

Presupuesto 2018

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, entre otros, los siguientes objetivos:

Mejorar las condiciones de operatividad del Puerto Buenos Aires, incrementando el área destinada a servicios, optimizando los parámetros vinculados con la operatoria comercial (navegación, servicios a los buques, manipuleo, almacenamiento y despacho de cargas-accesos) y facilitando 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 por ella son los de ganar terrenos para realizar la operación logística y portuaria en consonancia con una reordenación de la jurisdicción portuaria, brindar un mejor y más eficiente espacio para la atención de pasajeros, una más rica experiencia de puerto para los ciudadanos en general, 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". Para la prolongación hacia el este del relleno al norte del sexto espigón, se prevé la construcción de obras de abrigo y contención que posibiliten el posterior relleno

con materiales sueltos, parte de los cuales serán provenientes de las excavaciones de las obras de la autopista a realizarse llamada “Paseo del Bajo” y el corrimiento del tramo de la Autopista Illia sobre la denominada Villa 31, como parte de la colaboración con el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, facilitando y abaratando esas tareas.

Es así que, a la defensa del relleno al norte del sexto espigón y la construcción de un puente y cabecera que conecte el relleno existente con su futura prolongación a fin de posibilitar el acceso de vehículos al mismo, le siguió en 2017 la ejecución de una obra de contención y abrigo (escollera) de quinientos metros (500 m) en el extremo norte/este, disponiendo de un recinto capaz de disipar la energía del oleaje y generando un espejo de aguas calmas en el interior del Puerto. Dicha obra se ejecutó en más de la mitad y se prevé finalizar en 2018. A fines de 2017 se efectuó el llamado a licitación para continuación de esa escollera en ochocientos metros (800 m) previéndose ejecutar aproximadamente un cincuenta por ciento (50%) en 2018. Del lado opuesto se prevé el refuerzo del *cofferdam* de tablestacas existente para que sirva como contención del lado sur, mientras se van construyendo cierres parciales del recinto con el material más apropiado al efecto que se vaya consiguiendo en el vuelco.

Todo 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. Las metas físicas finales a obtener mediante todo el proyecto serán: relleno superficie seiscientos setenta y nueve mil novecientos setenta y tres metros cuadrados (679.973 m^2), sesenta y siete hectáreas (67 h); Dársena F, superficie ochenta y seis mil novecientos cuarenta

metros cuadrados (86.940 m²); nueve hectáreas (9 h).

Con relación al relleno parcial de la dársena "F", el proyecto total incluye la remoción de los restos náufragos, la construcción de un cierre, y el drenaje y posterior relleno del recinto, ganando una superficie total de ochenta y un mil trescientos veinte metros cuadrados (81.320 m²). El cierre se prevé culminar a fines de 2018 mediante el contrato en ejecución, el cual consiste en la colocación de materiales sueltos de gran peso y volumen (escollerado) en la sección transversal de la dársena de doscientos dieciocho metros (218 m) de longitud aproximadamente a la altura de la calle 14 en Puerto Nuevo, previendo su posterior relleno detrás del mismo con material granular.

Asimismo, se llevarán a cabo tareas de dragado en 2018 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, 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. Asimismo se prevé el dragado de un área de Dársena Norte que permita el ingreso de naves para la celebración de los eventos previstos en 2018. Asimismo continúan 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 a desarrollarse en tres etapas, sin contar la movilización y desmovilización de equipos necesaria. La etapa de normalización y atención del sistema de señalización durará sesenta (60) días; la etapa de provisión e instalación del sistema de posicionamiento de señales, se estiman ciento ochenta (180) días y la etapa de mantenimiento del sistema 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 Buenos Aires, siendo los elementos necesarios para su concreción provistos por la Administración General de Puertos Sociedad del Estado, excepto en algunos casos indicados en el Pliego. Se prevé en 2018 la ejecución de la parte proporcional del mantenimiento. Dichos trabajos están en línea con lo reglado por la “Asociación Internacional de Señalización Marítima” (A.I.S.M. - I.A.L.A.) para la Región B y lo reglamentado y/o que reglamentare el Servicio de Hidrografía Naval de la Armada Argentina (S.H.N.). Dichos trabajos están en línea con lo reglado por la “Asociación Internacional de Señalización Marítima” (A.I.S.M. - I.A.L.A.) para la Región B y lo reglamentado y/o que reglamentare el Servicio de Hidrografía 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 del Puerto Buenos Aires; el monitoreo preciso en tiempo real de las posiciones de boyas en todas las condiciones climáticas durante las veinticuatro horas (24 hs.) 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).

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.

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

En el marco de la propuesta para la ampliación y modernización del Puerto Buenos Aires y dentro de las etapas que forman parte del mismo, que a su vez se complementan con las obras del Paseo del Bajo, se considera

prioritario la mejora de las arterias de Jurisdicción Portuaria con el objeto de favorecer y agilizar la circulación de vehículos de tránsito pesado, haciendo 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 tales tareas mencionadas se encuentran la ejecución de la carpeta de rodamiento en concreto asfáltico sobre el pavimento actualmente adoquinado, la repavimentación del pavimento actual que se encuentra deteriorado, la construcción de cunetas con hormigón armado que actualmente se encuentran adoquinadas, la nivelación de cordones y sumideros, y la ejecución de la señalización horizontal para canalizar los carriles de circulación.

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, incrementando el área destinada a servicios, optimizando los parámetros vinculados con la operativa comercial (Navegación, Servicios a los Buques, Manipuleo, Almacenamiento y Despacho de Cargas – Accesos) y facilitando 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 edificaciones.

En cuanto a las operaciones ferroviarias específicamente, 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 del traslado de material ferroviario, vagones y locomotoras importadas por el Estado Nacional para el servicio de pasajeros.

La operativa mencionada supone el arrastre de formaciones con la flota tractiva de esta Autoridad Portuaria para lo cual se contempla el respectivo mantenimiento de la misma 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 en las mismas 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.

En cuanto a la planta del personal se mantendrá la misma cantidad de agentes, habiéndose tomado en consideración el movimiento vegetativo previsto para el período. En lo concerniente a los recursos operativos

estimados para el año 2018, se prevé mantener en líneas generales el nivel alcanzado durante el año 2017, observándose 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 tres por ciento (43 %); Tasa al concesionario: once por ciento (11 %); Tasa a los buques: diez por ciento (10 %); Permisos de Uso: veintidos por ciento (22 %); Tasa a los pasajeros y vehículos: seis por ciento (6%) y otros servicios: ocho por ciento (8 %). Los ingresos a obtener de las tres (3) tasas mencionadas en primer lugar, provienen de la actividad concesionada.

Para el ejercicio 2018 se ha previsto un movimiento aproximado de seis millones de toneladas (6.000.000 t) correspondiente a tasas a las cargas.

Se calcula el arribo de aproximadamente ochocientos dieciocho (818) buques con un total de veintidós millones setecientas mil toneladas (22.700.000 t) de registro neto. En cuanto al arribo de pasajeros a nuestro Puerto se estima en trescientos cinco mil setecientos cincuenta y tres (305.753) provenientes de cruceros internacionales y un millón quinientos mil (1.500.000) pasajeros fluviales con aproximadamente ciento treinta y cinco mil cuatrocientos noventa y nueve (135.499) vehículos.

Se prevé el arrendamiento de una superficie aproximada de seiscientos treinta y ocho mil metros cuadrados (638.000 m²).



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria

Hoja Adicional de Firmas
Anexo

Número:

Referencia: EX-2017-22416905- -APN-MEG#AGP - Anexo I - Plan de Acción y Presupuesto 2018 -
Administración Gener
al de Puertos Sociedad del Estado

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 8 pagina/s.