

PRESUPUESTO 2017

ENTE: ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO

PLAN DE ACCIÓN
OBJETIVOS:

En el presente ejercicio presupuestario, se ha contemplado un programa de obras que, a la par de aquellas iniciadas en el ejercicio anterior, tienen como finalidad básica alcanzar los siguientes objetivos:

Mejorar las condiciones de operatividad del PUERTO BUENOS AIRES, que incremente el área destinada a servicios, lo que optimizará los parámetros vinculados con la operatoria comercial (navegación, servicios a los buques, manipuleo, almacenamiento y despacho de cargas - accesos) y facilite la realización de las tareas administrativas y de control.

En ese contexto, los principales objetivos que persigue esta Sociedad del Estado en las obras a realizar son los de ganar terreno para realizar la operación logística y portuaria, mejorar los accesos terrestres y mantener la navegación y amarre en condiciones de seguridad para las embarcaciones previstas a arribar.

Para cumplir con estos objetivos se prevé efectuar la prolongación del relleno al norte del sexto espigón y el relleno parcial de la Dársena "F". En el Ejercicio 2016 culminó la ejecución del primer proyecto para la construcción de un puente y cabecera que conecte el relleno existente con su futura prolongación a fin de posibilitar el acceso de vehículos. En ese punto, se llamó a licitación para la ejecución de una obra de abrigo (escollera) de QUINIENTOS METROS (500 m.) en el extremo norte que asegure la contención, y disponga de un recinto capaz de

disipar la energía del oleaje y genere un espejo de aguas calmas en el interior del Puerto para poder rellenarlo con materiales sueltos, en una segunda etapa de obra que se prevé comenzar en 2017, lo que generará un nuevo sector de crecimiento para futuros rellenos en PUERTO BUENOS AIRES. Parte del relleno será proveniente de las excavaciones de las obras de la autopista a realizarse llamada "Paseo del Bajo". Ello se complementará con la construcción de un segundo puente que permita una operación más eficiente, la cual estará a cargo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, llamándose a licitación por otra escollera en el extremo opuesto hacia fin de año, que vaya complementando el cierre del recinto. Las metas físicas finales a obtener mediante todo el proyecto serán: relleno frente del sexto espigón, superficie SESENTA Y CUATRO MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y SEIS METROS CUADRADOS (64.286 m²), SEIS HECTÁREAS (6 h); relleno exterior Etapa DOS (2), superficie TRESCIENTOS SETENTA Y OCHO MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y CINCO METROS CUADRADOS (378.875 m²); TREINTA Y SIETE HECTÁREAS (37 h).

Con relación al relleno parcial de Dársena "F", los pasos a seguir son la construcción de UN (1) cierre, la remoción de los restos náufragos, drenaje y posterior relleno del recinto ganando una superficie total de OCHENTA Y UN MIL TRESCIENTOS VEINTE METROS CUADRADOS (81.320 m²). Se prevé la ejecución de la primera obra, enteramente durante 2017. Se cerrará la dársena en su sección transversal de DOSCIENTOS DIECIOCHO METROS (218 m) de longitud aproximadamente a la altura de la calle 14 en Puerto Nuevo por intermedio de la colocación de materiales sueltos de gran peso y volumen (escollerado) para que, en

una segunda etapa, se proceda a su posterior relleno detrás del mismo material granular.

Considerando la numerosa actividad operativa en el muelle público de Dársena "E", y ante la posibilidad de continuar con el desarrollo e incremento de las operaciones tanto para buques Oceánicos como para buques de menor porte, se llamó a licitación para la "Provisión y colocación de defensas elásticas fijas", cuya ejecución abarca la primera mitad de 2017. La materialización de dicho proyecto consta de la provisión y colocación de TREINTA Y DOS (32) defensas elásticas del tipo trapecial calidad tipo "A" de aproximadamente OCHOCIENTOS MILÍMETROS (800 mm) de altura y UN MIL QUINIENTOS CINCUENTA MILÍMETROS (1.550 mm) de longitud, compuestas por caucho tipo "R2", sujetas mediante anclajes con aplicación de Epoxi en una cantidad de SEIS (6) por defensa. Estos últimos deberán poseer un acabado superficial zincado por inmersión en caliente, como mínimo de CIEN MICRONES (100 mic) y anclados con Resina epoxi de alto rendimiento del tipo HILTI HIT-RE 500-SD. Asimismo, se llevarán a cabo tareas de dragado en 2017 a fin de mantener el total de la jurisdicción en TREINTA Y CUATRO PIES (34 p) de profundidad, al igual que la red troncal; meta estipulada en los pliegos de concesión de las Terminales Portuarias y cuyas metas físicas se muestran a continuación: sector dársenas, TRESCIENTOS TREINTA Y TRES MIL METROS CÚBICOS (333.000 m³) de sedimentación anual; sector canal de pasaje, QUINIENTOS TRECE MIL METROS CÚBICOS (513.000 m³) de sedimentación anual; sector antepuerto, TRESCIENTOS CINCUENTA Y DOS MIL SETECIENTOS METROS CÚBICOS (352.700 m³) de sedimentación anual; canales norte y acceso, DOS MILLONES

NOVENTA Y OCHO MIL METROS CÚBICOS (2.098.000 m³) de sedimentación anual, lo que hace un total de TRES MILLONES DOSCIENTOS NOVENTA Y SEIS MIL SETECIENTOS METROS CÚBICOS (3.296.700 m³) de sedimentación anual. El Contrato por el que se lleva a cabo el mantenimiento de los canales de acceso culminó a mediados de 2016 y se encuentra en trámite de llamado a licitación para ese fin por NOVECIENTOS (900) días. También se encuentra en licitación un llamado por UN MILLON DE METROS CÚBICOS (1.000.000 m³) para ejecutar sobre el canal de pasaje y antepuerto que se terminará en 2017. Asimismo, comenzaron los Trabajos de Normalización, Adecuación y Mantenimiento de la Señalización de los Canales Norte, Sur y Acceso hasta el KILÓMETRO DOCE MIL (km. 12,000) y del interior del vaso portuario de PUERTO BUENOS AIRES que durará MIL (1.000) días a desarrollarse en TRES (3) etapas (sin contar la movilización y desmovilización de equipos necesarias). La etapa de normalización y atención del sistema de señalización durará SESENTA (60) días; la etapa de provisión e instalación de sistema de posicionamiento de señales, se estima en CIENTO OCHENTA (180) días y la etapa de mantenimiento del sistema en TREINTA Y SEIS (36) meses.

Los trabajos a realizar consisten en un servicio de adecuación, modernización y mantenimiento del sistema de señalización de los canales de acceso e interior del PUERTO DE BUENOS AIRES, siendo los elementos necesarios para su concreción provistos por la Administración General de Puertos, excepto en algunos casos indicados en el Pliego.

Dichos trabajos están en línea con lo reglado por la "ASOCIACION INTERNACIONAL DE SEÑALIZACION MARITIMA" (A.I.S.M. - I.A.L.A.) para la

Región B y lo reglamentado y/o que reglamentare el SERVICIO DE HIDROGRAFIA NAVAL DE LA ARMADA ARGENTINA (S.H.N.).

Tendrá como objetivo recuperar y mejorar el sistema actual y lograr como resultados la mejora en el control y la seguridad en las vías y áreas navegables de Puerto Buenos Aires; el monitoreo preciso en tiempo real de las posiciones de boyas en todas las condiciones climáticas durante las VEINTICUATRO (24) horas del día; el control dinámico de los accesos así como de la operatoria del PUERTO BUENOS AIRES; el señalamiento de los peligros existentes y otros nuevos, con el fin de brindar ayuda a la navegación, las alertas automáticas en caso de mal funcionamiento o posicionamiento de boyas y/o linternas y la capacidad para transmitir información ambiental (meteorológica e hidrológica).

La modernización de PUERTO BUENOS AIRES adopta nuevos criterios en el desarrollo de obras de ingeniería tales como aquellas destinadas al recupero de espacios portuarios abandonados y/o la optimización de las vías navegables, a fin de librarlas de obstáculos que afecten la navegación segura que están dirigidas a la labor continua de preservación del medio ambiente y el combate de la contaminación por hidrocarburos, metales pesados, y todos aquellos contaminantes que impacten directa o indirectamente sobre el ecosistema, entre los que se incluye a la comunidad.

El MINISTERIO DE TRANSPORTE, ante la necesidad de cumplir con una orden judicial, encomendó a la Administración General de Puertos S.E., las tareas de Remoción, Desguace y Disposición Final fuera de la Jurisdicción portuaria, de embarcaciones hundidas o semi-hundidas, propiedad del ESTADO NACIONAL-

DIRECCIÓN NACIONAL DE VIAS NAVEGABLES, declaradas como material de rezago, por ser esta Administración General, el organismo capacitado técnicamente para ejecutar esas tareas, ello pudo realizarse con el aporte de financiamiento externo por parte del MINISTERIO DE TRANSPORTE.

En razón de lo antedicho, personal técnico de la Gerencia de Ingeniería de esta Sociedad del Estado, en abril de 2015, inició las tareas encomendadas, con el fin de mejorar las condiciones ambientales y de infraestructura dentro del ámbito portuario.

Dichas embarcaciones y/o artefactos navales, en total OCHO (8), amarradas en Dársena Sur y Dársena del Este del Distrito Río de la Plata, Isla Demarchi, se encontraban en condiciones precarias de flotación, en avanzado estado de abandono, por lo que requirieron inspecciones exhaustivas, a fin de determinar los procedimientos de trabajo adecuados, para anticipar cualquier potencial peligro para el medio ambiente, según las tareas a realizarse.

Cabe destacar que el reflotamiento como la remoción y disposición final de las OCHO (8) embarcaciones antes mencionadas, se han realizado en CUATRO (4) etapas. Esto se debe a que la posibilidad de ejecución de los trabajos ha dependido de factores como la posición y ubicación de esas embarcaciones y la factibilidad de que su entorno, en relación con buques linderos, permitiera el acceso adecuado para las maniobras a ser realizadas. Con la ejecución de la primera y segunda etapa, se ha generado hasta el momento un total de TRES MIL TREINTA Y NUEVE TONELADAS (3.039 tn.) de chatarra, material que ha sido enviado para su proceso a acerías fuera de la Jurisdicción Portuaria.

Asimismo, se extrajeron UN MIL CUARENTA METROS CÚBICOS (1.040 m³) de sustancias contaminantes presentes en las embarcaciones removidas. Dichos contaminantes fueron extraídos previa adopción de todas las medidas de seguridad necesarias para evitar su retiro sin tener contacto alguno con el espejo de agua de la zona de la Dársena Sur, Distrito Río de la Plata, Isla Demarchi, zona de desembocadura de la cuenca hídrica Matanza-Riachuelo, y fueron enviados a plantas de tratamientos habilitadas de modo de inertizar su peligrosidad respecto del medio ambiente, para su posterior disposición final según lo indica la legislación vigente en la materia. La tercera etapa se licitó y se inició a fines de 2016 mientras que en ese mismo período se previó licitar la cuarta etapa, ambas con incidencia en 2017.

En cuanto a los accesos terrestres, la obra de mayor magnitud es la de los Accesos Ferroviarios que se planteó para evitar que las formaciones atraviesen en el futuro la zona de Retiro para llegar a la Parrilla de Empalme Norte (tráfico que requiere el cruce de la Avenida Ramos Mejía y la calle San Martín en Retiro) o, como principalmente ocurre, el ingreso directo por camión a las Terminales Portuarias de los contenedores desde las playas de carga que dentro de Retiro tiene el concesionario ferroviario BELGRANO CARGAS, NUEVO CENTRAL ARGENTINO, sobre Avenida del Libertador y en Santos Lugares, AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA, con la inevitable ruptura de la carga y evitar el conflicto e interrupciones de tránsito, tanto vehicular y peatonal que esto ocasiona, para luego tener que ingresar a cada una de las Terminales Portuarias, las que, como zonas primarias aduaneras, tienen portones precintados por la Aduana que cierran las vías de circulación general que

las atraviesan, por lo que el tráfico por ellas resulta engorroso.

La primera parte de la obra, consiste en construir un ingreso directo a partir de un desvío en el sector conocido como Empalme Ugarteche, DOSCIENTOS CINCUENTA METROS (250 m) aproximadamente al sur de la Avenida Sarmiento, que permita el acceso directo al PUERTO BUENOS AIRES de las formaciones del sistema ferroviario de cargas de trocha ancha (ex-San Martín y ex-Mitre) y del ferrocarril BELGRANO CARGAS de trocha angosta, por el acceso Junín (Avenida Ramón Castillo y Calle 12, a la altura del edificio de la ex- EMPRESA NACIONAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS). Culminada la construcción de esta primera etapa, se tramitó la contratación para el desarrollo del sistema de señalamiento, cuya ejecución comenzó a fines de 2016 y proseguirá en su totalidad en 2017. La obra tiene como objeto la adecuación integral del sistema de señalamiento existente dentro del sector denominado Acceso Norte de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS acorde a la nueva configuración propuesta con la instalación de una vía de transición entre el FERROCARRIL SAN MARTÍN y el FERROCARRIL MITRE.

Tal adecuación consiste en la renovación parcial del señalamiento con la instalación de circuitos de vía para la detección de trenes en el sector correspondiente al FERROCARRIL SAN MARTÍN y la adecuación del sistema dentro de la cabina de Empalme Maldonado del FERROCARRIL MITRE contemplando la instalación de circuitos de detección aptos para vía electrificada.

Los trenes que actualmente circulan de la LINEA SAN MARTÍN (LSM) poseen tracción diésel, mientras que los que circulan por la LINEA MITRE (LM) son de tracción eléctrica en OCHOCIENTOS SESENTA VOLTIOS (860 V) de corriente

continúa ambos por vía doble, cuya trocha es de UN MIL SEISCIENTOS SETENTA Y SEIS MILÍMETROS (1.676 mm).

En cuanto a la vía de transición, la misma estará banalizada y su control será comandado con prioridad para los trenes de LSM, mientras que LM controlará los cambios correspondientes al sector norte desde el cabín de Empalme Maldonado. Ambos cabinés estarán enclavados y se autorizarán mutuamente para la realización de maniobras. Esto se realizará mediante la lógica de control del sistema de señalamiento.

La mesa de mando a instalar en el sector de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS interactuará con y estará subordinada al Cabín Empalme Ocampo; dicha mesa de mando mostrará el sector de vía de LSM y la vía de transición.

Además se planea la ejecución en 2017 de una nueva vía ferroviaria de trocha ancha que conecte la Dársena "E" con las parrillas ferroviarias 3° y 5°, y se realizará un nuevo tendido ferroviario en una longitud aproximada de SEISCIENTOS VEINTICINCO METROS (625 m). Ello tiene por finalidad evitar que las formaciones de trocha ancha que ingresan y egresan de la Dársena "E", desde y hacia la parrilla de Empalme Norte, lo hagan sin la necesidad de salir hasta la Av. Ramón Castillo lo cual genera grandes congestiones al sector y entorpece el tránsito que allí circula, lo que disminuirá el tráfico ferroviario pasante por el Paso a Nivel de esa avenida.

Cabe mencionar que no se tiene el mismo efecto con las formaciones de trocha angosta, y se destaca que dichas formaciones tienen como destino general la parrilla ferroviaria Saldías, a la cual se accede atravesando la Av. Ramón Castillo.

Todas las obras antedichas se focalizan en el acceso ferroviario Norte, puesto

que en un futuro será el único acceso al puerto, ya que el acceso Sur (denominado antiguamente Empalme Norte), estará limitado en su operatoria por la obra del Paseo del Bajo, y será reemplazado en un futuro por la Red de Expresos Regionales (RER). Las obras necesarias para mantener la operatividad de la parrilla de Empalme Norte, estarán a cargo de AUTOPISTAS URBANAS S.A.(AUSA), que es el organismo desarrollador del proyecto del Paseo del Bajo.

Asimismo, se continuarán con los services de tracto sucesivo respecto del mantenimiento de las vías y el de las locomotoras Diesel para garantizar la operatoria ferroviaria en jurisdicción portuaria.

En el marco de la propuesta para la ampliación y modernización de PUERTO BUENOS AIRES y dentro de las etapas que forman parte, que a su vez se complementan con las obras del Paseo del Bajo, se considera prioritario la mejora de las arterias de Jurisdicción Portuarias con el objeto de favorecer y agilizar la circulación de vehículos de tránsito pesado, y se hace especial hincapié en el nudo vial que se erigirá como único punto de ingreso y egreso al puerto a la altura de Dársena “F” y la ampliación del Control de Tráfico Vehicular Portuario (CTVP).

En ese marco se propicia actualmente el llamado a licitación para realizar las tareas de “Pavimentación de Av. Edison - Ingreso y Egreso de CTVP” entre el Control de Tráfico Vehicular Portuario (CTVP) y la prolongación de Calle 12.

Entre esas tareas se encuentra la ejecución de la carpeta de rodamiento en concreto asfáltico sobre el pavimento actualmente adoquinado, la repavimentación de los sectores que se encuentran en estado de deterioro, la construcción de cunetas con hormigón armado actualmente adoquinadas, la nivelación de cordones

y sumideros, y la ejecución de la señalización horizontal para canalizar los carriles de circulación.

A su vez, se llamó a licitación para la Reconstrucción de Alumbrado Público en Av. Ericson, Acceso Junín, calle Acceso cabecera dársena “E” y para la Reconstrucción Alumbrado Público en Av. Edison, obras que se iniciaron a fin de 2016 y se culminarán en 2017.

Se ejecutarán también importantes inversiones para llevar a cabo el plan de obras que tiene como principal objetivo mejorar las condiciones de operatividad del Puerto Buenos Aires, para incrementar el área destinada a servicios, y optimizar los parámetros vinculados con la operativa comercial (Navegación, Servicios a los Buques, Manipuleo, Almacenamiento y Despacho de Cargas – Accesos) la que facilitan la realización de las tareas administrativas y de control.

En ese contexto, además de las principales obras antedichas, se ejecutarán otras que propendan al mantenimiento general de la infraestructura portuaria como reparaciones de muelles en la Dársena Sud (segunda parte); viales, que incluyen tareas de alumbrado y fuerza motriz, trabajos de bacheo y pavimentación en distintos sectores, mantenimiento de calles y accesos portuarios; ferroviarias, como las de mantenimiento de locomotoras e infraestructura ferroviaria en general y edilicias.

En cuanto a las operaciones ferroviarias específicamente, se tiene como objetivo el mantener e incrementar los tráficos de formaciones en la Jurisdicción del PUERTO BUENOS AIRES. Dichos tráficos se encuentran constituidos por cargas

en containers ingresadas y egresadas de las Terminales Portuarias concesionadas, como así también por traslado de material ferroviario, vagones y locomotoras importadas por el ESTADO NACIONAL para el servicio de pasajeros.

Las operativa mencionada supone el arrastre de formaciones con la flota tractiva de esta Autoridad Portuaria para lo cual se contempla su respectivo mantenimiento que, en la actualidad, cuenta con CUATRO (4) locomotoras.

Asimismo, se prevé la continuidad de las operaciones portuarias y de explotación de Dársena "E", como un incremento sujeto a la demanda de los concesionarios ferroviarios y portuarios atendidos dentro de un programa que engloba aquellas actividades vinculadas a la recepción de material ferroviario importado por la Nación. Dichas tareas incluyen la descarga de vagones y locomotoras, armado y traslado de formaciones a las parrillas ferroviarias internas para su estacionamiento hasta el retiro por parte de concesionarios y operadores ferroviarios.

Se dotará de elementos de seguridad y protección en los muelles e instalaciones portuarias, en los cuales se amarren embarcaciones relacionadas con la carga y los cruceros de pasajeros.

También se continuará con la contratación del servicio de policía adicional a cargo de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA y la POLICÍA FEDERAL ARGENTINA, ambos organismos actuantes en el ámbito del MINISTERIO DE SEGURIDAD; como asimismo se prevé la continuidad de la contratación de Servicios de Seguridad Privada.

Se coordinará con la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA el cumplimiento del

convenio para el monitoreo ambiental de agua y sedimentos en el espejo de agua del PUERTO BUENOS AIRES.

En materia de modernización la Administración General de Puertos está desarrollando servicios informáticos para interrelacionar todos los actores de la comunidad logística, con el objetivo de implementar mayores controles y generar mejoras en los trámites portuarios logrando eficiencia y competitividad lo que determina una necesidad mayor en cuanto al procesamiento y almacenado de dicha información, para lo cual se deberán adquirir nuevos servidores con tecnología Blade y torres de discos. Se ampliará y se procederá al mantenimiento del circuito cerrado de televisión dentro de la zona portuaria acorde a las nuevas tareas y áreas, como ser, el centro de tránsito vehicular portuario y la zona de descarga y traslado de vagones de ferrocarril.

Se continuará con el desarrollo de los sistemas necesarios para procesar la información recibida de las Terminales Portuarias a través de la “Web Services” a efectos de los controles que realizan las Gerencias Comercial y de Unidad de Control de Terminales. También se recibe, a través de “Web Services”, la información referida a los Manifiestos de Importación y Exportación, que se utilizará para realizar el control por oposición sobre las “Declaraciones Juradas” de Tasas a las Cargas cobradas por las Terminales. Esto se realizará a través de desarrollos propios.

En cuanto a la “e-PuertoBue”, plataforma tecnológica en la que participa la comunidad portuaria, se propone implementar el “Proceso OB2” de Ingreso de Buques al Puerto y la recepción de información de Manifiestos de Importación y

Exportación se diseñará y desarrollará el “Proceso OB3” de Servicios a los Buques; se planea unificar la información de las Terminales Portuarias, “e-PuertoBue” y de la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS con el objeto de realizar los controles por oposición de toda la actividad portuaria. Asimismo se implementará un sistema de última generación para el respaldo de la información que reside en los servidores y que permitirá realizar resguardos de las Bases de Datos “Oracle” sin necesidad de detener los sistemas. También está en desarrollo el proyecto de “Telefonía IP” que permitirá conectar todos los sectores de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO a través de la utilización de la Red Informática existente. En 2016 se contrató la implementación de un software para la Gestión de los Recursos Humanos de la AGP que, además de cumplir con el requerimiento indicado, contempla las capacidades necesarias para convertirse en el sistema de gestión empresarial de la Sociedad del Estado.

Se planea en 2017 la implementación de todo el Software, que se realizará mediante la contratación de un proyecto en DOS (2) etapas. La primera tiene como objetivo el reemplazo del Sistema actual de Gestión Administrativa-Contable, tarea que demandará NUEVE (9) meses y, a continuación, como segunda etapa, el resto de la aplicación que prevé herramientas de gestión que permitirá evolucionar de un Sistema de Planificación de Recursos Empresariales (ERP) enfocado a la registración y a un Sistema de Planificación de Recursos Empresariales (ERP) enfocado a la gestión, lo que redundará en beneficio de la toma de decisiones. Además, por último, en materia informática, se espera llevar a cabo la actualización tecnológica de computadoras personales, impresoras, etcétera.

En cuanto a la planta del personal, se tomó en consideración el movimiento vegetativo previsto para el período, por lo que se mantendrá la misma cantidad de agentes. En lo concerniente a los recursos operativos estimados para el año 2017, se prevé mantener en líneas generales el nivel alcanzado durante el año 2016, y se observa algún incremento en tasas específicas.

La composición de los ingresos proyectados muestra los siguientes porcentuales para las distintas tasas que integran el cuadro tarifario: Tasa a las cargas: CUARENTA Y OCHO POR CIENTO (48 %); Tasa al concesionario: ONCE POR CIENTO (11 %); Tasa a los buques: DIEZ POR CIENTO (10 %); Permisos de Uso: DIECINUEVE POR CIENTO (19 %); Tasa a los pasajeros y vehículos: SEIS POR CIENTO (6%) y otros servicios: SEIS POR CIENTO (6 %). Los ingresos a obtener de las TRES (3) tasas mencionadas en primer lugar, provienen de la actividad concesionada.

Para el ejercicio 2017 se ha previsto un movimiento aproximado de SEIS MILLONES CUATROCIENTAS MIL TONELADAS (6.400.000 t) correspondientes a tasas a las cargas.

Se calcula el arribo de aproximadamente OCHOCIENTOS CUARENTA Y CUATRO (844) buques con un total de VEINTIÚN MILLONES OCHOCIENTOS MIL TONELADAS (21.800.000 t) de registro neto. En cuanto al arribo de pasajeros a nuestro Puerto se estima en DOSCIENTOS NOVENTA Y DOS MIL CIENTO NOVENTA Y SEIS (292.196) provenientes de cruceros internacionales y UN MILLÓN TRESCIENTOS OCHENTA MIL (1.380.000) pasajeros fluviales con aproximadamente OCHENTA Y DOS MIL CIENTO TREINTA Y TRES (82.133)

vehículos.

Se prevé el arrendamiento de una superficie aproximada de SETECIENTOS DOS MIL DOSCIENTOS DIECINUEVE METROS CUADRADOS (702.219 m²).

Cabe señalar que la programación de las obras detalladas como los ingresos estimados para el período, tienen como finalidad básica incrementar la calidad y cantidad de los servicios suministrados. Ello se financiará parcialmente con recursos propios provenientes de la gestión de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, organismo dependiente del MINISTERIO DE TRANSPORTE y dada que la magnitud e importancia de los proyectos mencionados son de carácter estratégico y exceden las posibilidades financieras de esta Sociedad y su jurisdicción, es necesario para su concreción el aporte externo. Asimismo es menester dejar aclarado que el DÉFICIT que surge de los Anexos que forman parte del Presupuesto 2017, se cubrirá en su totalidad mediante al SUPERÁVIT resultante en 2016 y que será destinado a concretar la realización de obras de portuarias en ejercicios futuros.