

PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN PORTUARIA

(AR-0126)

RESUMEN EJECUTIVO

PRESTATARIO: La Nación Argentina.

ORGANISMO EJECUTOR: El Prestatario, por intermedio de la Subsecretaría de Puertos y Transportes de Larga Distancia (SSPyTLD), con participación de las provincias y de los entes autónomos de derecho público a cargo de la administración portuaria.

MONTO Y FUENTE:

BID:	US\$104,0 millones (OC)
Aporte local:	
- Gobierno nacional	US\$ 25,2 millones
- Provincias	US\$ 10,8 millones
- Sector privado	<u>US\$ 68,0 millones</u>
Total:	US\$208,0 millones

PLAZOS Y CONDICIONES FINANCIERAS:

Plazo de amortización:	20 años
Período de desembolso:	4 años
Tipo de interés:	variable
Inspección y vigilancia:	1%
Comisión de crédito:	0,75%
Plazo iniciación obras:	2 años

OBJETIVOS:

El Programa tiene como fin contribuir a la reducción del costo del transporte en el comercio exterior. Su propósito es aumentar la eficiencia del sector portuario dentro del contexto de transporte y logística modernos, dando mayor seguridad y protección ambiental a las actividades portuarias.

El Programa se compone de dos subprogramas. El Subprograma de Mejoramiento Portuario (US\$150 millones de costos directos) tiene el propósito de disminuir los tiempos de espera en rada y de carga/descarga de los barcos en puertos claves del sistema, agilizando la entrada y salida de las cargas del puerto. El Subprograma de Seguridad y Protección Ambiental (US\$16 millones) tiene el propósito de disminuir los problemas de contaminación relacionados con el tránsito marítimo y fluvial, mejorando la capacidad para combatir siniestros, incluyendo incendios y derrames, en las áreas portuarias.

Para ello se ha diseñado un conjunto de acciones dirigidas a: (i) rehabilitar y aumentar la oferta de espacios de atraque, mejorar las obras de abrigo y defensas y modernizar los sistemas de transferencia de cargas en puertos clave del sistema; y (ii) adquirir y poner en operación sistemas de recolección de efluentes y basura de los barcos, así como equipos para prevención y control de siniestros.

DESCRIPCIÓN:

La operación se caracteriza como un programa de obras múltiples en que, en el primer año, se adquirirán equipos y se efectuarán obras en Puerto Nuevo de Buenos Aires (PNBA) y en los puertos de Concepción del Uruguay, Deseado y Madryn. En el segundo año se podrán incluir la terminal intermodal en PNBA y obras en puertos adicionales. Además, serán adquiridos equipos para control de derrames y siniestros y se realizarán otras actividades ambientales.

El Banco participará principalmente en el financiamiento de las obras y equipos mencionados, además de financiar estudios y asistencia técnica. El gobierno nacional proveerá los fondos de contrapartida para algunos componentes de alcance nacional y puertos específicos, incluyendo el PNBA; los gobiernos o entes autónomos provinciales involucrados financiarán 12% del valor de sus respectivos proyectos específicos; y, en conformidad con la estrategia de incorporar al sector privado en el financiamiento de los costos y en la operación de las terminales portuarias públicas, éste participará con el financiamiento de las obras y equipos con los que está modernizando sus operaciones en el PNBA y en otros puertos que compondrán el Programa. Adicionalmente, el Programa incluye actividades de fortalecimiento institucional en el área ambiental y en los proyectos indicados, apoyando el proceso de modernización administrativa en marcha.

Actualmente casi todas las actividades relacionadas con la movilización de cargas en los puertos argentinos son efectuadas por entidades del sector privado. La presente operación se estructura bajo el modelo señoría de administración portuaria y se concentra en las obras e instalaciones de infraestructura portuaria de uso común en parceria con el sector privado y en las que no serían atendidas por el sector privado bajo condiciones aceptables de competencia. Se excluyen explícitamente las terminales privadas de granos y petróleo, las cuales constituyen inversiones típicas del sector privado.

**CLASIFICACIÓN
AMBIENTAL:**

El Comité de Medio Ambiente (CMA), en la reunión del 10 de enero de 1995, clasificó esta operación en la Categoría III. La Evaluación Ambiental del Programa, conteniendo los Estudios de Impacto Ambiental (EIA) de los proyectos que se iniciarán durante el primer año del Programa, fue puesto a disposición del público a fines de noviembre de 1995 y se han recibido algunos comentarios de personas e instituciones interesadas en asuntos ambientales, que fueron tomados en cuenta para la elaboración del Informe Ambiental. El Informe Ambiental fue aprobado por el CMA el 3 de septiembre de 1996 y enviado al PIC el 6 de septiembre de 1996. Los EIA de proyectos que serán incorporados al Programa se pondrán a disposición del público, siguiendo procedimientos similares.

BENEFICIOS:

La modernización de la infraestructura portuaria reducirá un elemento clave del costo del comercio internacional, beneficiando a los consumidores argentinos y mejorando la posición competitiva de los exportadores agrícolas y la industria argentina, elemento fundamental en la estrategia de modernización de la economía del país. La recuperación de muelles y la construcción de nuevos sitios de atraque en puertos congestionados disminuirán los fletes y tiempos de transferencia de cargas. La adecuación de escolleras, accesos terrestres y estaciones de transferencia de cargas brindará al país un elemento sinérgico en el desarrollo de una cadena logística eficiente, disminuyendo los riesgos de siniestros, demoras y el costo del transporte hidroviario y su traslado hacia y desde los puertos.

Las obras del Programa contribuirán a disminuir la contaminación del ambiente portuario y de sus áreas circundantes. Su componente ambiental también aumentará la capacidad de respuesta ante siniestros, derrames y accidentes que ocurran. Además de contribuir a la preservación del medio ambiente y de la vida marina, aumentará la oportunidad de expandir la industria nacional de cruceros y del turismo ecológico que se basa en la riqueza de paisajes naturales y fauna marítima en Argentina.

RIESGOS:

Las entidades portuarias provinciales se crearon recientemente y vienen trabajando con eficiencia, pero la coordinación institucional podrá presentar dificultades para la adecuada ejecución del Programa, especialmente del componente de seguridad y protección ambiental. Para disminuir este riesgo, el Banco y la SSPyTLD han acordado modelos de convenios y realizado reuniones con las partes interesadas,

facilitando acuerdos preliminares y definiciones que permitirán la elaboración de un nuevo marco normativo de seguridad y de navegación marítima y fluvial, el cual definiría las responsabilidades de las entidades involucradas en el sector (§ 3.24, 3.25 y 3.26).

Tanto los proyectos a cargo de las administraciones provinciales como la demanda de cargas de importación y exportación pueden ser afectados significativamente por factores externos al Programa, como nuevos planes de reajuste fiscal, cambios macroeconómicos y cambios en los patrones de producción y comercio. Se considera que la posible influencia negativa que tendrían dichos fenómenos sería puntual y temporal, y la consecuencia más probable sería la demora en la ejecución de alguno de los proyectos individuales (§ 5.27 y 5.28).

**ESTRATEGIA DEL
BANCO EN EL PAÍS
Y EN EL SECTOR:**

La estrategia del Banco en Argentina se concentra en tres áreas básicas: (i) **reducir la pobreza** y elevar la calidad de vida, aumentando la oferta de empleo y la cobertura de servicios sociales; (ii) **elevar la productividad** y la competitividad de los sectores transables; y (iii) proseguir con la **reforma del Estado** y la descentralización hacia las provincias y municipios.

La operación propuesta se concentra, primordialmente, en la segunda área y, con menor énfasis, en la tercera, en relación a aspectos complementarios de reforma administrativa en el sector portuario, incluso los de orden ambiental.

**CRITERIOS DE LA
POLÍTICA RELATIVA
A LA POBREZA Y
ASPECTOS SOCIALES:**

Conforme a lo estipulado en el documento de la Octava Reposición (AB-1704), se ha determinado que el Programa propuesto no cumple con las características de un programa focalizado hacia los sectores pobres, ni geográficamente ni en cuanto a sus beneficiarios; y no se dirige específicamente a la mujer (§ 5.20).

**CONTRATACIONES DE
OBRAS, BIENES Y
SERVICIOS DE
CONSULTORÍA:**

Se aplicará la política vigente del Banco para la adquisición de bienes y la contratación de obras y de servicios de consultoría a ser financiados con los recursos del Programa. Cuando se usen recursos del financiamiento del Banco, los montos límites mínimos sobre los cuales las adquisiciones de este Programa se harán por licitación pública internacional serán: US\$350.000 para bienes, US\$5 millones para obras y US\$200.000 para servicios de consultoría (§ 3.30 y 3.31).

**CONDICIONES
CONTRACTUALES
ESPECIALES:**

Como condición previa al primer desembolso se pactarán las siguientes, que deberán cumplirse a satisfacción del Banco: constitución y dotación de la Unidad Coordinadora del Programa (UCP) y contratación de la firma consultora que colabore en las labores de dicha Unidad (§ 3.3 y 3.4); adopción del Reglamento Operativo del Programa (§ 3.9 y 3.10); elaboración de la propuesta del nuevo marco normativo de seguridad portuaria y de navegación marítima, fluvial y lacustre (§ 3.24); el perfeccionamiento del convenio marco entre la SPPyTLD y la Prefectura Naval Argentina (PNA), necesario para la ejecución del componente ambiental del Programa (§ 3.24).

Antes del desembolso de los recursos para la ejecución de proyectos portuarios por parte de las Provincias, se requerirá el perfeccionamiento del convenio entre la SPPyTLD y la respectiva provincia (§ 3.6, 3.35 y 3.37); en el caso del patio de ferrocarriles y terminal intermodal, los convenios de operación con los ferrocarriles involucrados y con la Intendencia de Buenos Aires.

En el eventual contrato deberán pactarse, además, disposiciones suficientes para asegurar: la promulgación del nuevo marco normativo de seguridad portuaria y de navegación marítima, fluvial y lacustre, así como las demás condiciones de carácter ambiental del Programa (§ 3.25 y 3.26).

Igualmente, en el contrato se pactarán disposiciones suficientes para asegurar el seguimiento y evaluación adecuados del Programa (§ 3.7 al 3.19 y 3.44), el reconocimiento de gastos efectuados con cargo a la contrapartida local (§ 3.42 y 3.43), el reembolso de los recursos desembolsados con cargo al PPF 895-OC/AR y al PPF 762/OC-AR (§ 2.10), la presentación de estados financieros auditados (§ 4.30) y la utilización de los procedimientos del Banco en la adquisición de bienes y en la contratación de los servicios de consultoría (§ 3.30 y 3.31).

I. MARCO DE REFERENCIA

A. La economía argentina y el sector portuario

- 1.1 El sector portuario argentino ha sido un componente clave en el proceso de reestructuración del sector público y en el crecimiento económico. De los 64 puertos públicos del país, los 30 que tienen control de aduana movilizan 85% del tonelaje del comercio exterior argentino, en comparación con 5% transportado por oleoductos y gasoductos, 9% por camión, 0,5% por ferrocarril y 0,2% por avión. Entre 1989 y 1995, el comercio exterior argentino aumentó de US\$14.000 millones a US\$41.000 millones, registrando en 1995 US\$20.000 millones en importaciones y US\$21.000 millones en exportaciones. Las importaciones, que incluyeron bienes de capital esenciales para la renovación del parque industrial del país, en 1993 subieron 20% del total de 1990, factor que contribuyó al aumento de las exportaciones industriales en 62% entre 1993 y 1995.
- 1.2 La participación del sector externo en el PIB alcanzó a 15% en 1995. Hay aún potencial sustancial de elevar dicho nivel de comercio porque Argentina tiene una población relativamente pequeña (34 millones de habitantes), su participación en el comercio mundial es reducida (a excepción de los granos); y posee tanto una base de transformación industrial como gran disponibilidad de materias primas. La realización de su potencial requiere medios de transporte eficientes y sistemas de transferencia en los puertos que sean rápidos, confiables y de bajo costo, como parte de toda una cadena logística de apoyo. Igual importancia tiene el desempeño de los puertos en el equilibrio de las cuentas externas, requisito para el éxito del modelo macroeconómico en el contexto del tratado del MERCOSUR y de la competencia global.

B. La problemática del sector portuario

- 1.3 A fines de la década de 1980, la calidad y el costo de los servicios ofrecidos por los puertos argentinos eran incompatibles con las necesidades de una economía moderna. La administración y operación de todos los puertos estaban rígidamente centralizadas en Buenos Aires, bajo la Administración General de Puertos (AGP). La AGP se regía por un sistema arcaico y complejo de reglamentos que encarecían y hacían engorrosas las operaciones portuarias. Dicho sistema estaba basado en un esquema de subsidios cruzados que beneficiaban a la mayoría de los puertos argentinos mediante saldos positivos generados por tarifas muy elevadas en algunos puertos, destacándose el Puerto Nuevo de Buenos Aires (PNBA) ^{1/}, porque moviliza casi la totalidad de las cargas contenedorizadas.
- 1.4 Aunque la movilización de las cargas era hecha por compañías privadas, la excesiva intervención del estado resultó en excedentes de personal y prácticas laborales que restringían las horas de

atención de los buques. La centralización estatal mantuvo estáticas la tecnología, la estructura administrativa y la infraestructura portuaria, en una época de exigencias dinámicas de los usuarios de los puertos internacionales, con los consiguientes perjuicios para toda la economía argentina. Creció la congestión en algunos puertos por falta de sitios de atraque y/o grúas modernas, y también de mantenimiento y reparación de las escolleras claves y defensas, resultando en riesgos para la navegación, daños en buques y estructuras portuarias, cierre de puertos en días de lluvia y fletes elevados.

C. Las actividades de reforma del Estado, la estrategia del gobierno y el rol del BID

- 1.5 En agosto de 1989, con la promulgación de la Ley 23.696 de Reforma del Estado, Argentina inició un proceso de transformación política, económica y financiera, que incluyó la reforma del sector portuario. Las medidas implantadas redujeron el control directo e indirecto del Estado sobre las actividades económicas, permitieron privatizar empresas estatales, liberalizaron el comercio internacional y facilitaron el intercambio comercial consubstanciado en el tratado del Mercado Común del Sur (MERCOSUR). Simultáneamente, el gobierno ha logrado disminuir la tasa de inflación, de niveles superiores al mil por ciento anual en la década de 1980 a 1,6% en 1995. Con eso se inició un ciclo de crecimiento económico que se interrumpió en el segundo semestre de 1994, época de la crisis en México y de aumento del desempleo, llevando al redimensionamiento del sector financiero y a implantar medidas para subsanar el desequilibrio fiscal.
- 1.6 Desde el inicio, el BID apoyó la estrategia portuaria del gobierno mediante el Programa Sectorial de Inversiones (733-OC/AR), efectuado en conjunto con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF). La estrategia preconizaba contribuir al proceso de ajuste fiscal del gobierno mediante la reducción de gastos y el aumento de la eficiencia del sector portuario con la implantación del "modelo señorío" de administración (§ 1.13). Dicho modelo permitiría incorporar inversiones del sector privado en áreas consideradas factibles y eficientes, desregular varias actividades portuarias y alcanzar la meta de colocar al menos tres de los cuatro puertos principales bajo la administración de entes independientes, con la participación privada en al menos dos de ellos.
- 1.7 La Ley de Reforma del Estado sentó las bases para el proceso de ajuste fiscal y para la reforma del sector portuario y de la navegación, facilitando los procesos de privatización, de concesiones y de modernización de los procedimientos administrativos. Esta ley autorizó, expresamente, la venta o concesión de operación de la Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA), de los elevadores y silos de almacenamiento de la Junta Nacional de Granos, de las instalaciones de la AGP y de los Talleres Navales.

- 1.8 En junio de 1992 se promulgó la Ley 24.093 de Actividades Portuarias, reglamentada por los Decretos 817/92 y 1092/92, determinándose: (i) la disolución de la AGP y la creación de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, recientemente transformada en la Subsecretaría de Puertos y Transportes de Larga Distancia (SSPyTLD), dependiente del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos (MEyOSP), como ente normativo y regulador de la actividad portuaria, pero sin facultades para operar puertos; (ii) la cancelación de todos los convenios laborales que reducían la productividad; (iii) la regularización de la situación legal de las terminales privadas (afectando principalmente a las terminales privadas de exportación de granos que habían surgido en función de la casi inoperancia de la Junta Nacional de Granos); (iv) la reestructuración como entes autónomos del PNBA, de Dock Sud de Buenos Aires y de los puertos de Bahía Blanca, Quequén, Rosario, Santa Fe y Ushuaia; (v) la transferencia del resto de los puertos a los gobiernos provinciales; (vi) la implantación de regímenes de concesiones de terminales, contratos de operación y otras formas de participación de empresas privadas en las actividades de mantenimiento; y (vii) la reorganización de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables (DNCPVN).
- 1.9 Posteriormente, se permitió que las empresas privadas ofrecieran servicios de cabotaje a lo largo de la costa atlántica argentina, posibilitando que la navegación compitiera más eficazmente con el camión en transportes de larga distancia. ELMA fue puesta en liquidación, pasando, en el primer cuatrimestre de 1996, a estado residual. Con respecto a los Talleres Navales, la Nación: (i) transfirió la parte productiva del Astillero Río Santiago a la Provincia de Buenos Aires, liquidando la empresa estatal correspondiente; y (ii) privatizó los Talleres Navales Dársena Norte.
- 1.10 Tanto las medidas previstas en la Ley de Actividades Portuarias como las condiciones del Programa 733-OC/AR han sido cumplidas con resultados notables. Se ha descentralizado efectivamente la administración portuaria, garantizando la representación de los usuarios en los consejos portuarios principales y liberando la habilidad y energía de las personas más interesadas en el buen funcionamiento de cada puerto. Se crearon entes portuarios autónomos en Bahía Blanca, Rosario, Santa Fe y Quequén, formalizando Consejos Consultivos, estatutos, reglamentos y actas de entrega. Se firmó un contrato de concesión en Dock Sud y, a excepción del PNBA, se transfirieron todos los otros puertos nacionales a las provincias.
- 1.11 A nivel provincial continúa el proceso de descentralización. La provincia de Entre Ríos, por ejemplo, recibió 16 puertos, estructuró tres de ellos como entes autónomos y transfirió los otros 13 a los municipios respectivos, destinándose en su mayoría, para recreación o para actividades de interés local, como la extracción de arena y grava para construcciones.

D. La relación entre el Préstamo 733-OC/AR y la operación propuesta

- 1.12 La Ley de Actividades Portuarias y las medidas implementadas como parte del Préstamo 733-OC/AR solucionaron los principales problemas institucionales que venían perjudicando el desempeño del sector portuario desde hacía medio siglo. También mejoraron la gerencia del puerto y estimularon ciertas inversiones privadas, aunque no proporcionaron ni los recursos para las inversiones típicas del sector público (§ 1.5, 1.6, 1.15) ni tampoco contemplaron los estudios, normas o equipos requeridos en el área ambiental. La operación propuesta complementa el préstamo y la ley con la provisión de recursos necesarios para recuperar instalaciones deterioradas, asegurar capacidad de atraque y movilización adicional en puertos claves del sistema, mejorar accesos e instalaciones de transferencia de cargas, e implantar procedimientos y equipos de seguridad y medidas de protección ambiental.

E. El modelo señorío de administración portuaria y el rol de los sectores público y privado en la operación propuesta

- 1.13 Desde que se decidió la liquidación de la AGP, los puertos pasaron a operar bajo un esquema administrativo caracterizado genéricamente como el Modelo Señorío ("landlord model"). Dicho modelo se emplea en casi todos los países cuyos puertos son modernos y eficientes, a excepción de dos: Singapur, operado por administración directa del estado, y Hong Kong, donde tanto la propiedad como la operación son privadas.
- 1.14 La administración señorío promueve la participación del sector privado, pero provee instalaciones de uso común y procura mitigar situaciones de monopolio en el suministro de acceso a instalaciones portuarias y/o la movilización de las cargas. En la administración señorío es un ente público el que tiene la propiedad de la tierra, de los accesos y de los equipos de uso común y, normalmente, posee pocos empleados. La administración: (i) obtiene del sector privado, mediante licitación u otros procedimientos transparentes, las obras y servicios necesarios para el buen uso del patrimonio público y asegura tanto la permanencia de los sitios portuarios en dicha función como el acceso de los usuarios potenciales al puerto; (ii) asegura a las líneas de navegación libertad para seleccionar a la empresa que realizará el estibaje y otras actividades relacionadas a la transferencia de cargas entre el navío y otros medios de transporte externos al puerto; y (iii) concede sitios disponibles, a plazo fijo, a empresas privadas que construyen y operan terminales.
- 1.15 En consonancia con lo expuesto, la actual operación promueve inversiones públicas y privadas en las terminales de uso público, las que no atraen al sector privado, y en las que el sector privado no actúa tan eficientemente como la administración señorío (incluyendo casos que presentan situaciones de monopolio). Esas inversiones públicas, tanto las que se realizan en parceria con el sector privado como las necesarias para atraer inversiones privadas

complementarias, incluyen: (i) instalaciones de uso común, como muelles pesqueros y, salvo excepciones, nuevas terminales para contenedores y otras formas de carga general; (ii) construcción o mejoramiento de accesos viales y ferroviarios; (iii) actividades de protección de la navegación, como instalación de defensas, construcción y reparación de escolleras y remoción de barcos hundidos; y (iv) provisión de equipos y servicios de protección ambiental, como adquisición de barcos y equipos contra incendios y también de barcos y equipos para control de derrames.

- 1.16 Los ingresos de la administración señoría incluyen tasas, tarifas, alquileres y cánones pagados por usuarios y concesionarios, sin excluir la posibilidad de contar con aportes de recursos públicos para obras o equipos de interés del estado. La administración portuaria puede concesionar áreas o terminales a firmas o grupos que deseen construir instalaciones propias y movilizar sus cargas y/o las de terceros, formando terminales privadas en puertos públicos. En Argentina, hay terminales privadas para movilización de: (i) granos agrícolas, cuyos propietarios son cooperativas agrícolas o grandes firmas de comercio de granos; (ii) petróleo y derivados; y (iii) minerales y productos siderúrgicos. Es posible que surjan también terminales privadas para automóviles y para "chips" de madera. Además, en el PNBA se diseñó un sistema de concesión de terminales públicas para ser operadas por firmas privadas. Las terminales públicas de contenedores ya existían y los concesionarios vienen instalando sus grúas y otros equipos modernos y efectuando obras de remodelación.
- 1.17 La gran mayoría de los concesionarios de terminales excepto el PNBA movilizan sus propios productos y precisan instalaciones especializadas para ese fin. Dichas terminales privadas típicamente forman parte de una cadena vertical de producción, servicios y comercio; la perspectiva de los propietarios es de largo plazo; y las inversiones en sus terminales son pequeñas en relación a sus inversiones en tierra, fábricas, equipos e inventarios necesarios para la producción y/o comercialización de sus productos. No hay problemas de monopolio en la operación de terminales porque forman parte de las actividades internas de una firma, excepto en casos como el de una terminal de granos de propiedad de una gran firma comercial, cuyo poder monopolístico está limitado por la competencia de otras numerosas terminales, incluso las de asociaciones de productores.
- 1.18 En contraste, la movilización de contenedores normalmente atiende a numerosos usuarios en muelles y patios construidos con fondos públicos. El PNBA, que moviliza 95% de los contenedores del país, es el único puerto argentino donde se pudo concesionar ese tipo de terminales sin crear problemas de monopolio de difícil solución, porque existían seis terminales y competencia potencial de otros puertos. Así, se concesionaron por períodos hasta de 20 años las seis terminales del PNBA a cinco consorcios privados (actualmente cuatro, después de la quiebra de un consorcio). El gobierno invierte en reparar instalaciones y los concesionarios invierten

principalmente en grúas y otros equipos modernos. Los consorcios, constituidos con socios locales y extranjeros con experiencia internacional en el manejo de contenedores, vienen implantando sistemas de administración sofisticados y eficaces. Estas innovaciones han mejorado la calidad del servicio y reducido el costo del traslado de contenedores de US\$450 por unidad a US\$150. En los casos más favorables, la complementaria desregulación del transporte terrestre y la privatización de los ferrocarriles ha disminuido de US\$1.500 a US\$400, el costo total de recibir un contenedor en el PNBA y transportarlo al destinatario en Mendoza.

- 1.19 Entre 1991 y 1994 el número de contenedores movilizados creció de 233.000 a 533.000 unidades-equivalentes de 20 pies (TEUs), lo que constituye una clara demostración del éxito de la política de apertura de la economía y de la estrategia del gobierno para el sector portuario. Por otro lado, dicho logro ha agravado el problema de la congestión del tránsito en el área portuaria y en la zona central de Buenos Aires, con más de 1.000 camiones diarios transportando contenedores hacia o desde el puerto. Aunque el flujo ya permite la utilización de trenes unitarios para transportar contenedores al interior del país, las deficiencias en el diseño de los patios ferroviarios y sus accesos limitan el uso del ferrocarril a niveles poco adecuados.
- 1.20 En otros puertos que incluiría el Programa, como Concepción del Uruguay, Deseado, Madryn y Quequén, la administración portuaria provee y mantiene muelles, accesos y otras instalaciones. Para contenedores y otras formas de carga general, los propietarios de los navíos y cargas negocian precios y condiciones de servicio directamente con las empresas o cooperativas de estibaje (existen varias con licencia para suministrar estos servicios en cada puerto), pudiéndose utilizar equipos del propio barco, del puerto y/o de la empresa/cooperativa de estibaje.
- 1.21 Todos los puertos mencionados utilizan terceros mediante contrato o concesión para obras y servicios diversos. Las concesiones se hacen en función de las características físicas de las instalaciones y negocios portuarios. Quequén, uno de los puertos más importantes de carga general y granos ubicado al sur de la provincia de Buenos Aires, tiene varios sitios de atraque situados en una región productora de granos y madera, ha concesionado una terminal para embarque de granos y estudia la posibilidad de concesionar otra para "chips". Concepción del Uruguay, el puerto argentino más importante en el Río Uruguay, posee instalaciones muy deterioradas pero relativamente amplias y ha concedido permisos de uso para la totalidad de los depósitos, silos y plazoletas de almacenaje. En Puerto Madryn, uno de los mayores puertos pesqueros del país y el mayor de carga general de la Patagonia, el muelle consiste en un espigón donde se movilizan aluminio, contenedores, cargas sueltas, pescado y excursiones de turistas. La administración no puede concesionar ninguna parte de la instalación sin restringir el acceso físico a otros usuarios y las actividades de almacenaje se desarrollan necesariamente fuera del área portuaria.

Deseado también es uno de los mayores puertos pesqueros del país y cuenta con un tránsito incipiente de contenedores. El puerto ha concesionado solamente terrenos donde se ubican instalaciones de empresas proveedoras de combustibles y lubricantes a buques.

- 1.22 El proceso de ajuste fiscal y la implantación del modelo señoría han sido las principales estrategias pertinentes del gobierno para el sector portuario (§ 1.5, 1.6, 1.15, 4.13, 4.14, 4.15 y 4.20) y el Banco las ha apoyado desde el inicio de la actual década, mediante: (i) el Préstamo 733-OC/AR; y (ii) la preparación de la operación propuesta, que se inició en 1993. Se enmarcan en la sustitución de inversiones públicas por privadas, donde sea posible y económico, reservándose las inversiones públicas a las actividades inherentes al poder público y en las que el sector público actúa con más facilidad o propiedad que el sector privado. En consonancia con dicha estrategia, formarían parte del Programa, como contrapartida local, tanto las inversiones públicas como las privadas efectuadas en el PNBA y en terminales públicas operadas por firmas privadas en otros puertos participantes del Programa, si cumplen con los requisitos del Banco. Exceptuándose el PNBA, la gran mayoría de las inversiones programadas serán efectuadas por el sector público, por tratarse de actividades típicas del sector público bajo el modelo señoría. Así, la autoridad portuaria local contratará las obras de uso común con el sector privado, con financiamiento parcial del Banco, y los transportadores podrán seleccionar libremente las entidades privadas responsables por movilizar las cargas. El sector público también será responsable por las obras, servicios y equipos de auxilio a la navegación y de protección ambiental.

F. Seguridad y protección ambiental

- 1.23 Desde 1970, Argentina ha avanzado significativamente en la creación del marco institucional para enfrentar la problemática ambiental, al firmar los principales acuerdos internacionales de seguridad y protección del medio ambiente portuario y marítimo, entre los que se destacan: (i) SOLAS 74/78 (seguridad para la vida en el mar); (ii) MARPOL 73/78 (prevención de la contaminación del mar por buques); (iii) OPRC/92 (respuesta a la contaminación por derrames de petróleo); y (iv) ROCRAM y Viña del Mar, acuerdos latinoamericanos recientes que sintetizan las metas regionales en materia de seguridad marítima y control ambiental. Se ha estudiado, también, el tema relacionado con las áreas de sensibilidad ecológica y las autoridades están buscando medios para conservar el medio ambiente, factor importante, inclusive en el fomento del turismo ecológico nacional.
- 1.24 Los acuerdos mencionados establecen compromisos para implementar: (i) instalaciones de recepción de efluentes líquidos y basuras; (ii) procedimientos para el manejo y control de cargas peligrosas; (iii) sistemas de inspección y control de buques; (iv) planes de contingencia para el manejo de emergencias y una adecuada capacidad técnica y organizativa de respuesta a las mismas; y (v) mecanismos

aptos de supervisión, monitoreo, capacitación, coordinación e intercambio entre los organismos involucrados y autoridades marítimas y portuarias, nacionales y extranjeras.

- 1.25 Sin embargo, el sector portuario ha carecido de recursos adecuados para asegurar la implantación de esas medidas. La condición de las escolleras y la falta de defensas, en varios puertos, provocaron situaciones peligrosas para la navegación y, en algunos casos, daños a embarcaciones y a elementos estructurales de los muelles. En algunos puertos se encuentran barcos hundidos que comprometen la seguridad de la navegación y dificultan las maniobras de los barcos. Existen instalaciones inadecuadas en terminales de granos y también para movilizar y almacenar combustibles y productos químicos, que aumentan el peligro de incendios y/o derrames. Faltan barcos y equipos para responder a siniestros, y también sistemas de recepción de aguas de sentina y basuras de los barcos, necesarios para evitar la contaminación del medio marino en las áreas portuarias.
- 1.26 La implementación de acciones de seguridad y de protección ambiental ha sido dificultada por problemas de indefinición de competencias de las entidades involucradas. El proceso de modernización en marcha, aunque ha abierto perspectivas de solución a problemas institucionales, ha colocado simultáneamente nuevos actores en escena, tales como gobiernos provinciales, entes autónomos de gestión portuaria y operadores privados, creando la necesidad de establecer un nuevo marco legal e institucional más completo y actualizado.
- 1.27 La operación propuesta proporcionaría, a los entes involucrados, los recursos financieros necesarios para solucionar los problemas más urgentes como la falta de embarcaciones, instalaciones y equipos; de estudios y asistencia técnica requeridos para definir las medidas institucionales a adoptarse, en el mediano plazo, e iniciar su efectiva implantación.

G. Experiencia del Banco y de otras entidades y relación entre la actual operación y el préstamo 733-OC/AR

- 1.28 Desde 1961 hasta la fecha, el Banco aprobó seis operaciones para el sector transporte de Argentina, por un monto de US\$703,5 millones, que representan el 10% del total de préstamos concedidos al país. Una de las mayores y más recientes operaciones es el Programa Nacional de Corredores Viales (795-OC/AR), por US\$340 millones, dirigido a mejorar las condiciones del transporte por carreteras nacionales, por las cuales se movilizan, en gran parte, las cargas que genera el intercambio internacional. Las operaciones del Banco relacionadas directamente con el sector portuario argentino son: el Programa Sectorial de Inversiones (733-OC/AR), descrito anteriormente (§ 1.6); los préstamos 150-OC/AR y 150-SF/AR, aprobados en 1967 por un total de US\$17,5 millones para realizar siete obras de la Junta Nacional de Granos; y el Préstamo 193-OC/AR, aprobado en 1970, por US\$25,5 millones para el Canal de Vinculación Buenos

Aires-Río Paraná de las Palmas. La primera operación se considera de baja eficiencia (aunque algunas de las instalaciones continúan en uso actualmente) habiendo, incluso dos obras que aún no fueron habilitadas y una que fue utilizada apenas parcialmente. Se trata, además, de una actividad que podría haber sido desempeñada por el sector privado. Con la segunda operación, se implantó y balizó el Canal y se construyeron muelles en Rosario y San Pedro. Los objetivos fueron alcanzados y el proyecto estimuló inversiones privadas y públicas adicionales en puertos del Río Paraná. Sin embargo, la AGP y sus órganos afines no mantuvieron defensas apropiadas en Rosario, ni efectuaron el dragado de mantenimiento durante la década de 1980, registrándose el colapso de la parte central del muelle y la reducción de 32 pies, inicialmente, a 24 pies del calado del canal en algunos tramos críticos.

- 1.29 Por su parte, la Corporación Interamericana de Inversiones (CII) ha otorgado créditos para dos operaciones, apoyando inversiones privadas en el sector: en 1989, por US\$1 millón para mejora de instalaciones en la Terminal 6, al norte de Rosario, y en 1992, US\$6 millones y una inversión de US\$1 millón para la Terminal de Puerto Ramallo S.A., sobre el Río Paraná, a 325 km al norte de Buenos Aires.
- 1.30 El BIRF ha otorgado cinco préstamos por un total de US\$669,5 millones para mejorar la red vial argentina y dos por US\$122,9 millones, fueron dirigidos al subsector ferroviario. En 1987, aprobó una operación para el sector portuario que fue cancelada, después de desembolsar US\$8 millones, debido a la privatización de la terminal de granos de Bahía Blanca, que constituía un 65% de dicho préstamo. Como fue mencionado (§ 1.6), el BIRF participó conjuntamente con el BID en la operación sectorial de apoyo a la reforma del Estado y del sector portuario.
- 1.31 Resumiendo, las operaciones más antiguas de las entidades financieras internacionales apoyaron importantes obras de infraestructura portuaria, pero la ineficacia de la administración central portuaria redujo el impacto en el largo plazo, particularmente con relación al mantenimiento y a la operación de las terminales de granos. Las operaciones más recientes enfocaron componentes claves de desregulación, privatización e inversiones propias del sector público, han alcanzado resultados notables en algunos sectores (§ 1.18).
- 1.32 La operación propuesta se caracteriza como de obras múltiples. Tres proyectos portuarios, además del PNBA, han sido diseñados y evaluados, encontrándose listos para iniciar su ejecución en el primer año del Programa, y varias actividades en el PNBA han sido planeadas o iniciadas. Otros, ya identificados y evaluados preliminarmente, son candidatos al financiamiento del Banco aunque requerían tiempo o recursos, todavía no disponibles, para continuar preparándolos y podrán ser incorporados al Programa a medida que queden listos y evaluados, según los procedimientos del Banco. Además, el Programa incluiría estudios, asistencia técnica y

capacitación para mejorar la administración portuaria y el tratamiento del aspecto ambiental.

- 1.33 Los proyectos de mejoras portuarias fueron sujetos a una selección preliminar, antes de utilizar los criterios técnicos, económicos, financieros, legales y ambientales específicos del Banco (Capítulo V) que determinarían su elegibilidad para el financiamiento. Para que el proyecto sea preseleccionado: (i) el puerto debe movilizar carga general (contenedorizada o de otro tipo) cuyo volumen o valor sea de importancia regional o nacional; (ii) el puerto debe poseer adecuadas conexiones terrestres; (iii) el puerto debe tener demanda o congestión que requiera ampliaciones de capacidad; (iv) el proyecto debe ser escogido en función de su prioridad económica, determinada mediante una evaluación realizada a nivel de prefactibilidad. Para integrar el Programa después de cumplir con los requisitos de la preselección, cada proyecto deberá: (i) contar con el estudio de factibilidad, desarrollado con la misma metodología empleada para la evaluación de los proyectos del primer año del Programa, que demuestre que las características técnicas adoptadas son las óptimas, desde el punto de vista técnico y económico, y que el proyecto tenga una tasa interna de rentabilidad económica TIRE igual o superior a 12%; (ii) tener completos los diseños finales de ingeniería y todos los otros documentos que forman el pliego de licitación; y (iii) incluir todas las medidas para mitigar los impactos ambientales negativos específicamente identificadas en los estudios ambientales, así como las especificaciones generales y particulares correspondientes, que formarán parte de los pliegos de licitación. También podrán participar los puertos marítimos cuya situación ecológica requiera de alguno de los componentes ambientales del Programa, aunque no cumplan con todos los otros requisitos, pero en cuanto no fueren concluidos los estudios ambientales sobre la Hidrovía, no se incluirán puertos ubicados en el Río Paraná, al norte del paralelo 34.
- 1.34 La aplicación de los criterios de preselección simplificó el problema, aparentemente complejo, de elegir un número limitado de proyectos dentro de un total de 64 puertos públicos. Con el primer criterio se eliminaron los puertos que sirven solamente a embarcaciones de recreación o que desarrollan actividades de interés estrictamente local, quedando así 30 puertos. Con dicho criterio se descartaron, también, a las terminales de granos y petróleo que componen la mayoría de las 20 terminales privadas en puertos públicos y que, en muchos casos, son las únicas instalaciones importantes y están adecuadamente atendidos por el sector privado.
- 1.35 Aunque con dichos criterios, se han seleccionado los proyectos prioritarios, quedaron fuera del Programa una serie de proyectos, potencialmente rentables, que tendrían que ser atendidos con otras fuentes de recursos o en una futura operación del Banco.

H. Estrategia y fundamento de la participación del Banco

- 1.36 La acción del Banco en Argentina enfoca tres áreas básicas: (i) reducir la pobreza y elevar la calidad de vida de los recursos humanos con acciones dirigidas a proveer fuentes de empleos productivos, aumentar la calidad y cobertura de los programas sociales y de saneamiento, a nivel nacional, provincial y municipal; (ii) elevar la productividad y la competitividad de los sectores transables, utilizando un enfoque de desarrollo regional y de defensa del medio ambiente, vía provisión de infraestructura de apoyo y complementación de las inversiones privadas; y (iii) continuar la modernización del Estado, entendida como las etapas siguientes a la racionalización y reorganización administrativa, realizada a nivel central y extendiéndola a los poderes legislativo y judicial y a los gobiernos provinciales y municipales.
- 1.37 La operación propuesta se concentra primordialmente en la segunda área al mejorar las condiciones de operación del sector portuario, responsable por la gran mayoría de las exportaciones; proteger el medio ambiente en las áreas portuarias; y estimular, de forma complementaria, las inversiones portuarias privadas. La operación también contribuye a la tercera área, en lo que atañe a los temas institucionales relacionados al medio ambiente y en aspectos complementarios de reforma administrativa en el sector portuario.

II. EL PROGRAMA

A. Objetivos

- 2.1 El Programa tiene como objetivo contribuir a la reducción del costo de transporte en el comercio exterior. Su propósito es aumentar la eficiencia del sector portuario utilizando conceptos modernos de transporte y logística, lo que incluye la necesidad de dar mayor seguridad y protección ambiental a las actividades portuarias.
- 2.2 El Programa se compone de dos subprogramas. El Subprograma de Mejoramiento Portuario disminuirá el tiempo de espera en rada y de carga/descarga de embarcaciones en algunos de los puertos más importantes del sistema y agilizará la entrada y salida de las cargas del puerto, reduciendo tanto el riesgo de siniestros como sus interferencias con el tránsito urbano. El Subprograma de Seguridad y Protección Ambiental contribuirá a mejorar el control de los problemas de contaminación relacionados con el tránsito marítimo y fluvial y aumentará la capacidad para responder a siniestros, tales como incendios y derrames, en áreas portuarias.

B. Metas

- 2.3 Las metas que se presentan seguidamente se irán alcanzando a medida que entren en servicio sus respectivos componentes.

1. Subprograma de Mejoramiento Portuario

- 2.4 Para los proyectos a ser incluidos en el primer año y la terminal intermodal de PNBA, desde 12/95 hasta 12/99: (i) Concepción del Uruguay habrá aumentado su capacidad de carga/descarga, en condiciones de seguridad, de 0 a 8.000 t/d, para madera o similares; (ii) el nuevo muelle de Puerto Deseado le habrá dado capacidad para manipular hasta 300 t/d de pescado refrigerado; (iii) la ampliación del muelle pesquero de Puerto Madryn habrá aumentado su capacidad de 209 a 300 t/d; y (iv) la capacidad de salida de trenes de carga del área portuaria del PNBA habrá aumentado de 75 a 360 vagones/día. Para los proyectos futuros sus metas serán especificadas en los Marcos Lógicos respectivos antes de ser incorporados al Programa.

2. Subprograma de Seguridad y Protección Ambiental

- 2.5 Mediante este Subprograma, se iniciarán acciones para que el sistema portuario argentino funcione en conformidad con los acuerdos internacionales firmados. Los indicadores de desempeño pertinentes, a ser cumplidos hasta 12/99, son los siguientes: (i) estarán operando instalaciones y equipos de recepción de aguas de lastre sucio, aguas de sentina y basuras en los puertos incluidos en el Programa, conforme a los requerimientos MARPOL 73/78; (ii) estarán operando dos barcos contra incendios (en Dock

Sud/La Plata y Bahía Blanca) y equipos de control de derrames para Puerto Madryn y Usuhaia; (iii) estarán listos los respectivos planes de contingencia y serán retirados, por lo menos, tres cascos hundidos que presentan riesgos para la navegación en los lugares prioritarios determinados por estudios técnicos.

C. Descripción de los componentes del Programa

1. Ingeniería y administración (US\$9.608.000)

a. Unidad Coordinadora del Programa (US\$3.540.000)

2.6 Para coordinar la ejecución y administrar el Programa, la SSPyTLD establecerá una Unidad Coordinadora del Programa (UCP), cuya responsabilidad abarcará: (i) el cumplimiento de todas las condiciones previas al primer desembolso del eventual préstamo; (ii) la ejecución de los componentes globales o de alcance nacional contenidos en el Programa; (iii) la preparación, aprobación y suscripción de los convenios con las provincias y otras entidades que ejecutarán ciertos componentes del Programa y el asesoramiento para las licitaciones que tengan a su cargo; (iv) la fiscalización técnica, económica y ambiental de las obras que serán ejecutadas por los organismos provinciales y otras entidades; (v) la contratación y supervisión de los estudios de viabilidad técnica, económica y ambiental de los proyectos que se incorporarían al Programa a partir del segundo año; (vi) la contratación y supervisión de los servicios de asistencia técnica previstos; (vii) la programación y organización de las actividades de fortalecimiento institucional; y (viii) la preparación de la documentación para el procesamiento de los desembolsos del préstamo y otros informes que el Banco pueda solicitar.

2.7 La UCP dependerá, directamente, del despacho del Subsecretario de la SSPyTLD. Estará integrada por seis funcionarios designados por esa entidad y contará con el asesoramiento de una firma consultora con experiencia en el gerenciamiento de proyectos portuarios.

b. Supervisión de obras (US\$5.300.000)

2.8 La supervisión técnica y administrativa de las obras financiadas, total o parcialmente, con recursos del préstamo, será efectuada por firmas consultoras especializadas en proyectos de infraestructura portuaria, cuyas responsabilidades comprenderán: (i) la verificación del cumplimiento de las normas técnicas y especificaciones de cada proyecto; (ii) el análisis de las eventuales modificaciones o ajustes que sea necesario efectuar en los diseños, métodos constructivos o programación de las obras; (iii) la certificación de la calidad de las obras e instalaciones y la aplicación de las medidas de protección ambiental previstas; y (iv) la verificación mensual del avance y valorización de los trabajos.

2.9 La certificación de la calidad técnica y ambiental, así como del costo de las obras e inversiones aceptadas como contrapartida,

deberá ser efectuada también por empresas consultoras debidamente calificadas u otros organismos competentes y autónomos aceptados por el Banco.

c. Reembolso del PPF (US\$767.960)

- 2.10 El 24 de octubre de 1995, el Banco aprobó el Préstamo 895-OC/AR, autorizando el uso de recursos de la Facilidad para la Preparación de Proyectos (PPF), hasta un monto de US\$700.000, para complementar algunos estudios necesarios para la aprobación de esta operación y contribuir a la oportuna instalación de la UCP. Se agrega en este ítem el reembolso de US\$67.960 correspondientes a la parte proporcional del Préstamo 762/OC-AR para apoyar el proceso de elegibilidad de las operaciones aprobadas del Banco.

2. Subprograma de Mejoramiento Portuario (US\$149.700.000)

- 2.11 Este rubro comprende: (i) la ejecución de obras marítimas, tales como construcción de nuevos sitios de atraque, rehabilitación de muelles existentes, mejoramiento de las defensas y rehabilitación y extensión de escolleras; y (ii) otras inversiones en obras y/o equipos para mejorar las condiciones de acceso vial o ferroviario a las terminales y para facilitar el manipuleo de las cargas.
- 2.12 Estas obras e inversiones se efectuarían en diversos puertos, administrados por entes provinciales, municipales, o autónomos, que han solicitado el apoyo de la SSPyTLD para financiar sus proyectos. De acuerdo con las características de esos proyectos y su estado de preparación, se han establecido las siguientes subcategorías:

a. Proyectos del primer año (US\$33.400.000)

- 2.13 Se agrupan bajo este rubro los proyectos que cuentan con estudios completos, tanto técnico-económicos como ambientales y financieros, cuya viabilidad ha sido verificada por el Banco y podrían comenzar a ejecutarse tan pronto como los recursos del eventual préstamo estuvieran disponibles. Tales proyectos serían los siguientes: (i) construcción de un muelle en los sitios 14, 15 y 16 y rehabilitación de los sitios 3 y 4 en el puerto de Concepción del Uruguay (Entre Ríos); (ii) construcción de un muelle en el sitio 10, rehabilitación del sistema de defensas en los sitios 1 y 2, y mejoramiento del acceso terrestre y de caminos internos en Puerto Deseado (Santa Cruz); y (iii) ampliación del sitio 3 para carga general en Puerto Madryn (Chubut) y construcción de un espigón secundario para componer un nuevo muelle pesquero.

b. Puerto Nuevo de Buenos Aires (US\$85.800.000)

- 2.14 Se incluyen actividades en el primer año y proyectos para el segundo año. Las principales serán: (i) reparación de frentes de atraque, adquisición e instalación de nuevas grúas y otros equipos para manipuleo de contenedores en las terminales del PNBA; y (ii) relocalización de patios ferroviarios de las diversas líneas

que atienden al puerto, implantación de una estación de transferencia de contenedores y remodelación de intersecciones viales. Para el componente (i), se cuenta con los estudios requeridos y parte importante de las obras y adquisiciones de equipos están en marcha. En el caso de la terminal para transferencia de contenedores entre el puerto y los ferrocarriles, se ha completado un estudio preliminar que indica que el proyecto es técnicamente factible y la magnitud de las externalidades involucradas indica que será económicamente viable.

c. Otros proyectos portuarios (US\$30.500.000)

- 2.15 La SSPyTLD ha presentado al Banco un listado de proyectos portuarios, cuya viabilidad y elegibilidad se han determinado de manera preliminar. Los estudios técnico-económicos, ambientales y financieros, al nivel que requiere el Banco para asegurar su financiamiento, serán ejecutados por las autoridades portuarias o con recursos del eventual préstamo durante el primer año del Programa y, de confirmarse su viabilidad, las obras correspondientes serían licitadas a partir del segundo año. En principio, se incluirían proyectos para: (i) el puerto pesquero de Rawson que permitiría mitigar los impactos ambientales del actual sistema de pesca artesanal; y (ii) extender la escollera en Quequén, disminuyendo el número de días inoperables por tiempo adverso. En caso que algún proyecto no cumpla con los requisitos de elegibilidad acordados o no se prepare en tiempo oportuno, podrá eventualmente sustituirse por otro.

3. Subprograma de Seguridad y Protección Ambiental (US\$16.000.000)

- 2.16 Comprende la implementación de sistemas, compra de equipos y ejecución de servicios para mejorar las condiciones ambientales y de seguridad en los puertos y rutas de navegación argentinos.

a. Sistemas de recepción de efluentes y basura (US\$4.500.000)

- 2.17 Comprende la adquisición de equipos y montaje de instalaciones y sistemas para la recepción y eliminación de: (i) aguas de lastre sucio, en puertos petroleros y monoboyas; (ii) aguas de sentina y basura de los barcos, en los muelles y radas de los principales puertos que aún no los tengan; y (iii) aguas negras de buques, en áreas ecológicamente sensibles.

b. Equipos contra incendios y siniestros (US\$8.500.000)

- 2.18 Consiste en la adquisición de: (i) dos barcos contra incendios, uno para los puertos de Dock Sud y La Plata, y el otro para Bahía Blanca, aumentando la capacidad de respuesta ante eventuales incendios en estos puertos petroleros; y (ii) barreras flotantes, removedores, embarcaciones auxiliares y otros equipos para la prevención y control de derrames de hidrocarburos o sustancias peligrosas, que atenderán al área de Buenos Aires, el Golfo Nuevo (Puerto Madryn) y zonas aledañas del puerto de Ushuaia. Dichos

equipos auxiliarán a la PNA a cumplir con las condiciones OPRC/92 de respuesta a contaminación por derrames de petróleo.

c. Salvamento de barcos hundidos o abandonados (US\$3.000.000)

- 2.19 Este componente iniciará acciones sistemáticas de remoción de barcos hundidos y/o abandonados que dificultan las operaciones en los puertos, generan riesgos para la navegación y producen deterioros ambientales.

4. Costos concurrentes (US\$4.900.000)

- 2.20 Se incluyen estudios, asesoría especializada y capacitación, para apoyar o complementar el desarrollo de otros componentes del Programa y para mejorar la capacidad técnica y administrativa.

a. Estudios (US\$2.800.000)

- 2.21 Comprende los estudios de viabilidad técnica, económica, ambiental y financiera de la estación de transferencia intermodal en el PNBA; estudios de demanda y planificación integral del desarrollo portuario; seguridad y protección ambiental (inventario detallado de necesidades de protección ambiental; anteproyectos y especificaciones de sistemas de recepción; manejo de emergencias y planes de contingencia; contaminación en puertos y canales de acceso; plan de salvamento de barcos hundidos/abandonados; plan de modernización de las ayudas a la navegación; estudio institucional ambiental); plan de modernización del puerto de La Plata; y un análisis de tarifas y de la problemática portuario/aduanera.

b. Asistencia técnica (US\$1.400.000)

- 2.22 Para disminuir la excesiva diversidad de normas y criterios, se preparará un compendio de normas portuarias consolidando las leyes, reglamentos, normas técnicas, manuales de procedimientos e instructivos relacionados con el régimen de propiedad, administración, construcción, mantenimiento y operación de los puertos, definiendo el alcance de la responsabilidad de los entes participantes en esas actividades. Dichos trabajos serán efectuados por consultores especializados contratados por la SSPyTLD.
- 2.23 La descentralización y modernización portuaria deberá acompañarse con procesos adecuados y sistemas de información uniformes que permita a los entes administradores de los puertos provinciales contar con información contable y operativa, incluyendo registros contables separados para este Programa, tanto a nivel patrimonial como por categoría de inversión. La modernización del sistema estadístico de las operaciones portuarias y de contabilidad facilitará la toma de decisiones gerenciales, al brindar información adecuada y en tiempo oportuno, para evaluar los resultados de la gestión portuaria. Para satisfacer esta necesidad, el Programa contempla la contratación de servicios de consultoría para la formulación e implantación de un sistema de información estadís-

tica, operativa, contable y financiera para todos los puertos participantes del Programa. Dichos trabajos serán efectuados por consultores contratados por la SSPyTLD.

c. Fortalecimiento institucional (US\$700.000)

- 2.24 Se desarrollará un programa de capacitación que abordará las formas de: planificación y operación portuaria; gestión de contratos y tarifas; y protección ambiental y seguridad portuaria. El programa estará constituido por cursos, visitas técnicas y entrenamiento en el trabajo, para funcionarios de los entes portuarios provinciales y autónomos, del nivel gerencial, profesional y técnico de mando medio.

5. Costo total del Programa y financiamiento

- 2.25 Se ha estimado el costo total del Programa propuesto en US\$208 millones, que sería financiado hasta el 50% por el Banco y el restante 50% con aportes de contrapartida local.

a. Préstamo del Banco

- 2.26 El eventual préstamo del Banco, hasta el equivalente de US\$104 millones, se haría con recursos del Capital Ordinario (OC), bajo las siguientes condiciones: (i) plazo de amortización, 20 años; (ii) período de desembolso, 4 años; (iii) tasa variable de interés sobre los montos desembolsados; (iv) comisión de crédito sobre montos no desembolsados, 0,75% anual; y (v) gastos de inspección y vigilancia del Banco, 1% del monto del préstamo.

b. Aportes de contrapartida

- 2.27 Podrán ser reconocidos como aporte de contrapartida local, hasta un total equivalente a US\$104 millones: (i) los aportes del gobierno central y de las provincias, equivalentes a, aproximadamente, el 12% del costo directo de las obras de mejoramiento portuario; y (ii) las inversiones efectuadas por los concesionarios de las terminales privadas del PNBA y otros puertos del Programa, siempre que las obras y adquisiciones de equipos hayan sido contratadas y ejecutadas en condiciones que el Banco considere aceptables, que sean debidamente justipreciadas y que hayan sido efectuadas dentro de los plazos que establecen las políticas y normas del Banco.

c. Cuadro de costos

- 2.28 El Cuadro II-1 presenta las diversas categorías de inversión, la distribución de sus componentes y las fuentes de financiamiento previstas. Para el cálculo de los gastos contingentes se ha considerado un 6,5% de imprevistos sobre las obras a ser financiadas parcialmente con recursos del eventual préstamo, y una tasa de escalamiento de precios promedio de 3% anual. Los costos financieros se obtuvieron aplicando las tasas indicadas en las condiciones de otorgamiento del préstamo.

CUADRO II-1 Costos estimados del Programa (en miles de US\$)						
Descripción de componentes	Fuentes de Financiamiento					% del total
	Banco	Aportes de contrapartida			TOTAL	
		Gobierno Central	Gobierno Provincial	Sector Privado		
1. INGENIERÍA Y ADMINISTRACIÓN	7.868	1.740			9.608	4,6
1.1 Coord. y admin. del Programa	1.800	1.740			3.540	
1.2 Supervisión de obras	5.300				5.300	
1.3 Reembolso del PPF	768				768	
2. MEJORAMIENTO PORTUARIO	69.612	5.774	6.314	68.000	149.700	72,0
2.1 Proyectos a iniciarse 1er. año	29.388	36	3.976		33.400	
2.1.1 Puerto Concep. del Uruguay	3.695	36	469		4.200	
2.1.2 Puerto Deseado	9.765		1.335		11.100	
2.1.3 Puerto Madryn	15.928		2.172		18.100	
2.2 Puerto Nuevo de Buenos Aires	13.384	4.416		68.000	85.800	
2.3 Otros proyectos portuarios	26.840	1.322	2.338		30.500	
2.3.1 Puerto Rawson	6.160		840		7.000	
2.3.2 Puerto Quequén	17.600	1.322	1.078		20.000	
2.3.3 Otras obras	3.080		420		3.500	
3. SEGURIDAD Y PROTECCIÓN AMBIENTAL	13.000		3.000		16.000	7,7
3.1 Sist. recepc. efluentes y basura	4.500				4.500	
3.2 Equipos incendio/prev. siniestros	8.500				8.500	
3.3 Salvamento barcos abandonados			3.000		3.000	
4. COSTOS CONCURRENTES	4.900				4.900	2,4
4.1 Estudios	2.800				2.800	
4.2 Asesoría especializada	1.400				1.400	
4.3 Capacitación	700				700	
5. GASTOS CONTINGENTES	7.580	862	1.510		9.952	4,8
5.1 Imprevistos	4.980	489	410		5.879	
5.2 Escalamiento de precios	2.600	373	1.100		4.073	
6. COSTOS FINANCIEROS	1.040	16.800			17.840	8,6
6.1 Intereses		6.622	8.778		15.400	
6.2 Comisión de crédito		602	798		1.400	
6.3 Inspección Banco	1.040				1.040	
T O T A L	104.000	15.600	20.400	68.000	208.000	100,0

III. EJECUCIÓN DEL PROGRAMA

A. Organización para la ejecución del Programa

1. Prestatario y ejecutores

a. El prestatario y el ejecutor principal/coordinador

- 3.1 El prestatario será la Nación Argentina, representada por el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos (MEyOSP). Este podrá canalizar recursos del eventual préstamo a organismos de los gobiernos provinciales, entes nacionales o provinciales autónomos y otras entidades públicas, mediante previa conformidad del Banco. La responsabilidad del pago de los intereses y del principal, comisión de compromiso, gastos de inspección y vigilancia del Banco continuará siendo exclusivamente del prestatario.
- 3.2 El ejecutor principal será la Subsecretaría de Puertos y Transporte de Larga Distancia (SSPyTLD), que depende de la Secretaría de Obras y Servicios Públicos (SOySP) del MEyOSP. La SSPyTLD tendrá también a su cargo la administración general del Programa, la responsabilidad por el Subprograma de Seguridad y Protección Ambiental y la coordinación con los organismos provinciales y entes portuarios descentralizados donde se realicen proyectos portuarios específicos, quienes serán responsables por la ejecución de sus respectivos componentes.
- 3.3 Antes del primer desembolso, la SSPyTLD deberá mostrar evidencia que ha constituido la UCP (§ 2.6 y 2.7) y asignado a ésta profesionales con experiencia compatible con los requisitos previamente acordados con el Banco. La remuneración de estos funcionarios, que el gobierno asignará dentro del presupuesto de operación de la SSPyTLD durante la ejecución del Programa, será considerada como aporte de contrapartida local.
- 3.4 El prestatario contratará los servicios de una firma consultora, con experiencia en el gerenciamiento de proyectos portuarios, para asesorar y apoyar a la UCP en la realización de sus funciones de administración y fiscalización técnica, económica y ambiental del Programa, así como en la preparación de la documentación requerida por el Banco para respaldar los desembolsos y hacer el seguimiento de la ejecución del préstamo. Los términos de referencia y los criterios de calificación y selección de esta firma serán previamente acordados con el Banco y el contrato será formalizado antes de autorizarse el primer desembolso del préstamo.

b. Otros organismos ejecutores

- 3.5 Los gobiernos provinciales de Buenos Aires, Chubut, Entre Ríos y Santa Cruz asumirán la responsabilidad por la ejecución de los proyectos del primer año (§ 2.13), para los cuales han solicitado

financiamiento, salvo que deleguen esa responsabilidad en la SSPyTLD. Otras provincias podrán ingresar posteriormente al Programa en situación igual si atienden las condiciones de elegibilidad utilizadas para los proyectos del primer año y para los identificados para el segundo año (§ 1.33 y 1.34). Cada provincia debe conformar una Unidad Ejecutora, que asumirá las funciones gerenciales de sus respectivos proyectos. Dicha unidad deberá estar integrada por personal de los organismos provinciales portuarios o entes portuarios autónomos para la ejecución técnica de los proyectos, y de los sectores correspondientes de las unidades del Programa de Saneamiento Financiero y Desarrollo de las Provincias Argentinas para cubrir los aspectos administrativos y contables. Los concesionarios de las terminales del PNBA poseen también inversiones que podrán ser consideradas como contrapartida local bajo las condiciones del Banco respecto al sector privado (§ 1.22, 2.27, 3.42 y 3.43).

- 3.6 Cada provincia participante del Programa deberá suscribir un convenio específico con el MEyOSP, según un modelo previamente acordado con el Banco que definirá cada proyecto y las condiciones del traspaso y/o repago de los recursos, las cuales serán similares a las del préstamo del Banco a la Nación. La aprobación de cada convenio por el respectivo cuerpo legislativo provincial será condición previa al primer desembolso para cada proyecto.

2. Plan de ejecución del Programa

- 3.7 Se ha elaborado un Plan de ejecución preliminar que servirá de base para el definitivo, que incluirá, entre otros aspectos, el cronograma de ejecución de actividades del Programa. Como condición previa al primer desembolso, la SSPyTLD deberá presentar el Plan definitivo de ejecución del Programa, definiendo en mayor detalle las acciones a realizar durante el primer año del Programa y ratificar o modificar las fechas propuestas inicialmente. Dicho Plan comprenderá:
- a. el calendario de licitaciones y contrataciones de las obras, servicios de consultoría y adquisiciones de bienes;
 - b. las metas físicas y financieras del avance de las obras en el período considerado;
 - c. el calendario de entrega de informes y resultados de los estudios contenidos en el Programa y los planes de implantación de sus recomendaciones; y
 - d. los avances esperados en la implantación de las recomendaciones formuladas.
- 3.8 Este Plan deberá revisarse en las reuniones semestrales que se efectuarán durante el período de ejecución del Programa, para hacer los ajustes pertinentes e incorporar las acciones que se efectuarán en el año siguiente.

3. Reglamento Operativo del Programa

- 3.9 El Reglamento Operativo (RO), cuyo borrador ha sido acordado con el Banco, será presentado para la no objeción del Banco antes del primer desembolso del préstamo y definirá los siguientes aspectos: (i) modalidad de ejecución; (ii) UCP; (iii) criterios de elegibilidad institucionales y financieros de los organismos y criterios de elegibilidad técnicos, ambientales y económico-financieros de los proyectos; (iv) condiciones de los traspasos y repagos de fondos del préstamo entre la Nación y las provincias; (v) plazos de ejecución; y (vi) procedimientos de licitaciones, contrataciones, y desembolsos.
- 3.10 El RO preverá, además, las obras del Programa que se ejecutarán mediante recursos empleados directamente por la SSPyTLD para financiar proyectos o mediante traspasos que ésta efectúe a las provincias o entes autónomos que cumplan los requisitos y según los procedimientos establecidos en el mismo RO.

a. Niveles de ejecución

- 3.11 El Programa incluye proyectos a ser ejecutados por la Nación, las provincias y el sector privado. En cada uno se pretende aprovechar la estructura y capacidades existentes. La SSPyTLD, a través de la UCP será el ejecutor principal y tendrá a su cargo la administración del Programa. Las provincias ejecutarán sus proyectos por intermedio de sus organismos portuarios bajo la responsabilidad de las unidades ejecutoras provinciales.

b. Términos y condiciones de las transferencias

- 3.12 Para los proyectos provinciales de inversión, el gobierno nacional traspasará a las provincias los recursos necesarios para su ejecución con plazos de amortización, tasas de interés y comisión de crédito similares a las del préstamo del Banco a la Nación. También se cobraría a los proyectos provinciales un cargo por inspección y vigilancia del 1%. Como condición de la participación de cada provincia en el Programa, se requiere que su legislatura haya aprobado una ley que autorice el endeudamiento, así como la afectación de su coparticipación federal como garantía a la Nación, y que adopte las demás medidas necesarias para asegurar la ejecución del programa provincial y cumplimiento de las condiciones contractuales con el Banco. La Nación podrá acordar el traspaso a las provincias de costos administrativos del Programa.
- 3.13 La ejecución se llevará adelante utilizando los procedimientos operativos y financieros establecidos por: (i) las estipulaciones que se establezcan en el contrato de préstamo entre el Banco y el prestatario; (ii) el reglamento operativo del Programa; y (iii) los contratos de préstamos subsidiarios entre la Nación y las provincias.

c. Criterios de elegibilidad

(i) De las provincias

- 3.14 Para la participación de los proyectos de inversión se requiere la vigencia de una ley provincial de endeudamiento que la autorice a celebrar el convenio en las condiciones acordadas entre la Nación y el Banco, así como haber celebrado el convenio subsidiario de préstamo.

(ii) De los proyectos

- 3.15 Los proyectos que cumplen con las provisiones del RO en cuanto a su factibilidad, deben tener: (i) sostenibilidad financiera, que el proyecto generará suficientes excedentes para cubrir por lo menos la administración, operación y mantenimiento de las obras; (ii) sostenibilidad ambiental, que el proyecto mejorará y/o conservará el ambiente biofísico y los recursos naturales; (iii) viabilidad institucional, que la unidad de ejecución técnica de la provincia cuenta con una adecuada capacidad institucional y técnica para realizar la ejecución del proyecto; y (iv) viabilidad económica, que la tasa interna de retorno económico del proyecto sea igual o mayor al 12%.

4. Control de avances del Programa

- 3.16 El cumplimiento de los objetivos del Programa se medirá con base en los indicadores establecidos para tal efecto (ver Marco Lógico). Como las inversiones son indivisibles, no hay metas intermediarias (intermediate benchmarking).

5. Revisiones semestrales

- 3.17 La SSPyTLD y el Banco realizarán reuniones semestrales de revisión con el objeto de examinar el avance en la ejecución de las distintas actividades por subprograma, y la implantación de las recomendaciones adoptadas. A estas reuniones asistirán, además del coordinador general de la UCP, las autoridades que se consideren necesarias para la revisión de las actividades.
- 3.18 En el transcurso de estas reuniones, la SSPyTLD y el Banco deberán acordar las medidas correctivas necesarias para solucionar los problemas planteados y establecer la estrategia que permita cumplir los objetivos y metas fijados en el Programa.
- 3.19 Con un mes de anticipación a cada una de esas reuniones, la SSPyTLD presentará al Banco un informe con los datos relevantes para realizar una adecuada evaluación de los avances. El informe abarcará:
- a. El avance en el desarrollo de las asistencias técnicas, estudios y levantamiento de inventario ambiental que forman parte del Programa.

- b. Las recomendaciones y cambios de políticas propuestos como resultado de los estudios citados y el correspondiente plan de implantación.
- c. Los procesos de adquisiciones y contrataciones financiados con cargo al Programa.
- d. La revisión y compatibilización de los desembolsos con los gastos realizados.
- e. El cumplimiento de las medidas de control ambiental en la ejecución de las obras del Programa y la coordinación entre los entes involucrados en los asuntos relacionados con la protección ambiental que se requiere para el desarrollo del Programa.
- f. Las modificaciones que se requiera introducir al Programa como resultado de eventuales situaciones de emergencia o desastres naturales.
- g. Los datos anuales que se recopilarán para efectuar la verificación del cumplimiento de las metas y la eventual evaluación ex-post.
- h. El plan de ingresos y gastos, el plan de obras y las metas físicas de cada uno de los proyectos propuestos, incluida su justificación técnica y económica, priorización, así como el cumplimiento de las condiciones de elegibilidad.
- i. Los estudios y diseños de los proyectos que deban iniciarse en el período siguiente.

6. Estado de preparación del Programa

a. Componentes del Subprograma de Mejoramiento Portuario

- 3.20 Se cuenta con los estudios técnicos, económicos y ambientales, así como con los diseños básicos y expedientes de licitación de los proyectos de construcción nueva y/o rehabilitación de muelles para los puertos de Concepción del Uruguay, Deseado y Madryn.
- 3.21 Durante el primer semestre de 1997 quedarán también concluidos los estudios para el mejoramiento de Puerto Rawson (Chubut) y para la prolongación de la escollera sur en Quequén (Buenos Aires), pudiendo licitarse las obras cuando los estudios hayan sido aprobados por el Banco y obtenidos los permisos ambientales.
- 3.22 Por su parte, los concesionarios del PNBA están efectuando inversiones en la rehabilitación de los muelles y en adquisiciones de nuevas grúas, camiones-trailer y otros equipos para movilizar contenedores, que serían consideradas como parte de la contrapartida del préstamo.

- 3.23 La Empresa Nacional de Ferrocarriles está desarrollando los estudios de viabilidad y diseños preliminares de relocalización del acceso y patios de maniobras ferroviarios, para mejorar el ingreso de trenes a las terminales portuarias del PNBA e instalar una estación de transferencia de cargas en el puerto. Los estudios definitivos y la evaluación de impacto ambiental serán financiados con recursos del préstamo y podrán quedar concluidos durante el primer año del Programa.

b. Subprograma de Seguridad y Protección Ambiental

- 3.24 Los componentes del proyecto han sido preliminarmente definidos y dimensionados con base en un estudio expedito de consultores especializados, y se cuenta con los términos de referencia para los estudios específicos requeridos para su implantación y para las actividades de asistencia técnica y de capacitación previstas dentro del eventual préstamo. Antes del primer desembolso, el prestatario deberá mostrar al Banco evidencia de: (i) la elaboración, por parte del MEOySP, para su eventual aprobación, del nuevo marco normativo de seguridad portuaria y de navegación marítima, fluvial y lacustre, conforme a lo previsto en los Decretos 817/92 y 673/94; y (ii) la suscripción del convenio marco entre la SSPyTLD y la PNA para las acciones del componente de seguridad y protección ambiental del Programa.
- 3.25 Dentro de un año de la firma del contrato, el Prestatario deberá presentar al Banco: (i) evidencia de la expedición del nuevo marco normativo citado en el párrafo anterior; y (ii) los planes y diseños finales de las instalaciones para el manejo de cargas tóxicas o peligrosas y los planes de gestión ambiental (planes de contingencia, de monitoreo y de seguimiento) de cada una de las terminales de contenedores operadas por firmas privadas del PNBA y Dock Sud.
- 3.26 A los 18 meses de la firma del contrato, el Prestatario deberá presentar al Banco: (i) los resultados de los estudios previstos en el componente ambiental del Programa y copia de los convenios que se hubiesen firmado con las provincias para su efectiva implementación; y (ii) evidencia que las instalaciones para el manejo de cargas peligrosas y que los planes de gestión ambiental fueron implementados en las terminales de contenedores operadas por firmas privadas del PNBA y Dock Sud.
- 3.27 Todos los proyectos a ser incluidos en el Programa deberán contar con una EIA aceptable al Banco y con todas las aprobaciones y permisos ambientales requeridos por la legislación nacional y provincial.

B. Licitaciones de obras, adquisición de bienes y contratación de servicios

- 3.28 Antes del llamado a licitación de cada obra del Programa, el organismo ejecutor deberá presentar al Banco evidencia que las

especificaciones técnicas de control ambiental recomendadas en las EIAs fueron incluidas en los pliegos de licitación respectivos, y que cuentan con las aprobaciones y permisos ambientales requeridos por la legislación nacional y provincial.

- 3.29 Como las obras a ser ejecutadas como parte del Programa requieren de cierto grado de especialización y experiencia, y también de equipos adecuados, se considera necesaria la precalificación, en cada caso, de las firmas participantes.
- 3.30 Los resultados de licitaciones recientes muestran que existe relativamente poco interés por parte de las empresas constructoras extranjeras para participar en licitaciones de obras portuarias cuyo monto sea inferior a US\$5 millones. Como la localización de las distintas obras está muy dispersa y los entes ejecutores serán diferentes, no es posible agruparlas para constituir lotes cuyo monto total resulte más atractivo. En consecuencia, se propone que el monto límite, por encima del cual se requerirá Licitación Pública Internacional (LPI), sea de US\$5 millones. Todas las adquisiciones de bienes o servicios, cuyo monto sea mayor de US\$350,000, también se efectuarán por LPI. Las adquisiciones por debajo de ese monto, en las cuales se empleen recursos del préstamo, se harán mediante procedimientos que aseguren la libre competencia y garanticen la calidad de los productos y servicios, siempre y cuando no estén en conflicto con las políticas del Banco. La adquisición de bienes y la contratación de obras del Programa se llevarán a cabo conforme a los procedimientos estipulados en el Anexo B del contrato de préstamo.
- 3.31 La selección y contratación de servicios de consultoría se efectuarán de conformidad con lo estipulado en el Anexo C del contrato de préstamo. La contratación de servicios de firmas consultoras por montos iguales o mayores de US\$200.000 se realizará mediante concurso público internacional. El Plan de Adquisiciones del Programa se adjunta como Anexo III-3.
- 3.32 Cada provincia o ente autónomo licitará las obras y contratará los servicios de supervisión de sus respectivos proyectos. De ser necesario, podrá solicitar el asesoramiento y apoyo de la UCP, para que le preste asistencia en la organización y conducción del proceso de licitación y contratación.
- 3.33 El Equipo de Proyecto ha dado su conformidad para la publicación del Aviso General de Adquisiciones (AGA) del Programa y los avisos específicos de varias obras. El Anexo III-3 presenta el calendario tentativo de contratación de consultores (§ 2.21 y 2.22), licitaciones de obras y adquisiciones de bienes.

C. Propiedad de los terrenos en que se ejecutarán las obras

- 3.34 Se prevé que las obras del Programa serán ejecutadas en terrenos nacionales o provinciales. Según las políticas del Banco, si afectaran terrenos o instalaciones de propiedad de terceros, el

prestatario o el ejecutor provincial deberá mostrar al Banco evidencia que ha acordado con los propietarios el pago o compensación que recibirán por los bienes afectados, o que han obtenido la cesión de los mismos, antes de que el Banco autorice la licitación de obras en las cuales se emplearían recursos del préstamo.

D. Convenios interinstitucionales para operación de instalaciones o equipos

- 3.35 Antes de que el Banco autorice la licitación de obras, la contratación de servicios o la adquisición de bienes, con recursos del préstamo, que serán cedidos en uso o transferidos a la jurisdicción de otros organismos o instituciones no dependientes de la SSPyTLD, se deberán formalizar los convenios en los cuales se establecen las obligaciones que asumen las partes y el compromiso para asignar los recursos necesarios para su operación y mantenimiento.
- 3.36 Entre estos convenios, se destaca el que deberá suscribir la SSPyTLD con la PNA para la implantación, operación y control de los sistemas de eliminación de efluentes y basura, prevención y control de incendios y otros siniestros, y salvamento de barcos abandonados, comprendidos dentro del Subprograma de Seguridad y Protección Ambiental.
- 3.37 Igualmente, será necesario celebrar convenios con el Ferrocarril Belgrano y con los concesionarios de los otros ferrocarriles para su operación durante y después de la ejecución de las obras y, eventualmente, con la Intendencia de Buenos Aires, para las remodelaciones de patios ferroviarios, obras viales y/o permutas de terrenos que puedan estar involucradas.

E. Plazos de ejecución y iniciación material de obras

- 3.38 El plazo de ejecución del Programa será de cuatro años, contados a partir de la fecha de vigencia del eventual contrato de préstamo. El inicio material de todas las obras de mejoramiento portuario deberá producirse antes de concluir el segundo año de ejecución del Programa.

F. Mantenimiento de las instalaciones portuarias

- 3.39 Dentro de los seis meses siguientes al inicio de las obras, o adquisición de equipos o instalaciones financiadas con recursos del préstamo, el prestatario o ejecutor provincial deberá presentar al Banco el respectivo plan de mantenimiento del puerto integrante del Programa, indicando los recursos que serán asignados, la periodicidad de las acciones de mantenimiento y los parámetros para la evaluación de su efectividad. Posteriormente, a la conclusión de cada subproyecto, hasta el décimo año siguiente a la fecha del último desembolso, deberá elaborar un informe anual que contendrá: (i) las actividades de mantenimiento ejecutadas durante el año anterior; (ii) los recursos empleados; (iii) una evaluación detallada de la condición de las instalaciones atendidas; y (iv) el

plan de mantenimiento propuesto para el siguiente año. En el primer trimestre de cada año, el prestatario presentará al Banco un informe consolidado de los informes preparados por los ejecutores de obras y/o instalaciones y equipos financiados con recursos del Programa.

G. Ejecución de los componentes de asistencia técnica

- 3.40 La UCP contratará los servicios de consultoría para la ejecución de estos componentes y será responsable de su administración, seguimiento y fiscalización. En los casos en que participen organismos provinciales u otras instituciones no dependientes de la SSPyTLD, la UCP coordinará y elaborará los reglamentos operativos para las actividades de asistencia técnica.

H. Licitaciones anticipadas

- 3.41 El Equipo de Proyecto dio su conformidad para que se pueda efectuar, antes de la aprobación del eventual préstamo, la licitación de las obras del viaducto secundario y del nuevo muelle pesquero de Puerto Madryn. Los diseños, especificaciones y documentos de licitación fueron revisados y aprobados por el Banco y para la licitación se han empleado procedimientos concordantes con las políticas de adquisiciones del Banco. El monto estimado de esas obras es equivalente a US\$18.1 millones.

I. Reconocimiento de gastos de contrapartida

- 3.42 Como se mencionó, están en marcha varios trabajos en el PNBA y en otros puertos del Programa. Para verificar la elegibilidad de esas inversiones, certificar su calidad técnica y determinar los montos a ser reconocidos como contrapartida, la SSPyTLD contrató un perito con calificaciones profesionales y experiencia aceptable para el Banco que ha presentado un informe en que se detallan los gastos a ser reconocidos, debiéndose seguir el mismo procedimiento en el caso de los gastos posteriores a ese informe. La elegibilidad ambiental se certificó mediante la elaboración de un EIA, que fue colocado a disposición del público para comentarios. Por consiguiente, el Banco podrá autorizar el reconocimiento de pagos e inversiones realizados como aporte local para tales fines, hasta el límite de US\$68 millones. Este valor representa un 10% de las inversiones totales hechas desde 1995 o comprometidas por el gobierno y el sector privado en el sector portuario y vías navegables y el 29% de la parte correspondiente al PNBA. Aunque originalmente todos esos gastos eran futuros cuando se diseñó el proyecto de PNBA, el tiempo transcurrido durante la preparación del Programa (3 años) y el éxito en la implantación del modelo señorío permitieron su transformación en inversiones. Se estima que alrededor de US\$30 millones de los US\$68 millones corresponderían a inversiones que se han efectuado, lo que garantizaría a la operación una holgura adecuada en términos de contrapartida en el primer año de la ejecución del Programa.

- 3.43 Se propone reconocer como gastos de contrapartida las inversiones efectuadas a partir de abril de 1995, cuando las concesiones resultaron efectivas con la llegada de los primeros equipos que formarían parte de la contrapartida.

J. Evaluación ex-post

- 3.44 De conformidad con la política del Banco, se consultó con el prestatario y ejecutor y éste decidió no hacer una evaluación ex-post como parte de las actividades del Programa. En el evento que el Banco quiera efectuar tal evaluación, estará disponible la información pertinente en el sistema integrado de información portuaria que se implantará como parte de las actividades de asistencia técnica del Programa, creando la pertinente base de datos (§ 2.23). Para los proyectos no incluidos en la muestra del primer año, el Banco deberá elaborar, en conjunto con el Ejecutor, el respectivo Marco Lógico, antes de incluirlos en el Programa.

IV. PRESTATARIO Y EJECUTOR

A. El Prestatario y ejecutor

- 4.1 El prestatario será la Nación Argentina. La responsabilidad de la ejecución y administración de los recursos del financiamiento y de la contrapartida local del Programa estará a cargo de la SSPyTLD, que depende de la SOySP del MEyOSP, y que actuará a través de una UCP como organismo ejecutor. El Programa contará con la participación provincial para ejecutar los proyectos portuarios que lo componen a través de los organismos provinciales y/o entes portuarios autónomos (§ 3.5).

B. Estructura y régimen legal de la SSPyTLD

1. Organización y funciones

- 4.2 El Poder Ejecutivo Nacional por Decreto N° 866, del 11 de diciembre de 1995, reformuló la estructura del MEyOSP, creando la SSPyTLD, que absorbe a la ex-Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables (ex-SSPyVN), sus funciones, estructura y planta de personal.
- 4.3 Las funciones de la SSPyTLD en su carácter de autoridad portuaria nacional incluyen las de la ex-SSPyVN, que reemplazó a la AGP en 1992 y son las siguientes: (i) efectuar las propuestas, ejecutar y controlar las políticas y planes referidos a la actividad portuaria y de las vías navegables; ejercer todas las responsabilidades y funciones de la autoridad portuaria nacional; (ii) elaborar y proponer políticas de desregulación, privatización y/o concesión de los puertos, servicios portuarios y de las vías navegables; y (iii) coordinar estudios para actualización de la normativa referente a modalidades operativas, aptitud técnica de equipos, seguros y régimen tarifario.

2. Personal, recursos físicos y financieros

- 4.4 La SSPyVN/SSPyTLD viene funcionando eficientemente mediante el trabajo de un grupo pequeño de profesionales dedicado a las actividades asociadas a la reforma del sector portuario (Capítulo I). Sin embargo, a la planta de 165 funcionarios de la SSPyTLD se agregó la estructura de la Dirección Nacional de Puertos (DNP), la cual recientemente absorbió el organigrama, objetivos y responsabilidades de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables (DNCPVN) que dependía de la ex-SSPyVN, con 1.311 funcionarios, elevando a 1.476 personas la planta de la SSPyTLD.
- 4.5 Como consecuencia de la disolución de la AGP, parte de su personal se ha transferido a otros grupos y comisiones, y a los puertos provinciales, y el de la DNCPVN está trabajando en el dragado. La Ley de Actividades Portuarias dispuso que la DNCPVN continuaría los

servicios vinculados a la realización de obras, dragado, balizamiento y mantenimiento hasta la puesta en funcionamiento de la nueva estructura operativa (§ 4.7).

- 4.6 En 1993 se produjo la primera reorganización de personal y en la actualidad se están realizando actividades para reducir aún más su número, tales como, transferir personal a la Sociedad Administradora del Puerto de Buenos Aires cuando quede perfeccionada su constitución, implantar programas de incentivos para retiros voluntarios de personal y transferir personal a los adjudicatarios privados y a los servicios de dragado y conexos.
- 4.7 Además, durante 1995 se inició un proceso de incentivos para fomentar la constitución de microempresas, asociaciones y/o consorcios que puedan prestar servicios a los organismos provinciales y/o entes autárquicos portuarios. En el segundo semestre de 1996, en virtud del proceso de Reforma II del Estado, el MEyOSP elevará a la Presidencia de la Nación la propuesta de la nueva estructura organizativa de la SSPyTLD y la propuesta de reducción de personal correspondiente. Con ello se completaría la transformación de la DPN/DNCPVN en entidad de supervisión de obras de dragado contratadas de empresas privadas.
- 4.8 La reciente creación de la SSPyVN y su absorción por la SSPyTLD hace que no haya información histórica presupuestaria pertinente para la SSPyTLD. Sin embargo, su presupuesto, que consiste básicamente en los recursos para cubrir gastos de personal y operativos, se reducirá con la implantación de la política de personal vigente. Por este motivo, la SSPyTLD evita contrataciones de personal de planta y mantiene solamente el personal indispensable en la UCP. Solamente contratará una firma para asistirle en el desempeño de las múltiples tareas de administración del Programa.

3. Aspectos financieros del Programa y su sostenibilidad

- 4.9 A continuación se analiza si los proyectos de la muestra cumplen con los criterios financieros del Banco, con la factibilidad de la contrapartida local para su implementación y con la factibilidad del esquema de repago de los intereses y del principal. Se mostrará que los puertos beneficiados pueden generar recursos suficientes para cubrir los cargos de la deuda provincial, aunque las provincias puedan recuperarlos directa o indirectamente por otros medios distintos al del cobro del servicio de la deuda.
- 4.10 Los aportes de contrapartida local provienen de tres fuentes básicas: (i) la Nación Argentina, que financiará parte de las reparaciones previstas en el PNBA (principalmente aquellas relacionadas con los accesos viales y ferroviarios), de los gastos concurrentes y financieros, y de las obras de reparación en Concepción del Uruguay y Quequén (con estos últimos gastos la Nación cumple con compromisos provenientes de los acuerdos de transferencia de estos puertos a entes autónomos y provinciales); (ii) las provincias y puertos en el Programa, financiarán el 12% de

las inversiones; y (iii) los concesionarios del PNBA, que ya están efectuando inversiones en las terminales a su cargo y a cargo del gobierno, en conformidad con la estrategia que ha sido adoptada por el gobierno y por el Banco, mediante el Préstamo 733-OC/AR y durante los tres años de la preparación de la operación propuesta.

4.11 Cada provincia participante tiene libertad de negociar con sus puertos la división de responsabilidades para el pago de la deuda. Algunas provincias han indicado que, además de la responsabilidad formal ante la Nación, pagarían parte o toda la deuda, por los siguientes motivos: (i) se prevé que la capacidad portuaria adicional aumentará las cargas y la producción local, generando empleos, tasas e impuestos para la provincia; (ii) su aporte permitirá a la administración portuaria hacer otras inversiones menores de rehabilitación y expansión de capacidad, sin aumentos de tarifas; (iii) como propietaria de la tierra e instalaciones del puerto, cabe a la provincia participar en inversiones de capital cuya vida útil sobrepasa el horizonte de planeamiento de la administración portuaria (una escollera, por ejemplo, puede durar entre 50 y 100 años); (iv) las inversiones resolverán un problema de externalidades negativas que no interesa a la administración portuaria; y (v) la provincia puede querer utilizar fondos reservados para inversiones de capital.

4.12 Las provincias esperan recuperar su inversión, pero no necesariamente mediante el traspaso de la deuda a la respectiva administración portuaria. La división de la responsabilidad formal y la contribución de cada puerto depende de negociaciones entre cada provincia y el ente de administración portuaria respectivo.

a. Recursos de la Nación

4.13 La participación en los recursos de contrapartida local de la Nación se interpreta en el contexto del proceso de desregulación, descentralización y concesión de servicios que se viene implantando en todos los modos de transporte en Argentina (Capítulo I). En particular, se realzan las limitaciones que el ajuste fiscal impone a los gastos del estado y la consecuente necesidad de orientarlos a sectores en que estimulan las actividades e inversiones del sector privado.

4.14 De acuerdo con lo explicado, dicha estrategia ha conseguido reducir los gastos gubernamentales (y la consecuente presión sobre el presupuesto de la Nación) y, simultáneamente, mejorar los niveles de servicio de la infraestructura existente. Para lograr sus objetivos, la Nación negoció con provincias, usuarios y concesionarios potenciales y se comprometió a apoyar, a mediano plazo, la modernización de la infraestructura de transportes, debido a la obsolescencia de muchas de las instalaciones y equipos.

4.15 De manera similar a lo ocurrido con las carreteras y con los ferrocarriles, la Nación ha acordado con las provincias y los usuarios que continuará apoyando la recuperación y el mantenimiento

de la infraestructura, pero como montos inferiores a los asignados para otros modos. Con ello, el gobierno logró eliminar gran parte de los subsidios y distorsiones y estableció condiciones de competencia entre los diversos modos de transporte de cargas.

- 4.16 La Nación tendrá que generar los recursos sin las contribuciones de otras entidades involucradas para el repago de parte del 20% del préstamo, aproximadamente, referente a: (i) la administración del Programa; (ii) la mayoría del subprograma ambiental; y (iii) parte de los gastos comunes para estudios, asesoría técnica y capacitación.

b. Recursos de provincias y puertos beneficiados

- 4.17 El resto de los recursos sería transferido a las provincias y puertos. Las provincias involucradas proveerían como parte del aporte de contrapartida local el equivalente al 12% del valor de las inversiones respectivas y serían responsables, mediante los convenios mencionados, del repago del monto del préstamo que les corresponda, pudiendo recuperar los costos respectivos, en todo o en parte, mediante acuerdos con los puertos beneficiados.
- 4.18 Aunque existen problemas fiscales en la mayoría de las provincias argentinas, las obligaciones financieras correspondientes al Programa propuesto no son de naturaleza o magnitudes preocupantes. El aspecto formal de garantías entre la Nación y las provincias no presenta dificultades para esta operación, puesto que la Nación podría descontar a las provincias participantes los montos respectivos de cada proyecto de los fondos establecidos en la ley de coparticipación federal. Desde el punto de vista fiscal, los montos de los proyectos son considerablemente bajos en relación a los presupuestos totales provinciales. La mayor inversión identificada, US\$20 millones para un proyecto del segundo año en el puerto de Quequén, implica una contrapartida de 0,01% de los recursos corrientes de la Provincia de Buenos Aires. La inversión estimada para Puerto Madryn corresponde 0,5% de los recursos corrientes de la Provincia de Chubut; para Concepción del Uruguay, serían 0,05% de los de la Provincia de Entre Ríos. Además, el efecto fiscal neto de la participación de 12% es nulo, pues corresponde, aproximadamente, a los impuestos que cada provincia recibirá de las respectivas obras.
- 4.19 Dichas obras se realizarán en un período relativamente corto, alrededor de 18 meses, de modo que el impacto fiscal anual del pago de la deuda será, probablemente, inferior al impacto anual de la contrapartida de 12%. Además, estos montos, relativamente pequeños, podrían ser recuperados por las provincias, en todo o en parte con los mecanismos que existen para recuperación directa, que incluyen: (i) tasas o impuestos sobre el valor o tonelaje de los flujos de bienes que pasan por el puerto; y (ii) convenio formal de repago de los fondos involucrados. Los mecanismos indirectos incluyen impuestos generados por exportaciones e importaciones adicionales proporcionados por los proyectos. Se concluye, por lo

tanto, que los proyectos son financieramente viables del punto de vista de las provincias involucradas.

c. Recursos del sector privado

- 4.20 La estrategia del gobierno y del Banco para el sector portuario preconiza inversiones que estimulan las inversiones privadas, en los rubros en que ello fuera viable y eficiente, a fin de proveer mejores servicios y reducir gastos públicos en el sector. Así, se ha diseñado un Programa que contempla inversiones públicas y privadas, siendo ambos tipos necesarios para alcanzar los resultados contemplados. Debido a la naturaleza de las operaciones e instalaciones existentes en el PNBA (Capítulo I), se procuró involucrar al sector privado en la operación de las terminales de contenedores del PNBA. Los gastos del sector privado (realizados, en ejecución y/o planeados) que se consideran potencialmente aceptables para reconocimiento como contrapartida se estiman en US\$68 millones y se relacionan mayormente con la adquisición de grúas y otros equipos para la movilización de contenedores y otras cargas unitizadas; incluyen, también, obras de reparación de muelles y defensas efectuadas por los concesionarios del PNBA con reembolso de la Nación, e inversiones en otras terminales portuarias (§ 3.42).

d. Estado financiero de los puertos de la muestra

- 4.21 Ninguno de los puertos de la muestra recibe subsidios o aportes para su operación. Sus ingresos provienen de tarifas y tasas pagadas por los usuarios del puerto y por alquileres y otros pagos que hacen los concesionarios privados de terminales u otras instalaciones en el área portuaria. Bajo el modelo señorío, son aceptables las inversiones de capital del estado en los casos en que el gobierno tenga interés propio en hacerlas. Los párrafos siguientes se refieren a la capacidad de repago de la deuda por parte de los puertos, si sus negociaciones con las respectivas provincias establecieran pagos en forma directa.
- 4.22 Muchos puertos provinciales argentinos fueron, históricamente, subsidiados a través del sistema de subsidios cruzados, con recursos generados mediante la aplicación de tarifas elevadas en el PNBA y en algunos otros puertos (§ 1.3). Así, no hubo un pasivo en los puertos transferidos a entes autónomos y a las provincias, quienes recibieron los puertos no solamente libres de deudas sino también del excesivo personal que mantenía el sistema anterior. Las entidades administradoras de los puertos provinciales que integran la muestra del Programa asumieron sus funciones hace apenas uno o dos años, como consecuencia de la implantación de las reformas del sector portuario (§ 1.8). Además, estos puertos formaron parte del grupo de puertos comercialmente viables que sustentaron el resto del sistema, lo que ha permitido a las entidades administradoras rebajar sus tarifas a aproximadamente la mitad y, aún así, generar excedentes, como se muestra en el Cuadro IV-1, que presenta los ingresos y egresos de los componentes

entre 1992 y 1995 y los previstos hasta 1997. Todos los puertos presentan un saldo positivo que habrá generado en 12/97 un excedente acumulado superior al 12% de contrapartida local de sus respectivos proyectos o del pago anual de la deuda respectiva, lo que asegura la viabilidad financiera de su implantación en el caso extremo del traspaso de todas las obligaciones respectivas de las provincias a los puertos (§ 4.26 y 4.27).

Cuadro IV-1 Ingresos y egresos de puertos con proyectos del primer año, reservas acumuladas y gastos de implantación previstas (US\$ miles)								
Puertos	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Reservas acumul. al 12/97 */	Gasto con el proyecto
Concepción del Uruguay								
Ingresos	925	647	985	1.450	1.420	1.448	972	469
Egresos	680	606	910	1.240	1.240	1.228		
Saldo	245	41	75	210	180	221		
Puerto Deseado								
Ingresos	389	1.043	1.052	950	968	975	2.924	1.335
Egresos	82	273	448	560	550	540		
Saldo	307	770	604	390	418	435		
Puerto Madryn								
Ingresos	1.117	2.161	2.658	1.310	1.323	1.365	4.240	2.172
Egresos	352	1.895	1.377	700	690	680		
Saldo	765	266	1.281	610	633	685		

*/ suma de saldos de 1992 a 1997.

- 4.23 En resumen, los entes administradores portuarios cubrirán sus costos de operación, de mantenimiento y de administración con los ingresos provenientes de tarifas y tasas por uso del puerto, por otros servicios que presten directamente a los usuarios y por cánones que se cobren a los concesionarios.
- 4.24 En general, el costo de las obras de rehabilitación de muelles y reconstrucción de obras de abrigo será asumido por los gobiernos provinciales respectivos. Ellos determinarán, en cada caso, las políticas que aplicarán para la recuperación de las inversiones en ampliaciones o construcción de nuevos sitios de atraque y el repago de la deuda, incluyendo los intereses y gastos financieros correspondientes.
- 4.25 El gobierno central, por su parte asumirá los costos de los componentes de alcance nacional (asistencia técnica, subprograma ambiental, entrenamiento, etc.) así como los gastos no prorrateables (administración del Programa, comisión de crédito y fondo de inspección y vigilancia).

4. Tarifas

- 4.26 Las tarifas, tasas, precios y cánones por la prestación de servicios y utilización de las instalaciones portuarias, de acuerdo con la legislación vigente, son determinadas por cada administración portuaria, las que elevan los cuadros tarifarios a la autoridad de aplicación correspondiente para su análisis, homologación y aprobación. La elevación de los cuadros tarifarios debe acompañarse de su justificación, de un estudio de costos de operación, mantenimiento, amortización y recuperación y de las demás recaudaciones que establezca cada autoridad de aplicación, teniendo en cuenta metas de competitividad y los objetivos planteados a mediano y largo plazo.
- 4.27 Bajo condiciones de competencia entre puertos y terminales, las tarifas deben guardar relación con las tarifas cobradas en puertos competitivos, los costos de operación y mantenimiento, renovación técnica de las instalaciones, necesidades de expansión y con un manejo eficiente de las instalaciones portuarias atendiendo a técnicas modernas de gestión. Los puertos tienen libertad de ajustar sus tarifas de conformidad con sus costos de operación, mantenimiento y rehabilitación. En este sentido, conviene resaltar que las tasas portuarias están en el rango de US\$1,50 a US\$5,00/t, en cuanto la estiba de algunas mercaderías está alrededor de US\$16/t y los costos de estadía de buques pueden superar US\$10.000/día. Los usuarios, representados en los consejos de los puertos mayores, reconocen la importancia del mantenimiento de la infraestructura para disminuir los costos de estibaje y estadía y han apoyado programas de mantenimiento y recuperación de instalaciones, conjuntamente con políticas tarifarias que garanticen la cobertura de los gastos correspondientes.

5. Administración presupuestaria

- 4.28 La Dirección General de Administración-Delegación I (DGA-I) que depende de la Subsecretaría de Administración de la Secretaría de Coordinación del MEyOSP, es responsable de la administración de la SSPyTLD, teniendo a su cargo los aspectos vinculados a la contabilidad, presupuesto y procedimientos de compras y contrataciones.
- 4.29 Las compras y contrataciones están a cargo de la DGA-I, en los aspectos vinculados a la elaboración de pliegos, llamados a licitaciones y publicaciones, preadjudicaciones y pagos, siguiendo la normativa vigente para el sector público.
- 4.30 Para este Programa, los aspectos vinculados a la contabilidad, presupuesto y procedimientos de compras y contrataciones, serán llevados a cabo a través de la UCP, la que informará su acción a la DGA-I y considerará para su funcionamiento la normativa vigente de la Administración Central y del Banco. Asimismo, la Auditoría General de la Nación (AGN) será el órgano de auditoría para el Programa.

- 4.31 La participación de la SSPyTLD queda circunscrita a la elaboración de especificaciones técnicas y/o términos de referencia; a la evaluación de ofertas y propuestas de preadjudicación en caso de adquisiciones y/o contrataciones de magnitud o de complejidad técnica así como también al seguimiento técnico de las ejecuciones de obras y de contrataciones de servicios.
- 4.32 Los organismos de control de la SSPyTLD son dos entidades con personería jurídica propia, independencia funcional y autarquía administrativa y financiera.: (i) Sindicatura General de la Nación (SIGEN) de la Presidencia de la Nación; y (ii) Auditoría General de la Nación (AGN) del Poder Legislativo. La SIGEN realiza el control interno través de las Unidades de Auditoría Interna (UAI) y efectúa tanto control previo (mediante planes de organización, reglamentos y manuales de procedimientos vinculados a los sistemas de compras, tesorería, presupuesto y bienes de uso) como control posterior (gestión presupuestaria, contable, económica, legal, financiera y de sistemas). La AGN tiene competencia en la realización del control posterior de la gestión presupuestaria, patrimonial, económica, legal y financiera, y para dictaminar los estados contables financieros.

V. VIABILIDAD DEL PROGRAMA

A. Viabilidad técnica

- 5.1 Los estudios para los proyectos que comenzarían a ejecutarse en el primer año del Programa fueron desarrollados aplicando criterios y metodologías de cálculo compatibles con prácticas modernas y estándares aceptados internacionalmente. Como en todos los casos se trata de rehabilitación o ampliación de instalaciones portuarias existentes, se cuenta con información confiable acerca de las condiciones geotécnicas, oceanográficas e hidrometeorológicas en base a las que se han adoptado los parámetros principales de diseño de las obras propuestas.
- 5.2 A pesar de que, en general, los proyectos no están localizados en áreas expuestas a fenómenos naturales catastróficos, tales como terremotos, huracanes de gran intensidad o crecientes extraordinarias, los registros estadísticos disponibles han proporcionado datos para prever medidas de protección, en los casos necesarios.
- 5.3 Como fueron muy pocas las obras portuarias realizadas en Argentina en las últimas dos décadas, también son pocas las firmas constructoras nacionales que poseen tecnologías de punta o están familiarizadas con la utilización de nuevos tipos de materiales para obras portuarias. Sin embargo, actualmente se encuentran trabajando en el país firmas extranjeras en este tipo de obras, cuya participación indudablemente contribuirá a la introducción de esas técnicas modernas. A tal efecto, en los pliegos de licitación se indicará, expresamente, que los postores podrán ofertar, además de la propuesta para la alternativa básica contenida en los pliegos, el empleo de alternativas tecnológicas equivalentes, si estas conducen a un menor costo de las obras.
- 5.4 Las obras de rehabilitación portuaria a efectuarse, revertirán una situación crítica de deterioro de la infraestructura que ha sido consecuencia de la falta de mantenimiento y reparación oportuna de elementos importantes de esas instalaciones. La descentralización de la administración portuaria ha contribuido a solucionar este problema, puesto que las administraciones locales tienen interés y medios propios para la conservación adecuada de sus instalaciones.

B. Viabilidad institucional

- 5.5 El Prestatario contratará una firma consultora especializada para asesorar y apoyar a la UCP en la realización de sus funciones de administración y supervisión técnica, económica y ambiental del Programa, para cumplir con los procedimientos de desembolsos y para hacer el seguimiento de la ejecución del Programa. La constitución de la UCP y la contratación de la firma consultora serán condiciones previas al primer desembolso, asegurando la viabilidad institucional del Programa a nivel central.

- 5.6 Hay que crear en los organismos pertinentes de las provincias involucradas, una Unidad Ejecutora encargada de llevar adelante los respectivos proyectos, con el personal y recursos adecuados. Será condición previa al primer desembolso para cada proyecto provincial la presentación de evidencia satisfactoria a la UCP que tal unidad ha sido formada y está dotada de recursos adecuados. Así se asegura que la operación se desarrolle sin tropiezos institucionales también a nivel provincial. Dichos aspectos podrán ser adecuadamente evaluados durante las reuniones anuales de revisión, permitiendo que el Banco pueda satisfacerse de su cumplimiento.
- 5.7 Respecto a la capacidad de las nuevas administraciones portuarias de desarrollar eficazmente las actividades requeridas bajo el modelo señorío, el equipo de proyecto ha visitado un total de siete puertos y mantenido reuniones con sus administradores o consejos administrativos. Se verificó que: los puertos mayores tienen representantes de los usuarios con participación activa en los consejos; se están implantando actividades de mantenimiento y recuperación de instalaciones; se están estableciendo lineamientos y, cuando sean pertinentes, proyectos de desarrollo portuario; y se han iniciado actividades de mercadeo de los servicios portuarios. Todos estos elementos indican que el nuevo modelo de administración portuaria descentralizada está funcionando exitosamente y que tendrá capacidad para cumplir con sus futuras tareas. Considerando este cuadro, las medidas tomadas y las que serán implantadas antes del primer desembolso de la presente operación, se estima que no ocurrirán problemas institucionales que pudieran afectar la ejecución exitosa del Programa y la sostenibilidad de sus componentes a lo largo del tiempo.

C. Viabilidad financiera

1. Ingresos y egresos de la operación portuaria

- 5.8 Conforme expuesto en el Capítulo IV, no se prevén problemas de disponibilidad de contrapartida para la ejecución del proyecto, para el mantenimiento de las obras o pago de intereses y amortización del préstamo. Las inversiones en el PNBA están siendo efectuadas normalmente por los concesionarios privados, y la parte que cumple con los criterios del Banco sería reconocida como contrapartida local.
- 5.9 Por último, las proyecciones de ingresos y gastos de los puertos que participarán en el primer año del Programa muestran que existe una cobertura de gastos que incluye los correspondientes a la operación y al mantenimiento.

2. Financiamiento de las inversiones previstas y repago del préstamo

- 5.10 El financiamiento de las inversiones previstas por el prestatario está asegurado mediante aportes de rentas generales del gobierno nacional y de los concesionarios en el PNBA. Están asegurados la

contrapartida local correspondiente de las provincias (el 12%, equivalente a los impuestos involucrados) y el pago por parte de la Nación del servicio del financiamiento. Las inversiones previstas en los puertos provinciales estarán a cargo de las provincias respectivas, mediante los fondos de rentas generales y/o fondos de asignación específica portuaria, constituidos éstos últimos con alícuotas aplicadas a los ingresos de los entes autárquicos administradores de puertos.

- 5.11 En el análisis financiero se comprobó que, a pesar de los problemas fiscales de la mayoría de las provincias argentinas, la operación no es de un tipo o magnitud preocupante, siendo viable el aporte de la contrapartida local y el cumplimiento con los pagos de los servicios del financiamiento, ocurriendo lo mismo para las futuras entidades portuarias participantes y para las inversiones de empresas concesionarias en el PNBA, por lo que se concluye que la viabilidad financiera de la operación propuesta está adecuadamente asegurada.

D. Viabilidad económica

- 5.12 La evaluación económica comprendió los proyectos a financiar con recursos del préstamo e incluidos en el primer año del Programa. El monto total de estos proyectos es de US\$112,4 millones, representando el 49% del costo total del Programa.

1. Metodología

- 5.13 La evaluación de la factibilidad de los proyectos mencionados se basa en una comparación de costos y beneficios económicos en las situaciones sin y con el proyecto específico.
- 5.14 Los costos económicos para cada proyecto abarcaron todos los costos de inversión relacionados con cada uno de ellos, los costos incrementales de operación y mantenimiento y los valores residuales.
- 5.15 Los beneficios económicos principales para las mejoras portuarias son el valor de la reducción del tiempo de espera de buques en rada en situaciones de congestión actual o potencial y ahorros de tiempo de buques atracados, cuando las mejoras aumentan la productividad del manejo de cargas. Se verificó que ninguno de los beneficios resultantes de mejorar los puertos serán percibidos por los armadores, dado que los mercados marítimos relacionados al comercio en que están involucrados los puertos del proyecto están compuestos de numerosos compradores y vendedores, ninguno de ellos capaz de manipular el precio. Los beneficios se distribuyen en la forma de menores costos de producción, exportación, importación y distribución de insumos y bienes de consumo y de capital por toda la economía argentina. Al aliviar una restricción macroeconómica mediante un aumento en la competitividad de las exportaciones, promueven el aumento de la actividad económica del país.

- 5.16 Para llegar a los costos diarios de buques se estimaron, en base a datos de 1995, para cada tipo de buque y sobre un rango de tamaños, el costo de capital de reposición y los costos de operación, incluyendo personal, provisiones, mantenimiento, seguro, administración y combustible.

2. Datos principales

- 5.17 Para cada uno de los puertos con mejoras se hicieron estudios de factibilidad económica que abarcaron, entre otros, el pronóstico de carga por producto, estimados de tamaño promedio de buques y volumen de carga por buque, y el costo diario de buques. El Cuadro V-1 presenta el pronóstico de carga para los tres puertos con proyectos en el primer año del Programa y para carga de contenedores para el Puerto de Buenos Aires.

Cuadro V-1 Pronóstico de carga por puerto (1995-2010) (en miles de toneladas)				
Año	Madryn	Deseado	Concepción del Uruguay	Buenos Aires
1995	814	279	1.008	5.095
2000	800	359	1.221	8.466
2005	827	414	1.591	12.439
2010	854	454	1.677	16.646

3. Resultados y análisis de sensibilidad

- 5.18 Se determinaron las tasas internas de rentabilidad económica (TIRE) y valor actualizado neto (VAN) al 12% de intereses reales sobre un período hasta el año 2015. Los resultados se presentan en el Cuadro V-2.

Cuadro V-2 Resultados económicos Obras en PNBA y obras del primer año en otros puertos				
Proyecto	Inversión */ (US\$ millones)	TIRE (%)	VAN (US\$ millones)	+ 10% C - 10% B
Puerto Madryn	18,1	21,7	9,9	18,0
Puerto Deseado	11,1	29,6	23,6	26,5
Concepción del Uruguay	4,2	60,5	14,9	51,1
Puerto de Buenos Aires	232,7	21,4	145,1	18,0

*/ costos con impuestos

4. Análisis de sensibilidad

- 5.19 El análisis de sensibilidad en la última columna del cuadro muestra TIRE altas, aunque se aumenten los costos 10% y se reduzcan los beneficios en un porcentaje semejante.

5. Impacto sobre la pobreza

- 5.20 Conforme a lo estipulado en el documento de la Octava Reposición (AB-1704) se ha determinado que el Programa propuesto no cumple con las características de un programa focalizado hacia los sectores pobres, ni geográficamente ni en cuanto a sus beneficiarios; y no se dirige específicamente a la mujer.

E. Viabilidad ambiental

- 5.21 La viabilidad ambiental del Programa fue evaluada a través de: (i) estudios de identificación de la situación ambiental y de seguridad de los principales puertos argentinos, que fue la base para la definición del Proyecto de Seguridad y Protección Ambiental; (ii) los EIA de los proyectos de mejoramiento de los tres puertos cuyas obras serán iniciadas en el primer año del Programa; y (iii) los EIA complementaria de las obras del PNBA. Todos esos estudios fueron efectuados de acuerdo con términos de referencia acordados con el Banco. Los informes de los EIA fueron considerados aceptables para el Banco y colocados para consulta pública antes de la Misión de Análisis, previa divulgación en diarios de Buenos Aires. Los EIA de los proyectos que serán posteriormente incorporados al Programa serán igualmente puestos a disposición del público, siguiendo procedimientos similares. El Informe Ambiental fue aprobado por el CMA en la reunión de 3 de septiembre de 1996.
- 5.22 Considerando las dificultades de carácter institucional por las que atraviesa el sector portuario, propias de la transición a un nuevo modelo de gestión, se recomienda que el Banco haga un seguimiento más cercano del período inicial de implementación del Programa, por lo menos hasta que se concluyan los estudios sobre seguridad y protección ambiental previstos y se establezcan acuerdos definitivos entre la SSPyTLD, las provincias y el PNA sobre la implementación del Componente de Seguridad y Protección Ambiental. Se estima que esta fase llevará entre 12 y 18 meses.
- 5.23 La implementación del Subprograma de Seguridad y Protección Ambiental tendrá un impacto altamente positivo para los principales puertos y rutas de navegación argentinos, que pasarán a operar, en varios aspectos, de acuerdo con estándares ambientales internacionales. Dicho impacto supera en mucho la simple corrección o mitigación de los impactos de las obras del Subprograma de Mejoramientos Portuarios.
- 5.24 Las obras de mejoramiento portuario incluidas en el primer año del Programa son de pequeña magnitud y presentan, en general, efectos ambientales mayormente positivos en relación a las condiciones actuales de operación de esos puertos. Los impactos negativos, básicamente en la fase de construcción, son de baja o mediana intensidad, focalizados junto al sitio de la obra, temporales, y posibles de ser mitigados a través de medidas preventivas y cuidados relativamente simples. Los EIA presentan recomendaciones

específicas de medidas mitigadoras, cuyos costos fueron incluidos en el presupuesto de las obras, a ser incorporadas en los pliegos de licitación. Las expectativas de la población de esas ciudades son mayoritariamente favorables a la modernización de los puertos, sin que se verifique oposición por parte de entidades ambientalistas.

5.25 Las obras de mejoramiento portuario que se incorporen al Programa pueden presentar otros tipos de problemas ambientales, especialmente si se involucran puertos petroleros y/o dragado de canales de acceso. Para esos casos, el Programa prevé procedimientos de evaluación y control ambiental que aseguren el cumplimiento de los lineamientos del Banco.

5.26 Se considera que el Programa, en su conjunto, es ambientalmente viable, con un proyecto específico de alta significación positiva, y contempla los mecanismos para una gestión responsable del tema ambiental.

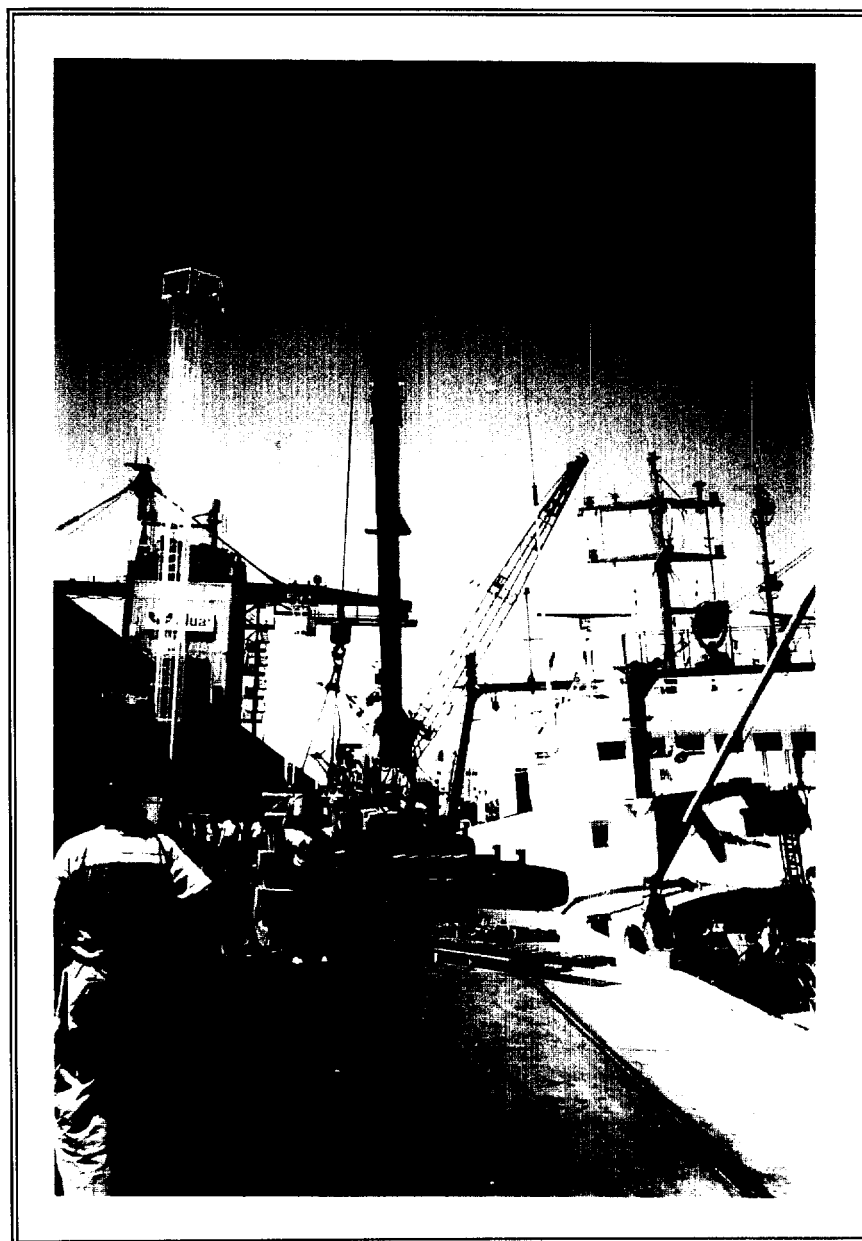
F. Riesgos

5.27 Las entidades portuarias provinciales se crearon recientemente. Aunque vienen trabajando con eficiencia, la coordinación institucional podrá presentar dificultades para la adecuada ejecución del Programa, en especial del componente de seguridad y protección ambiental. Para disminuir este riesgo, el Banco y la SSPyTLD han acordado modelos de convenios y realizado reuniones con las partes interesadas, acciones que han facilitado acuerdos preliminares y definiciones que permitirán la elaboración de un nuevo marco normativo de seguridad y de navegación marítima y fluvial, el cual definiría las responsabilidades de las entidades involucradas en el sector (¶ 3.24, 3.25 y 3.26).

5.28 Tanto los proyectos a cargo de las administraciones provinciales como la demanda de cargas de importación y exportación pueden ser afectados significativamente por factores externos al Programa, como nuevos planes de reajuste fiscal, cambios macroeconómicos y cambios en los patrones de producción y comercio. Se considera que la posible influencia negativa que tendrían dichos fenómenos sería puntual y temporaria, y la consecuencia más probable sería la demora en la ejecución de alguno de los proyectos individuales.

FOTOGRAFIAS DEL COMPONENTE DEL PROGRAMA

Figura 1



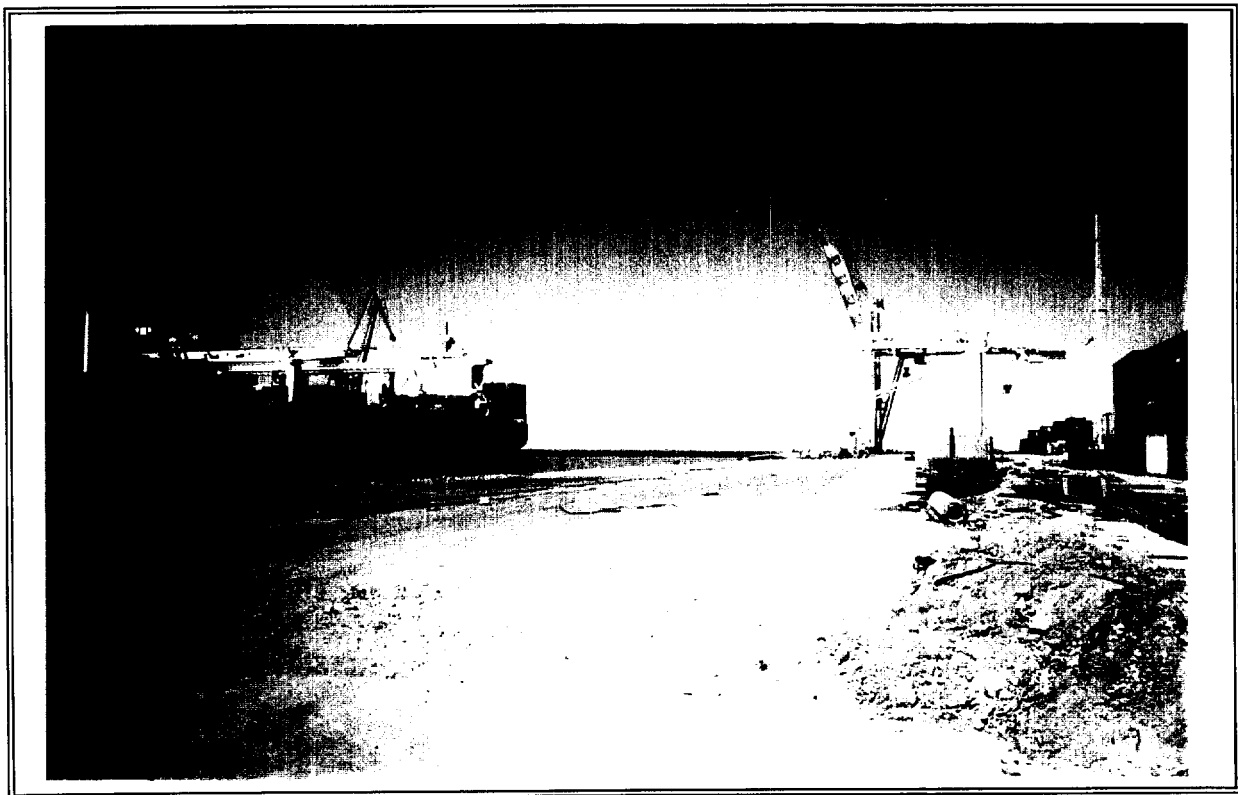
La falta de espacio en el espigón reduce la capacidad de transferencia de cargas en Puerto Madryn.

Figura 2



La Plata presenta numerosas situaciones problemáticas que amenazan el ambiente y las residencias en las inmediaciones del puerto.

Figura 3



Obras de reparación e instalación de grúa moderna en terminal de contenedores en el Puerto Nuevo de Buenos Aires.

Figura 4



El Puerto de Ushuaia moviliza tránsito turístico, pescado y contenedores en un ambiente marítimo peligroso y ecológicamente frágil.

Marco Lógico
Programa de Modernización Portuaria
(AR-0126)

Programa	Subprograma de Mejoramiento Portuario	Subprograma de Seguridad y Protección Ambiental
<p>Fin</p> <p>Contribuir a la reducción del costo del transporte en el comercio exterior y a la protección ambiental.</p>		
<p>Propósito</p> <p>Aumentar la eficiencia del sector portuario en el contexto de transporte y logística modernos.</p>	<p>Fin</p> <p>Aumentar la eficiencia del sector portuario en el contexto de transporte y logística modernos.</p>	<p>Fin</p> <p>Aumentar la eficiencia del sector portuario en el contexto de transporte y logística modernos.</p>
<p>Subprogramas:</p> <p>1. Subprograma de Mejoramiento Portuario.</p> <p>2. Subprograma de Seguridad y Protección Ambiental.</p>	<p>Propósito</p> <p>Disminuir el tiempo de carga/descarga de embarcaciones en puertos clave del sistema, en condiciones de seguridad.</p>	<p>Propósito</p> <p>Disminuir los problemas de contaminación relacionados con el tránsito hidroviario y siniestros en el área portuaria.</p>
	<p>Componentes</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Recuperación de muelles y/o construcción de nuevos sitios en los puertos de Concepción del Uruguay, Deseado (incluye acceso terrestre), Madryn y Puerto Nuevo de Buenos Aires (incluye equipos). 2. Estación de transferencia intermodal de cargas, Puerto Nuevo de Buenos Aires. 3. Otras obras a definir. 	<p>Componentes</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Instalaciones de recepción. 2. Equipos de combate de incendios y prevención de siniestros. 3. Salvamento de barcos hundidos/abandonados.

Marco Lógico
Proyecto de Mejoramiento Portuario

Sumario narrativo	Indicadores (*)	Medios de verificación	Supuestos importantes
umentar la eficiencia del sector portuario en el contexto del transporte y logística modernos.			
propósito minuir el tiempo de carga/des- carga de embarcaciones en puertos clave del sistema, en condiciones de seguridad, incluyendo trans- ferencia intermodal en el Puerto Nuevo de Buenos Aires.	<p>Hasta 12/99 en relación a 12/96:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Concepción del Uruguay habrá aumentado su capacidad total de carga/descarga en condiciones de seguridad de 0 a 8.000 t/d (para madera o similares). 2. El Sitio 3 de Puerto Madryn habrá aumentado su capacidad de movilizar pescado de frigoríficos de 209 a 300 t/d. 3. El nuevo Sitio 0 de Puerto Deseado habrá aumentado su capacidad de 0 a 300 t/d de pescado de frigoríficos. 4. Hasta 12/98, la capacidad de salida de trenes de carga del área portuaria del Puerto Nuevo de Buenos Aires habrá aumentado de 75 vagones/día a 360 vagones/día. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Registros de los respectivos entes o autoridades portuarios o datos recopiados de la SSPTLD. 2. Idem. 3. Idem. 4. Registros de la Comisión Nacional de Transporte Ferroviario. 	<p>1-4 (a) Mantenimiento del modelo señoría ("landlord") de administración portuaria; y (b) ausencia de fuertes reducciones en la actividad económica y comercio internacional.</p>

Sumario narrativo	Indicadores (*)	Medios de verificación	Supuestos importantes
Componentes			
Rehabilitación o construcción de sitios de atraque en los puertos de Concepción del Uruguay, Deseado (incluye acceso terrestre), Madryn; obras, grúas y equipos en el PNBA.	1. En 12/99 entrarán en operación: (a) en Concepción del Uruguay, sitios recuperados 3 y 4 y sitios nuevos 14, 15 y 16; (b) en Deseado, el nuevo sitio 0; y (c) en Madryn, 67 m nuevos en sitio 3 y nuevo espigón en sitios 5 y 6.	1. Acta de recepción de las obras respectivas por las respectivas autoridades portuarias.	
Estación de transferencia intermodal en el Puerto Nuevo de Buenos Aires.	2. En 07/99, entrará en operación las nuevas vías férreas de carga en el área del Puerto Nuevo de Buenos Aires, conjuntamente con sitio(s) de transferencia intermodal de 7,5 ha y, si necesaria, 9,7 ha.	2. Registros de la Comisión Nacional de Transporte Ferroviario.	
Actividades			
1. Preparar pliegos de licitación de cada obra y su supervisión.	1. Ver cronograma y presupuesto detallado del Proyecto.	1. Registros contables de la Unidad Coordinadora del Programa (UCP).	1. No habrá protestas temerarias a las licitaciones.
2. Obtener la aprobación de la Secretaría de Medio Ambiente de los estudios de impacto ambiental de la Nación y la respectiva provincia.			2. Estudios de viabilidad satisfactorios para escollera en Quequén y patio ferroviario, estación de transferencia e intersecciones viales en PNBA.
3. Efectuar la licitación y contratación.			3. No habrá fenómenos macroeconómicos o del comercio exterior que perjudiquen la ejecución o viabilidad de los proyectos.

(*) Por tratarse de inversiones indivisibles, no hay indicadores intermediarios (no intermediate benchmarking).

Marco Lógico
Subprograma de Seguridad y Protección Ambiental

Sumario narrativo	Indicadores (*)	Medios de verificación	Supuestos importantes
<p>Incrementar la eficiencia del sector portuario en el contexto de transporte y logística modernos.</p>			
<p>Propósito</p> <p>Disminuir los problemas de contaminación relacionados con el tránsito hidroviario y siniestros en puertos y vías navegables.</p>	<p>País en conformidad con MARPOL 73/78 y OPRC/92 para áreas críticas.</p>	<p>Registros de los entes de gestión portuaria, consolidados por SSPTLD; lista de MARPOL de países en conformidad con reglamentos internacionales.</p>	
<p>Componentes</p> <p>1. Instalaciones de recepción</p> <p>2. Equipos de control de siniestros.</p> <p>3. Salvamento de barcos abandonados</p>	<p>1. En 12/99 estarán operando instalaciones y equipos de recepción de aguas de lastre sucio, aguas de sentina y basuras en los puertos de Bahía Blanca, Buenos Aires, Comodoro Rivadavia, La Plata, Madryn y Ushuaia, conforme requerimientos MARPOL 73/78.</p> <p>2. En 12/99 estarán operando 2 barcos contra incendios (en Dock Sud/La Plata y Bahía Blanca) y equipos de control de derrames en el área fluvial de Buenos Aires, Puerto Madryn y Ushuaia; estarán listos los respectivos planes de contingencia.</p> <p>3. En 12/99 habrán sido retirados por lo menos 3 cascos hundidos que presentan riesgos para la navegación.</p>	<p>1. Acta de Recepción de obras y equipos.</p> <p>2. Idem.</p> <p>3. Acta de Recepción de los servicios.</p>	<p>Se establecerán acuerdos institucionales entre SSPTLD, provincias y PNA en materia de seguridad y control ambiental.</p>

Sumario narrativo	Indicadores (*)	Medios de verificación	Supuestos importantes
Actividades Seleccionar firma consultora para el respectivo estudio, efectuarlo y aprobar el plan de acción. Coordinar con las provincias y PNA su implementación. Preparar pliegos de licitación para cada obra y compra de equipos. Obtener las aprobaciones ambientales exigibles. Efectuar la licitación y contratación. Implementar operación de equipos a cargo de PNA. Preparar pliego de licitación para adquisición de servicios de consultoría, equipos y servicios gráficos, licitar y adjudicarlos.	Ver presupuesto detallado del subprograma.	Registros contables de la UCP.	No habrá protestas temerarias a las licitaciones.

(*) Por tratarse de inversiones indivisibles, no hay indicadores intermediarios (no intermediate benchmarking).

ARGENTINA
PROGRAMA DE MODERNIZACION PORTUARIA
PLAN DE ADQUISICIONES
(US\$ x 1000)

DESCRIPCION	Monto (US\$ x 1000)	Fuente Financiam.	Tipo de Licitación	Pre-calific. (Si/No)	Fecha de Aviso
CONTRATOS DE CONSULTORIA					
Asesoramiento y supervisión					
- Asesoramiento y apoyo a la Unidad Coordinadora	1,800	BID	CPI	Si	3er.Trim/96
- Supervisión de obras portuarias	5,300	BID	CPI	Si	3er.Trim/96
Estudios					
- Estudios para estación de transferencia	550	BID	CPI	Si	4to.Trim/96
- Estudio de demanda y planificación integral	450	BID	CPI	Si	1er.Trim/97
- Estudios de seguridad y protección ambiental	1,700	BID	CPI	Si	4to.Trim/96
- Plan de modernización del Puerto de La Plata	500	BID	CPI	Si	1er.Trim/97
- Estudio de temas portuario/aduaneros	100	BID	CPN	No	1er.Trim/97
Asistencia Técnica					
- Compilación de normas portuarias	200	BID	CPN	No	2do.Trim/97
- Sistema integrado de información (inc. equipos)	600	BID	CPI	Si	3er.Trim/97
- Uniformización de sistema contable/financiero	100	BID	CPN	No	2do.Trim/97
OBRAS DE MEJORAMIENTO PORTUARIO					
- Construc. y rehab. de muelles en Concepción del Uruguay	4,200	BID/GOP	LPI	Si	1er.Trim/97
- Ampliación de muelles y caminos de acceso en Pto.Deseado	11,100	BID/GOP	LPI	Si	1er.Trim/97
- Ampliación y construc. de muelles en Puerto Madryn	18,100	BID/GOP	LPI	Si	2do.Trim/96
- Mejoramiento y rehabilitación de muelles en Puerto Rawson	7,000	BID/GOP	LPI	Si	3er.Trim/97
- Reparación y extensión de escollera en Quequén	20,000	BID/GOP	LPI	Si	3er.Trim/97
- Otras obras	3,500	BID/GOP	LPI	Si	1er.Trim/97
OTRAS OBRAS Y SERVICIOS					
- Relocalización de patios ferroviarios (Puerto Nuevo)	6,300	BID/GOP	LPI	Si	1er.Trim/97
- Estación de transferencia intermodal de cargas (Pto. Nuevo)	5,500	BID/GOP	LPI	Si	2do.Trim/97
- Remodelación de intersecciones viales (Puerto Nuevo)	6,000	BID/GOP	LPI	Si	2do.Trim/97
- Salvamento de barcos abandonados (*)	3,000	GOP	LPN	No	1er.Trim/97
INSTALACIONES Y EQUIPOS					
- Sistemas de recepción de efluentes y basura	4,500	BID	LPI	No	1er.Trim/98
- Equipos de incendios y prevención de siniestros	8,500	BID	LPI	No	1er.Trim/98

CPI = Concurso Público Internacional

CPN = Concurso Público Nacional

(*) varios contratos

LPI = Licitación Pública Internacional

LPN = Licitación Pública Nacional

PROYECTO DE RESOLUCION

ARGENTINA. PRESTAMO /OC-AR A LA NACION ARGENTINA
PROGRAMA DE MODERNIZACION PORTUARIA

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

1. Autorizar al Presidente del Banco o al representante que él designe, para que en nombre y representación del Banco proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la Nación Argentina, como prestatario, para otorgarle un préstamo destinado a cooperar en el financiamiento de un Programa de Modernización Portuaria. Dicho financiamiento será por una suma hasta de US\$104.000.000, o su equivalente en otras monedas, excepto la de la Nación Argentina, que formen parte de los recursos del capital ordinario del Banco, y se sujetará a las "Condiciones Contractuales Especiales" y a los "Plazos y Condiciones Financieras" del Resumen Ejecutivo de la Propuesta de Préstamo.