráfico Fluvial (Pág. 54 a 59) se procedió a calcular la Demanda Potencial en un Escenario Básico (Pág. 59 a 63), los Indicadores de Desarrollo con los cuales efectuar la Proyección de Tráficos (Pág. 63 a 65). **Como conclusión**, se efectuó la Asignación Teórica de Cargas en los años "0", "5", "10" y "25" (Pág. 65 y 66) y la Repartición Mensual del Tráfico Fluvial (Pág. 66). Los Gráficos y Planillas referente al TEMA 1 se acompañan entre las páginas 67 y 146.

➤ Tema 2

Con relación al **TEMA 2**, se realizó en primer lugar un relevamiento de la Infraestructura Portuaria disponible en el Area de Influencia, con un diagnóstico que permita identificar las ventajas y desventajas en cada caso (Pág. 147 a Pág. 154).

Se realizó también una descripción de la Infraestructura de Transporte asociada (Pág. 154 a Pág. 162), de las Condiciones de Navegación en la Hidrovía (Pág. 162 a 164) y de la Flota Fluvial disponible (Pág. 164 a 173).

Luego se identificaron y merituaron los aspectos a considerar para seleccionar la mejor localización portuaria (Pág. 173 a 184).

Del análisis efectuado al respecto (Pág. 184 a 186), **surge la conclusión** acerca de la conveniencia de construir un Nuevo Puerto, identificándose dos Alternativas de localización como más favorables.

Posteriormente, y sobre la base de los valores de cargas asignados (Ver TEMA 1), se efectuó el diseño (al nivel requerido de Anteproyecto Preliminar) del Nuevo Puerto, describiéndose los Accesos, la Ubicación con respecto al Canal de Navegación, la Infraestructura Portuaria con sus distintos subsistemas: Muelles de Atraque, Almacenamiento y Manipuleo de la Carga (Pág. 186 a 195).

Finalmente, se realizaron los cálculos de los Costos de Inversión, Operación y Mantenimiento para todo el horizonte de análisis considerado (Pág. 195 a Pág. 201).

En los **ANEXOS** se detallan los cálculos efectuados (Anexos A al D) y la información relevada (Anexos I al V).

➤ Tema 3

En el **TEMA 3** (Pág. 210 a 218), se efectúa un análisis completo de la normativa vigente en materia Portuaria y de Navegación, y también del marco provincial que podría servir de base para encarar la Construcción y Explotación del Nuevo Puerto.

➤ Conclusión General

Como **Conclusión General** se puede decir que en el marco de una política de desarrollo productivo, que acompañe particularmente el crecimiento verificado por el sector forestal, la Provincia de Corrientes está en condiciones de llevar adelante las acciones que permitan la construcción y explotación de un Nuevo Puerto en Ituzaingó, complementando medidas puestas en vigencia en el ámbito Provincial y Municipal, además del impacto que la Ley de Inversiones para Bosques Cultivados (25.080/98) tiene en el escenario provincial y regional. No existen restricciones al respecto ni desde el punto de vista técnico ni desde el punto de vista legal.

1.1.3. Estudios Hidráulicos y Geotécnicos para el Puerto de Ituzaingó

➤ Consideraciones Generales

Las tareas encomendadas tuvieron como objetivo principal determinar con suficiente precisión, los parámetros hidráulicos y geotécnicos del emplazamiento seleccionado para la implantación de un Nuevo Puerto en Ituzaingó, a fin de disponer de la información técnica adecuada que posibilite desarrollar el Anteproyecto Definitivo del mismo. El alcance de los trabajos comprendió la realización de los Estudios Hidráulicos y Geotécnicos y la elaboración de los Informes Técnicos correspondientes.

Para lograr el objetivo propuesto se desarrollaron las tareas que en forma resumida se detallan a continuación y cuyo desarrollo completo se describen en los capítulos correspondientes del Informe Final presentado y aprobado oportunamente.

➤ Estudios Hidráulicos

Estos estudios suministran estimaciones del impacto del Proyecto en el comportamiento hidráulico y morfológico del Río Paraná, así como también permiten establecer criterios de diseño suficientes para la realización del Anteproyecto Definitivo. Las Tareas desarrolladas en este punto fueron las siguientes:

- ❑ Se recopilaron datos y antecedentes referidos a las series cronológicas de niveles hidrométricos en Ituzaingó e Ita Ibate, curvas h - q en Posadas e Ituzaingó, perfiles batimétricos efectuados por la E.B.Y., relevamientos batimétricos efectuados por el Distrito Paraná Superior de la ANVN, secuencia cronológica de caudales turbinados por Yacyretá, etc.
- ❑ Con la información obtenida sobre niveles hidrométricos se efectuó un análisis estadístico de los mismos, confeccionándose tablas y gráficos con niveles máximos, mínimos, medios, mínimo mensual y promedio de mínimos mensuales, promedio de medios mensuales, etc.

- ❑ Con los datos estadísticos se confeccionaron curvas de frecuencia y duración de niveles; se calcularon la distribución de valores extremos y se calcularon las alturas hidrométricas para recurrencias de 5; 10; 50; 100; 500 y 1.000 años.
- ❑ Analizada la documentación básica obtenida se realizaron tareas de campo para complementar las mismas. Se realizaron cuatro perfiles topobatimétricos con medición de velocidades y un aforo detallado utilizando un equipo ADCP configurado para celdas de 0,50 metros. Se efectuó una corrida de flotadores con apoyo de una estación total y embarcación; se tomaron valores de tiempo y posición de cada flotador a efectos de determinar la velocidad media. Se tomaron muestras del material en suspensión y del material de fondo, se remitieron las muestras al laboratorio donde se obtuvieron tamaño de partículas, porcentajes, granulometría; etc.
- ❑ Con la información obtenida de los aforos realizados y los caudales erogados por la represa de Yacyretá por el Brazo Principal y por el Brazo Aña Cuá, se estimó una distribución de caudales a la altura del Puerto proyectado.
- ❑ Con la información recopilada y la obtenida de las tareas de campo se confeccionaron dos modelos hidrodinámicos de la zona de emplazamiento, un modelo general de 100 m. de paso de malla y una extensión 7 x 5 km. y un modelo de detalle con paso de malla de 25 m. en una extensión de 2.250 m. x 1.250 m. en el área del muelle. Se calcularon los caudales que ingresan al brazo del emplazamiento para cuatro escenarios: aguas bajas, aguas medias, aguas altas y un evento con tiempo de retorno de 100 años.
- ❑ Confeccionados los modelos hidrodinámicos se efectuaron diversas corridas para su calibración. Una vez obtenida la misma se incorporó al modelo la obra con la implantación y características previstas en el Anteproyecto Definitivo.

- ❑ Con los modelos calibrados se procedió a efectuar una serie de corridas con y sin obra y para diversos niveles hidrométricos, donde se obtuvieron datos sobre los efectos hidrodinámicos y de erosión y/o sedimentación producidos en el cauce por la implantación de las obras.
- ❑ Con los parámetros obtenidos de la modelación hidrodinámica y recurriendo al método de calculo de la Hidraulic Engineering Circular (HEC) 18, se procedió a calcular la erosión local en los Duques de Alba y en el Muelle de Tablestacas.

➤ Estudios Geotécnicos

Los estudios geotécnicos realizados tienen como objetivo conocer los parámetros del suelo de fundación que permitan determinar el tipo de fundación y las características constructivas de los elementos constitutivos del puerto. Las tareas realizadas son las que a continuación se detallan:

- ❑ En primer termino se realizaron gestiones ante la EBY y la Municipalidad de Ituzaingó para obtener la información geotécnica disponible.
- ❑ Se realizaron tres perforaciones de sondeo, dos de 15 m. y una de 20 m. de profundidad. Las ubicaciones se detallaron en Planos que se acompañan al Informe.
- ❑ Durante las perforaciones se realizaron Ensayos de Penetración Estándar (SPT), medición del nivel freático y extracción de muestras.
- ❑ Con las muestras obtenidas se efectuaron en laboratorios los análisis granulométricos, determinación de peso específico, etc.
- ❑ Con los datos obtenidos de laboratorio y de los ensayos SPT se calcularon los Parámetros de Resistencia para Fundaciones Profundas.

➤ Principales Conclusiones

Las **principales conclusiones** que se obtuvieron del trabajo realizado se dividen en dos temas principales: Los "Estudios Hidráulicos" y Los "Estudios Geotécnicos".

Todo dentro de la **principal conclusión**, que es la Factibilidad de ejecución del Puerto de Ituzaingó tal como esta previsto en la variante analizada y eventualmente en otras que tengan menor avance respecto al cauce del río.

Conclusiones de los Estudios Hidráulicos

- ❑ La presencia de la obra tiene escasa incidencia en la velocidad de escurrimiento en el cauce principal.
- ❑ La dirección del flujo en el cauce principal sufre solamente pequeñas variaciones.
- ❑ Dado que el avance del muelle sobre la sección del río no implica una variación importante de la sección natural del escurrimiento y siendo la orientación del muelle paralela a la del Flujo, no se producen grandes perturbaciones en el escurrimiento salvo en el área cercana a su pared lateral aguas arriba y aguas abajo.
- ❑ Los valores máximos de erosión y sedimentación de tipo general, obtenidos con la presencia de las obras, muestran un impacto bajo respecto a la mecánica general de transporte de sedimentos de un río como el Paraná.
- ❑ La erosión localizada calculada para los Duques de Alba (3,35m), es compatible con el tipo de fundación proyectada y solo debe tenerse en cuenta para el calculo de longitudes.
- ❑ La máxima erosión localizada calculada para el muelle de tablestacas, es de magnitud importante (16,6m) al pie de la obra, por lo tanto el proyectista deberá tomar medidas de protección contra la erosión para asegurar la estabilidad de las mismas.

Conclusiones de los Estudios Geotécnicos

- ❑ Los sondeos realizados muestran una cierta homogeneidad en los suelos encontrados; arenas medianas mal granuladas, con densidad medias; altas y muy altas.

- ❑ Las arenas encontradas son aptas y dan buenos valores de resistencia para Fundaciones profundas; ya sean pilotes excavados, pilotes hincados o tablestacas hincadas.
- ❑ Los valores obtenidos deben tenerse en cuenta como una primera aproximación a los efectos del diseño de las Fundaciones, dado que las obras principales se ejecutan en el cauce del río y aproximadamente a 80 mts de los sondeos efectuados. Los valores de resistencia pueden tener variaciones importantes, por lo que se recomienda la verificación con sondeos en el lugar para la fase previa a la ejecución de las Fundaciones.

1.1.4. Anteproyecto Definitivo del Puerto de Ituzaingó

➤ Consideraciones Generales

En primer lugar parece conveniente efectuar una síntesis de las tareas realizadas, las que se desarrollaron en coordinación con el equipo que efectuó los "Estudios Geotécnicos e Hidráulicos para el Puerto de Ituzaingó".

Las mismas se iniciaron con una completa RECOPIACION DE ANTECEDENTES específicos, referidos a Estudios anteriores vinculados al presente tema -en general- y a las condiciones topográficas del área en cuestión -en particular-. Los mismos, que resultaron de una minuciosa investigación en oficinas públicas en Ituzaingó, Corrientes y Buenos Aires, se detallan en adjuntos del Informe Final.

Luego de varias recorridas, terrestres y fluviales, se identificó el Area de Proyecto y se localizaron los puntos fijos colocados por distintas reparticiones, decidiéndose luego los que servirían de apoyo para los levantamientos planialtimétricos respectivos. Se realizó luego la completa nivelación del Area de Proyecto, en un área que (incluyendo los accesos) supera las 30 Has.

Se colocaron puntos fijos reglamentarios, acotados según relacionamiento con puntos del IGM. Todo ello representado debidamente en planos (en los que además se dibujaron las curvas de nivel y los detalles de hechos existentes de interés); adjuntándose además las Planillas de recopilación de datos y de cálculo correspondientes, y las Memorias del trabajo realizado.

Teniendo en cuenta las recomendaciones que surgieron de los Estudios Geotécnicos e Hidráulicos antes mencionados, se procedió a elaborar el Anteproyecto del Puerto de Ituzaingó. Se trabajó al respecto, con las pautas surgidas de Estudios anteriores en lo referente a la zonificación de Areas Portuarias, a los Costos de Transferencia Portuaria y a los Volúmenes de Cargas Transferidas por medio del Puerto.

El Anteproyecto realizado incluyó el diseño de todos los componentes del Area Portuaria, respetando la construcción en Etapas prevista para optimizar las inversiones que se efectúen y evitar capacidad ociosa.

Se efectuaron visitas a otros Puertos en que se operan cargas forestales, a los efectos de analizar la operación portuaria y los utilajes adecuados. A partir de tales pautas, se identificaron y dimensionaron los subsistemas identificados para el Nuevo Puerto, considerando la premisa fundamental de no producir estrangulamiento en ninguno de ellos, analizando los medios de transporte y escogiéndose una alternativa que implique menores costos de inversión y de operación.

Posteriormente, se calcularon los Costos de Inversión determinándose los Análisis de Precios de los ítems que componen la ejecución de la Obra y elaborándose los Cómputos de los mismos, con los cuales se confeccionó el respectivo Presupuesto. Todo esto para cada una de las Etapas en que se moduló la ejecución del Proyecto, atendiendo a cubrir las cargas transferidas en el horizonte proyectado del análisis de cargas (25 años).

Se calcularon además los Costos de Mantenimiento de la Infraestructura Portuaria, así como los Costos Fijos Anuales de Administración y Operación Portuaria, y también los Costos Variables que incidirán en la determinación de los Costos de Transferencia Portuaria. Todo esto se realizó para cada una de las Etapas antes mencionadas.

En todos los casos se elaboró la Documentación Gráfica correspondiente, incluyendo Planos Generales, de Instalaciones y de Estructuras.

Finalmente se realizó un análisis de las Alternativas de Financiamiento disponibles con sugerencias y recomendaciones, incluyendo en el Capítulo respectivo los lineamientos de Pliegos de Condiciones para la Construcción del Nuevo Puerto por medio de una Licitación de Obra Pública y/o de Concesión de Obra y Servicio Público.

➤ Conclusiones

En el contexto de la Información analizada, de los Estudios efectuados y de la situación de la Provincia en general y de la región Nordeste en particular; surge **como principal conclusión** claramente un panorama promisorio en lo referente al desarrollo de un polo económico importante en dicha área.

Sin embargo, a pesar de que varias de las premisas que para la consolidación definitiva de dicho escenario ya se han dado (vigencia de las Leyes de Puerto y de Inversiones Forestales, promoción para la radicación de Industrias en Ituzaingó a partir de la transferencia de equipamientos de la EBY, etc.), hay otras que necesariamente deberán concretarse, y en la que la Provincia y el Municipio tendrán que ejercer un protagonismo permanente. Sin dudas una de ellas es el de la concreción de Obras de Infraestructura, para lo cual el Proyecto del Nuevo Puerto es un eslabón importante.

Pero también lo es, y adquiere en éste sentido el carácter de precedencia inevitable, la ejecución de las postergadas obras del Dragado y Balizamiento de la Hidrovía Paraná - Paraguay al Norte de la Ciudad de Santa Fe (Km 584 de la Hidrovía).

Particular énfasis tendrán que poner entonces la Provincia y el Municipio en el urgente inicio de las mismas, sobre todo en el tramo del Río Paraná desde Santa Fe hasta Confluencia (Km 1240 de la Hidrovía) y del Alto Paraná desde Confluencia hasta Iguazú (Km 1927 de la Hidrovía) o al menos hasta Ituzaingó (Km 1454) o Posadas (Km 1616).

En cuanto a las cuestiones reglamentarias del Nuevo Puerto, particular atención deberá ponerse en lo referente al cumplimiento de lo establecido en la Ley Nacional 24.093/92 y su Decreto Reglamentario N° 769/93.

Digamos con respecto a dicha Ley, que la misma (sancionada el 3 de junio de 1992 y promulgada el 24 de igual mes y año), es aplicable a 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 Argentina. Establece que los puertos (tanto estatales como de particulares, comerciales como industriales, que involucren al comercio internacional o interprovincial) requieren habilitación del Poder Ejecutivo Nacional, con la comunicación de dicha decisión al Congreso Nacional.

Con respecto al Decreto mencionado (de fecha 19 de abril de 1993) digamos que establece con mas precisión los aspectos referentes a la habilitación de los puertos que tramiten los titulares del dominio de cada puerto y a la operación de los mismos.

La Provincia deberá cumplimentar las exigencias establecidas en dicha reglamentación (y en particular la Disposición 872/63), continuando con las tramitaciones ya iniciadas a través del Expediente MEYOSP N° 554-001650/99.

A su vez, la Provincia deberá efectuar las gestiones para la disposición del terreno en que se concretaría el Proyecto del Nuevo Puerto, para lo cual se disponen de varias figuras (Cesión, Donación, Expropiación) sobre las que, las áreas pertinentes del Estado Provincial, deberán aconsejar previo a las tramitaciones respectivas.

La combinación de todos los factores antes señalados entendemos tendrá resultados favorables, considerando a su vez el contexto del Proceso de Integración Regional y de las obras previstas en el Plan Federal de Infraestructura. Requerirá, eso sí, un accionar permanente, decidido y coordinado del sector público en sus distintos niveles (nacional, provincial y municipal) para que se concrete lo mas pronto posible. La necesidad de generar una transformación estructural en la economía Provincial, a los efectos de contar con un sector productivo en expansión, creemos lo justifica ampliamente.

1.2. Conclusiones Generales

Sobre la base de todo lo antes señalado, surgen las siguientes conclusiones:

- En el Area de Influencia analizada, es conveniente el desarrollo de un Area Portuaria a partir de la construcción de una Nueva Terminal Portuaria.
- La misma debe ubicarse aguas abajo de la esclusa de navegación de Yacyretá, en las inmediaciones de la localidad de Ituzaingó.
- Existen localizaciones con factibilidad técnica verificada, entre las cuales se destacan por su menor impacto ambiental las de los Km 1449 y 1437.
- Entre ambas, oportunamente la Provincia aconsejó la del Km 1449 por su mayor cercanía a la localidad de Ituzaingó.
- Los estudios hidráulicos y geotécnicos realizados en la misma, no arrojan restricciones para la ejecución de las obras previstas en los Anteproyectos.
- El análisis del marco legal vigente avalan la posibilidad de convocar al Sector Privado para concretar en forma integral la Construcción y Operación del Puerto.
- Los Estudios de Prefactibilidad Económicos y Financieros aconsejan la realización de una Inversión Pública Complementaria por parte de la Provincia, la que debería ser la variable de cotización adoptándose entonces un Cuadro Tarifario fijo.

2. ASESORAMIENTO PARA LA CONVOCATORIA A MANIFESTACION DE INTERES

Respecto de la Tarea N° 2, se concretaron reuniones con los funcionarios de la Provincia de Corrientes que están abocados al presente Proyecto:

- Ing. Carlos Risler.
- Ing. Alberto Franco.

En las mismas, a la vez que se realizó el análisis conjunto de las conclusiones vertidas en el TEMA 1, particularmente las vinculadas al Esquema Licitatorio, se profundizó en una cuestión considerada relevante a los efectos del éxito de la oportunamente Licitación para la Concesión de la Construcción y Explotación de la Nueva Terminal Portuaria en Ituzaingó. Es la referida a la Convocatoria a Manifestación de Interés a realizar por parte de la Provincia de Corrientes.

Para la misma se han distinguido los siguientes tres aspectos:

- ✓ Sujetos a los que se dirige la Convocatoria.
- ✓ Objetivos y Alcances de la misma.
- ✓ Modalidades y Contenidos de la Convocatoria.

En cuanto al primer aspecto, se han distinguido dos Sujetos principales: un ámbito mas restringido cuales son los potenciales interesados en el negocio propuesto (la Construcción y Explotación del Puerto) y uno mas general cuales son los futuros beneficiarios con el mismo (sectores de la producción, población en general).

En cuanto al segundo aspecto, surge de la identificación antes efectuada:

- ❖ Los objetivos relacionados a los potenciales interesados son los de facilitar un conocimiento preciso de todas aquellas cuestiones inherentes a la Concesión propuesta, por parte del mayor número posible de actores del Sector Privado vinculados a la actividad portuaria, del transporte fluvial y/o a la construcción de obras de infraestructura.

- ❖ Los objetivos relacionados con los destinatarios de las obras a ejecutarse y los servicios a brindarse, se vinculan con la explicación de la Política provincial al respecto, como manera de que el conocimiento de ella posibilite al sector de la producción la toma de decisiones (inversiones, desarrollo de emprendimientos, etc.) a partir de esa realidad. Las sinergias positivas que puedan generarse y motivarse son las que garantizarán el éxito final del Proyecto propuesto.

En cuanto a las Modalidades analizadas y los Contenidos a incluir en cada una de ellas, están vinculadas estrechamente a los dos puntos señalados: el referente a los sujetos involucrados y el que se refiere a los objetivos perseguidos en cada caso. Sin embargo, hay un punto común referido a los elementos básicos por los cuales la Provincia está impulsando decididamente la Construcción del Puerto de Ituzaingó, y es el referido a las conclusiones que surgen de analizar tan solo dos indicadores relevantes vinculados directamente a la futura actividad del mismo: las estadísticas de la Navegación a través de la esclusa y las estadísticas de la actividad forestal en la Provincia y en Ituzaingó. Se acompañan Cuadros estadísticos y Gráficos ilustrativos sobre tales temáticas.

Para el desarrollo de las actividades previstas en dicha Convocatoria, se identificaron acciones concretas, con el asesoramiento previsto en el Contrato y se dieron los primeros pasos para lograr la asistencia financiera que permita a la Provincia de Corrientes ponerlas en marcha con la mayor brevedad posible. De todas maneras, ya se han dado pasos concretos para producir dicha Convocatoria ni bien se cuente con dicha asistencia financiera y con la aprobación de los Pliegos de Condiciones que serán puestos a consideración de los interesados en participar del proceso licitatorio.

A su vez, y también con el asesoramiento previsto contractualmente, la Provincia ha ratificado su firme decisión de producir dichos eventos en el ámbito municipal, provincial y nacional; enmarcando los mismos en la Política Portuaria Provincial.

3. ELABORACION DEL PLIEGO LICITATORIO

En cuanto a la Tarea N° 3, y en función de las conclusiones preliminares arribadas en las reuniones efectuadas con los funcionarios provinciales del Ministerio de Obras y Servicios Públicos y con el propio titular del área, se redactó el Pliego de Bases y Condiciones para el llamado a "LICITACION PUBLICA DE LA CONCESION INTEGRAL PARA LA EJECUCION DEL PROYECTO EJECUTIVO, CONSTRUCCION, EXPLOTACION, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE UN AREA PORTUARIA EN LA LOCALIDAD DE ITUZAINGO", el que se agrega al presente Informe como ANEXO I.

4. CONFECCION DE LOS LEGAJOS LICITATORIOS Y ENTREGA DE LA DOCUMENTACION PARA LA LICITACION

Podemos distinguir al respecto dos tareas singulares:

- La primera, vinculada a la confección de los Legajos Licitatorios. Al respecto digamos que se cumple un primer aspecto de la tarea con el ejemplar de Pliego que se agrega como ANEXO I. Copias del mismo se entregaron al Ministerio de Obras y Servicios Públicos para su revisión y eventual aprobación. Dispuesta que sea la misma, se efectuará la provisión en cantidad y modalidad prevista por contrato.
- La segunda, vinculada al Resumen Ejecutivo de los Antecedentes (Estudios ya mencionados en el Informe de la TAREA 1), se adjunta la versión propuesta de los mismos como ANEXO II. Copias del mismo se entregaron al Ministerio de Obras y Servicios Públicos para su revisión y eventual aprobación. Dispuesta que sea la misma, se efectuará la provisión en cantidad y modalidad prevista por contrato.

RESUMEN Y CONSIDERACIONES

RESUMEN

El presente Informe Final dá cuenta de las tareas desarrolladas en el marco del Contrato oportunamente suscripto con el Consejo Federal de Inversiones, para la elaboración del Pliego Licitatorio para la Construcción de la Nueva Terminal Portuaria de Ituzaingó.

Se han cubierto al respecto las siguientes Tareas, todas ellas en directa relación y coordinación con los funcionarios del Ministerio de Obras y Servicios Públicos vinculados a éste tema.

1.-Análisis de Antecedentes disponibles: sobre el particular, digamos que se efectuó una recopilación de los mismos, un análisis crítico -teniendo en cuenta aquellos aspectos que debían ser actualizados y/o revisados a la luz de nuevos datos o circunstancias- y luego se extrajeron las conclusiones necesarias para continuar con las demás Tareas.

2.-Asesoramiento para la Convocatoria a Manifestación de Interés: se identificaron los contenidos y las modalidades apropiadas, los sujetos y los objetivos a cubrir a los efectos de lograr un conocimiento preciso del proceso encarado por la Provincia.

3.-Elaboración del Pliego Licitatorio: sobre la base de las conclusiones arribadas, se elaboró el "Pliego de Bases y Condiciones de la Concesión Integral para el Proyecto Ejecutivo, la Construcción, la Explotación, la Operación y el Mantenimiento de un Area Portuaria en la localidad de Ituzaingó - Provincia de Corrientes", cuerpo normativo con el cual -luego de su aprobación- se estaría en condiciones de efectuar la Licitación. En el ANEXO I del presente Informe se adjunta el ejemplar propuesto.

4.-Confección de los Legajos Licitatorios: al respecto digamos que, como contenido principal de ésta tarea se elaboró el Resumen Ejecutivo de los Estudios realizados con la asistencia financiera del C.F.I., vinculados al Puerto de Ituzaingó. Los mismos serán de utilidad en la Convocatoria a Manifestación de Interés y en el Proceso Licitatorio.

CONSIDERACIONES

La Provincia de Corrientes está muy cerca de concretar el proceso Licitatorio para la Construcción del Puerto Nuevo de Ituzaingó; como un primer paso de la Política Portuaria Provincial. El sector productivo de la Provincia y de la región así lo requieren, hoy más que nunca.

Por tal motivo, y con todo el énfasis que sea necesario, se deberán realizar las acciones y gestiones concurrentes a tal fin:

- La afectación -por las instancias que correspondan- del terreno, a fin de contar con el dominio del mismo al momento de efectuar la Licitación.
- El afianzamiento de los recursos con que se hará la Inversión Pública Complementaria, de tal manera que los mismos estén disponibles cuando se los requiera.
- La sanción de las normas que permitan contar con el marco normativo y con la estructura organizacional de la Provincia adecuadas para el acompañamiento efectivo y eficaz, particularmente en tareas de contralor, del proceso Licitatorio - primero- y de la Concesión -luego-.
- El compromiso de las autoridades nacionales de concretar el Programa de Dragado y Balizamiento de la Hidrovía Paraná - Paraguay al norte de Santa Fe hasta Confluencia y del Alto Paraná hasta -al menos- Ituzaingó; a los efectos de contar con un Cronograma cierto que permita conocer con la mayor precisión posible el estado actualizado en las condiciones de navegación en cada tramo de la Hidrovía - en general- y en los pasos críticos -en particular-, y las previsiones de mejoras al respecto.-

ANEXO I

ANEXO II