

REPUBLICA ARGENTINA



**Ministerio de Agricultura,
Ganadería y Pesca**
Presidencia de la Nación



PROVINCIA DE CHACO

PROYECTO

INFRAESTRUCTURA PUERTO LAS PALMAS

RESUMEN EJECUTIVO

MARZO 2014

RESUMEN EJECUTIVO

A. Nombre del Proyecto

1. Infraestructura Puerto Las Palmas

B. Unidad Ejecutora del Proyecto (UEP)

2. La Unidad Ejecutora del Proyecto dependerá del Ministerio de Producción de Chaco y será supervisada por la Entidad de Enlace perteneciente al Ministerio de Planificación y Ambiente.

C. Grado de avance en la formulación

3. Factibilidad.

D. Equipo responsable de la preparación del proyecto

4. El proyecto fue formulado por el equipo técnico del Área de Formulación de Proyectos de la UCAR del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación en base a la versión realizada por técnicos de la provincia del Chaco que a continuación se nombra:
Projecting S.A en el diseño de la Infra-estructura, Lic. Omar de la Fuente en el estudio económico, e Ing. Héctor Currie en el estudio Ambiental y Social.

E. Plazo de Ejecución

5. El plazo total de ejecución del proyecto es de 12 meses.

F. Área de Intervención

6. Infraestructura con desarrollo productivo.

G. Área de influencia geográfica

7. El proyecto tiene lugar en la provincia del Chaco la cual limita al este con la provincia de Formosa y la República del Paraguay de quien la separada el río del mismo nombre. Están dentro del área de influencia del proyecto gran parte de los departamentos del Chaco, sobre todo Libertador General San Martín, Primero de Mayo, San Fernando, Libertad, General Donovan, Sargento Cabral, sumado a los departamentos del sureste de la provincia y el sureste de la provincia de Formosa. Departamentos que muestran el mayor desarrollo agropecuario de la provincia.
8. El Muelle o Terminal Portuaria se sitúa específicamente sobre el Río Paraguay al norte del asentamiento de Puerto Las Palmas en el departamento de Bermejo.

H. Beneficiarios

9. Los Beneficiarios directos del proyecto son los productores de explotaciones agrícolas productoras de arroz, oleaginosas, cereales y cultivos industriales que actualmente sacan la producción a través de fletes terrestres de alto costo hacia puertos fuera de la provincia del Chaco. El Censo Nacional Agropecuario 2002, contaba con 15.385 EAPs

con límites definidos, de las cuales la distancia máxima a la zona del Puerto es de 396 km que podrán ser usuarios del puerto.

I. Problemas identificados a resolver con el proyecto

10. El principal problema detectado se relaciona con el alto costo de los fletes terrestres para transportar la producción que sale al exterior por medio de los puertos. La falta de un medio de transporte alternativo más barato, como el fluvial, le resta competitividad a los productores del chaco.
11. De la provincia del Chaco (campaña 2010/11) se transportó una cantidad aproximada de 213.500 ton en 10.832 contenedores (arroz elaborado, Carbón Tanino, fibra de algodón y miel) y 3.165.515 ton en cargas de granel (soja, girasol, sorgo, maíz, trigo, cártamo). De esta producción sólo el 30% de los medios de transporte terrestre utilizados para la venta de la producción agropecuaria pertenece a empresas chaqueñas beneficiando con la mayor parte de los ingresos a otras provincias.
12. El cultivo de arroz que sí presenta ventajas agroclimáticas, muestra un estancamiento de la superficie cultivada que se origina en la dificultad de industrializar la producción y los altos costos del flete.

J. Proyectos relacionados

13. Los siguientes proyectos se encuentran en distintas etapas de la formulación:
 - Electrificación rural en áreas productivas - 2ª fase - Prosap
 - Manejo de cuenca Guaycurú Iné - Prosap
 - Mejoramiento de los caminos rurales en áreas productivas de la Provincia - Prosap
 - Manejo de cuenca Río de Oro - Prosap
 - Producción Apícola - Prodear
 - Fortalecimiento de la Api-Cultura - Prodear
 - Fortalecimiento de la Api-Cultura - Prodear

K. Objetivos

Objetivo del proyecto

14. El objetivo principal es construir un muelle con capacidad de carga de contenedores y a granel en Puerto Las Palmas sobre el río Paraguay.

Fin del Proyecto

15. El fin del proyecto es contribuir a mejorar la competitividad de la producción agraria de la provincia a través de la mayor eficiencia en transporte y logística

L. Componentes

16. Para alcanzar los objetivos del proyecto se plantean tres componentes:
 - Componente de infraestructura
 - Componente de capacitación, promoción y difusión
 - Fortalecimiento Institucional

Componente I: Infraestructura

17. Se implementará la construcción de un muelle o terminal portuaria que permitirá llevar adelante tanto la operación de cargas a granel a través de barcazas como la carga y descarga de contenedores.
18. La barcaza utilizada como modelo de diseño del muelle es la “tipo Mississippi” de 60 metros de eslora, 12 metros de manga, 3 metros de calado y una capacidad del orden de las 1500 ton. Con este diseño se podrán realizar cargas a razón de 800 tn/h base soja, pudiendo operar barcazas de mayor tamaño. Para llevar adelante la operación de carga, las barcazas se ubicarán en una rada próxima y se moverán mediante un remolcador.

Componente II: Capacitación, Promoción y Difusión

19. Mediante este componente se pretende promover entre los productores beneficiarios la utilización del puerto y brindar conocimientos sobre planificación, logística y comercialización, de manera que los productores vean potenciados los beneficios que aportará la disponibilidad del transporte fluvial.

Se desarrollarán las siguientes actividades:

1. Capacitar e informar a los productores para:
 - Mejorar la estrategia de negociación.
 - Optimizar las transacciones comerciales de granos.
 - Eficientizar la logística.
2. Promover entre los productores el uso del nuevo puerto y difundir las acciones del proyecto.

Componente III: Fortalecimiento Institucional

20. Este componente incluye fortalecimiento para el funcionamiento de los organismos públicos que deben intervenir en las operaciones portuarias. Se prevé construir las oficinas donde funcione la Aduana y SENASA. Así mismo, se construirá un área de servicios públicos esenciales para los usuarios de la terminal portuaria (choferes, comercializadores, operarios de barcazas, tripulantes, etc.), esta área incluye comedor, sanitarios, sector de telecomunicaciones, cajero automático, etc.)
21. En relación a las Oficinas de Aduana/Depósito Fiscal y SENASA se contempla también el equipamiento de mobiliario e informático.
22. Así mismo, se realizará el fortalecimiento de la Unidad Ejecutora del Proyecto.

M. Costos y Financiamiento

23. El proyecto tiene un periodo de ejecución de 1 año, con un costo total de \$67.042.846,9, equivalente a U\$S 8.349.046,9., incluidas contingencias del 5% sobre el componente de infraestructura.

Cuadro 1. Costos totales del proyecto por componente

	\$	US\$	%
1. Infraestructura	59.750.012,8	7.440.848,4	93
2. Capacitación	822.364,1	102.411,5	1
3. Fortalecimiento Institucional	3.482.969,4	433.744,6	6
Total BASELINE COSTS	64.055.346,2	7.977.004,5	100
Physical Contingencies	2.987.500,6	372.042,4	5
Price Contingencies	-	-	-
Total PROJECT COSTS	67.042.846,9	8.349.046,9	105

Fuente: COSTAB

24. El financiamiento propuesto para la ejecución del proyecto comprende la participación de FONPLATA en un 75% y del Gobierno de la Nación 25%.

Cuadro 2. Costos por componente por tipo de financiamiento – u\$s

	Gobierno Nacional	%	FONPLATA	%	Total	%
1. Infraestructura	1.953.222,7	25,0	5.859.668,1	75,0	7.812.890,8	93,6
2. Capacitación	102.411,5	100,0	-	-	102.411,5	1,2
3. Fortalecimiento Institucional	433.744,6	100,0	-	-	433.744,6	5,2
Total PROJECT COSTS	2.489.378,8	29,8	5.859.668,1	70,2	8.349.046,9	100,0

N. Resultados esperados y beneficios

Cuantitativos

25. Los beneficios cuantificables del proyecto provienen del ahorro en costos de transporte para los productores de la zona de influencia del Puerto Las Palmas, quienes podrán enviar su producción a los principales destinos con costos inferiores a los que pagan actualmente.

Para calcular este ahorro se debe calcular y tomar en cuenta:

- los costos del transporte por vía terrestre actualmente usada;
- los costos de utilizar el nuevo puerto y la Hidrovía;
- el volumen de carga que cambiaría el modo de transporte;

Cualitativos

26. También existen beneficios que no son medidos por el análisis cuantitativo, por lo cual no se ven reflejados en los indicadores de rentabilidad calculados, estos impactos no son cuantificados debidos a la dificultad en su medición y/o el alto grado de

subjetividad con la cual deberían ser analizados. Pero, si bien no se mide su impacto, hay que considerar que son beneficios inherentes a la ejecución del proyecto.

27. A continuación se enuncian los principales beneficios cualitativos:

- Aumento de la calidad de vida en la región
- Desarrollo social y económico de las localidades del área de influencia del proyecto
- Disminución del desarraigo de la población en la zona
- Aumento de la mano de obra local
- Estabilización de la economía regional

O. Factibilidad económica-financiera

28. La Metodología a utilizar se basa en el criterio del análisis de costos-beneficios, basando los beneficios sociales en el ahorro de costos de transporte para los productores del sector primario, considerando las situaciones con y sin proyecto y comparándolas. Esto implica considerar los ingresos y costos relevantes (inversión y operativos) ubicados temporalmente, teniendo en cuenta el valor del dinero en el tiempo a través de la tasa de descuento.

Cuadro 3. Indicadores Evaluación económica

Tir	40,71%
Van	203.116.451
Van u\$s	25.294.701

P. Factibilidad ambiental y social

29. El proyecto se formuló siguiendo los requerimientos del Manual Ambiental y Social (MAS) del PROSAP.
30. La zona de construcción del muelle se encuentra dentro de la eco-región de Delta e Islas del Paraná. Esta eco región comprende los valles de inundación de los trayectos medios e inferiores de los ríos Paraná y su tributario, el Paraguay, los que recorren la llanura chaco pampeana, encajonados en una gran falla geológica.
31. En relación a los potenciales impactos ambientales y sociales generados por el proyecto se destaca que en la *etapa constructiva* es esperable una afectación ambiental y social general de baja intensidad en el ambiente receptor, y con una persistencia fugaz.
32. En la *etapa operativa* el proyecto determina un impacto negativo de consideración sobre la visibilidad y los atributos paisajísticos, ya que indudablemente la obra se interpone en el medio natural creando una barrera a la visual en el lugar de implantación. Pueden manifestarse asimismo ciertos impactos ambientales negativos derivados, principal y básicamente, del mayor tránsito fluvial asociado al Muelle. La

mayor navegabilidad aumentará el riesgo de que sucedan contingencias como derrames de combustibles o sustancias contaminantes (originados por colisiones, posibles varaduras, escoras, descarga de basuras y efluentes líquidos de los buques). Todos estos potenciales impactos se previenen o mitigan haciendo cumplir las normas de Prefectura Naval Argentina (PNA), que exigen medidas de seguridad y contención tanto al buque como a la Terminal, y reglamentan las descargas de residuos y aguas negras.

33. En términos de desarrollo social, el proyecto tendrá un impacto altamente positivo, posicionando a la microrregión en el contexto nacional e internacional como un importante polo productivo, con cadenas de valor asociadas. Provocará un inicio de un proceso de desarrollo inducido en la región, beneficiando no sólo el departamento Bermejo y sus limítrofes del Chaco, sino también los departamentos del sur de Formosa. En este contexto destacamos las posibilidades que tendrían los productores de la zona en lo que respecta a traslados de productos elaborados y materias primas a otros puertos argentinos, o incluso al exterior, en relación a la maximización de los volúmenes transportados a menores costos de los que actualmente plantea el transporte terrestre. Esto redundará al mismo tiempo en el beneficio público, en términos de la recaudación impositiva derivada del mayor movimiento comercial.
34. El PGAS constituye el resultado más importante del proceso de EIAS, ya que el mismo expresa todas las acciones de prevención, mitigación y monitoreo propuestas. Está compuesto por medidas específicas de protección ambiental y social así como por programas de gestión, cada uno de los cuales proporciona información precisa sobre las acciones a desarrollar, los objetivos claramente establecidos a cumplir, el o los responsables asignados para su ejecución.

Q. Organización para la ejecución

35. La ejecución, control y seguimiento del proyecto, recaerá en la Unidad Ejecutora de Proyecto, constituida a tal fin dentro del Ministerio de la Producción, organismo provincial que lleva a cabo la ejecución de otros proyectos de inversión y financiamiento externo de la UCAR (Unidad para el Cambio Rural). Así mismo, la entidad de enlace y la EPAF (Entidad Provincial de Administración Financiera) pertenecientes al Ministerio de Planificación y Ambiente supervisará la ejecución y serán el nexo con la UEC (Unidad Ejecutora Central).
36. La Unidad Ejecutora del Proyecto Puerto Las Palmas será fortalecida con los recursos humanos y materiales requeridos para ejecutar el proyecto en el tiempo y forma planificada. El plazo total de ejecución se estima en 12 meses, tiempo en el cual se debe concluir la construcción del muelle así como la capacitación y el fortalecimiento descrito en cada uno de los componentes.
37. La Unidad Ejecutora del Proyecto tendrá dependencia funcional del Ministerio de Producción de la provincia pero estará formada por una estructura sostenida por recursos propios del proyecto.

R. Procedimientos para seguimiento y evaluación

38. Los indicadores para el seguimiento del proyecto se establecen en el Marco Lógico. Para el seguimiento de la ejecución de las obras, se contará con las actas de medición, las certificaciones de obra y los informes de los auditores, principalmente.
39. Para el caso de los componentes no estructurales, se prevén informes de la unidad ejecutora y registros de las actividades realizadas.
40. El impacto del proyecto se medirá a los 2 años a partir del fin de la ejecución del mismo, para ello se tomarán registros de los volúmenes operados a través del puerto, de las distintas producciones agropecuarias, estos datos pueden surgir de los mismos operadores, de la aduana o de SENASA.