

ACTA ACUERDO

Entre el MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, representado en este acto por su titular, Arquitecto D. Julio Miguel DE VIDO, por una parte, y la Empresa Concesionaria HIDROVIA S.A., representada por los señores D. Carl HEIREMANS, en su carácter de representante técnico y D. Osvaldo Román ALDAO, en su carácter de apoderado, por otra; y teniendo en cuenta:

Que en el marco de la Ley de Reforma del Estado N° 23.696 el PODER EJECUTIVO NACIONAL dictó el Decreto N° 863 de fecha 29 de abril de 1993, mediante el cual se facultó al ex-MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS a llamar a Licitación Pública Nacional e Internacional, por el Régimen de Concesión de Obra Pública por Peaje, para la Modernización, Ampliación, Operación y Mantenimiento del Sistema de Señalización y Tareas de Redragado y Mantenimiento de la Vía Navegable Troncal a riesgo empresario, comprendida entre el Kilómetro 584 del RIO PARANA, tramo exterior de acceso al Puerto de SANTA FE y la zona de aguas profundas naturales en el RIO DE LA PLATA exterior hasta la altura del Kilómetro 205,3 del Canal PUNTA INDIO, utilizando la ruta por el Canal INGENIERO EMILIO MITRE.

Que en virtud del Decreto N° 253 del 21 de febrero de 1995, se procedió a adjudicar dicha licitación al Consorcio JAN DE NUL N.V.-KOCOUREK SOCIEDAD ANONIMA DE CONSTRUCCIONES, COMERCIAL, INDUSTRIAL FINANCIERA E INMOBILIARIA; HORACIO O. ALBANO INGENIERIA Y CONSTRUCCIONES SOCIEDAD ANONIMA, DE CONSTRUCCIONES, COMERCIAL, INDUSTRIAL, FINANCIERA E INMOBILIARIA y EMEPA SOCIEDAD ANONIMA.

ACU CODESPA 108605

MPPFIPYS

31



Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.



ANEXO I

ACU CODESPA 168605

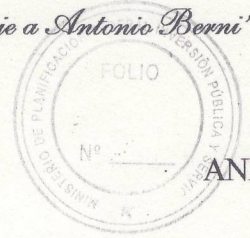
Que mediante el Acta Acuerdo de Reformulación del Contrato de Concesión de Obra Pública por Peaje para la Modernización, Ampliación, Operación y Mantenimiento del Sistema de Señalización y Tareas de Redragado y Mantenimiento de la Vía Navegable Troncal a riesgo empresario, comprendida entre el Kilómetro 584 del RIO PARANA, tramo exterior de acceso al Puerto de SANTA FE y la zona de aguas profundas naturales en el RIO DE LA PLATA exterior hasta la altura del Kilómetro 205,3 del Canal PUNTA INDIO, utilizando la ruta por el Canal INGENIERO EMILIO MITRE, celebrada el 3 de octubre de 1997, se introdujeron modificaciones al Contrato de Concesión oportunamente suscripto.

Que en el sentido de ese desarrollo, el Concesionario HIDROVIA S.A. presentó ante el ESTADO NACIONAL los estudios inherentes a los trabajos a realizar, destinados a la profundización de la Vía Navegable Troncal mencionada.

Que por Decreto N° 2.687 de fecha 27 de diciembre de 2002, se aprobó el Acta Acuerdo celebrada entre el entonces MINISTERIO DE LA PRODUCCION y el Concesionario HIDROVIA S.A. que, como ANEXO I, forma parte del mencionado acto.

Que por Decreto N° 1.306 de fecha 22 de diciembre de 2003 se instruyó a la SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES, dependiente de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, para que efectúe la determinación del alcance de las obras de profundización de la vía navegable y de los requisitos que deberán ser satisfechos, con carácter previo al inicio de su ejecución, así como el cronograma al que deberá sujetarse el cumplimiento de los mismos, los que serán financiados exclusivamente por el Concesionario HIDROVIA S.A. debiendo, previamente, ser sometidos a consideración de la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS

MPPFIPyS  
31



ACU CODESPA 168105

PUBLICOS, dependiente de los MINISTERIOS DE ECONOMIA Y PRODUCCION y DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS.

Que, también, se dispuso que el impacto de la ejecución de tales trabajos en la ecuación económico financiera será determinado en el ámbito de la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS, dependiente de los MINISTERIOS DE ECONOMIA Y PRODUCCION y DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS.

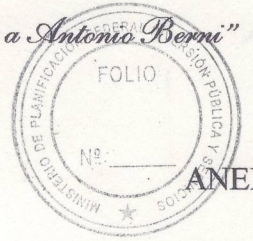
Que la ejecución de la obra de profundización de la Vía Navegable Troncal, tiene por finalidad adecuar su capacidad, incorporando mejoras en la seguridad y navegabilidad; coadyuvando al incremento del tonelaje transportado, evidenciando un beneficio directo en el comercio exterior de la REPUBLICA ARGENTINA.

Que desde distintos ámbitos los usuarios de la Vía Navegable Troncal concesionada han expresado la necesidad de la profundización y solicitado su ejecución.

Que de conformidad a lo informado por las Areas Técnicas competentes respecto de la propuesta formulada por la Concesionaria, es viable el inicio de los trabajos de profundización de la Vía Navegable Troncal, llevando la misma, en una primera etapa, a TREINTA Y CUATRO (34) y VEINTICINCO (25) pies de calado en los tramos OCEANO - SANTA FE y SAN MARTIN - SANTA FE por el Canal INGENIERO EMILIO MITRE, siguiendo la traza actual del Canal PUNTA INDIO, respectivamente; incluyendo la modernización de la señalización.

Que con carácter previo al inicio de las obras deberán cumplirse la totalidad de los actos, requisitos y tareas preparatorias que garanticen su debida ejecución, en orden al interés público comprometido.

MPFIPYS  
31



AGU CODESPA 168 / 05

Que en orden a garantizar la ejecución y financiamiento de esta obra se considera conveniente mantener el valor de la tarifa de aplicación por vía fluvial para la navegación internacional y para el cabotaje, en DOLARES ESTADOUNIDENSES UNO CON SESENTA Y CINCO CENTAVOS (US\$ 1,65) y PESOS UNO CON SESENTA Y CINCO CENTAVOS (\$ 1,65), respectivamente.

Que por la especial naturaleza de la obra en cuestión y las características de los beneficiarios de la vía navegable concesionada, la posibilidad de que sea financiada por el Concesionario HIDROVIA S.A. y solventada a futuro por el usuario a través de ingresos tarifarios es una alternativa que encuentra fundamentos en razones de equidad, minimizando la afectación de fondos públicos para el financiamiento de este tipo de obras.

Por tal motivo las partes acuerdan:

CLAUSULA 1ª.- El Concesionario dará inicio a la obra de profundización de la Vía Navegable Troncal comprendida entre el Kilómetro 584 del RIO PARANA, tramo exterior de acceso al Puerto de SANTA FE y la zona de aguas profundas naturales en el RIO DE LA PLATA exterior hasta la altura del Kilómetro 239,1 por el Canal INGENIERO EMILIO MITRE siguiendo la traza actual del Canal PUNTA INDIO de conformidad con lo establecido en los ANEXOS I y II de la presente Acta Acuerdo.

CLAUSULA 2ª.- En caso de incumplimiento por el Concesionario de las tareas y cronogramas establecidos en los ANEXOS I y II de la presente Acta Acuerdo será de aplicación el régimen de penalidades establecido en el Pliego de Bases y Condiciones aprobado por el Decreto N° 863 de fecha 29 de abril de 1993.

CLAUSULA 3ª.- Mantener, hasta tanto se expida la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS, dependiente de los

MPPFIPYS  
31



ANEXO I

ACU CODESPA 168/05

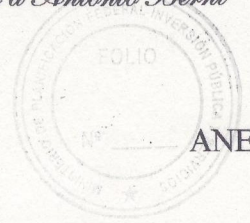
MINISTERIOS DE ECONOMIA Y PRODUCCION y DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS sobre la renegociación del respectivo Contrato, las tarifas de aplicación para la navegación internacional y de cabotaje en DOLARES ESTADOUNIDENSES UNO CON SESENTA Y CINCO CENTAVOS (U\$S 1,65) y PESOS UNO CON SESENTA Y CINCO CENTAVOS (\$ 1,65), respectivamente, en orden a la posibilidad de ejecución y financiamiento de la obra de profundización.

En el caso que el Organo de Control verifique el incumplimiento por parte del Concesionario de las tareas y cronogramas previstos en los ANEXOS I y II de la presente Acta Acuerdo, se producirá, automáticamente, la suspensión de la aplicación del valor de la tarifa prevista en esta CLAUSULA.

CLAUSULA 4ª.- El impacto de la ejecución de los trabajos de profundización previstos en la presente Acta Acuerdo, en la ecuación económica-financiera del Contrato de Concesión de Obra Pública por Peaje, para la Modernización, Ampliación, Operación y Mantenimiento del Sistema de Señalización y Tareas de Redragado y Mantenimiento de la Vía Navegable Troncal a riesgo empresario, comprendida entre el Kilómetro 584 del RIO PARANA, tramo exterior de acceso al Puerto de SANTA FE y la zona de aguas profundas naturales en el RIO DE LA PLATA exterior hasta la altura del Kilómetro 239,1 del Canal PUNTA INDIO, utilizando la ruta por el Canal INGENIERO EMILIO MITRE, será determinado de conformidad con lo previsto por el Artículo 3º del Decreto Nº 1.306 de fecha 22 de diciembre de 2003.

CLAUSULA 5ª.- La suscripción de la presente acta acuerdo no implica la renuncia de los derechos, acciones y reclamos recíprocos de las partes derivados de la ejecución del contrato de concesión.

MPFIPyS  
31



ACU CODESPA 168605

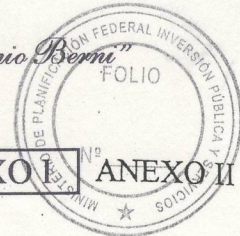
La presente Acta Acuerdo se suscribe ad referendum del PODER EJECUTIVO NACIONAL.

En prueba de conformidad, se firman TRES (3) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto, en la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, a los ....16... días del mes de febrero de 2005.

Arq. JULIO MIGUEL DE VIDO  
Ministro de Planificación Federal  
Inversión Pública y Servicios

MPPiPyS  
31





ANEXO I ANEXO II

ACU CODESPA 16865

### OBRAS DE PROFUNDIZACION DE LA VIA NAVEGABLE TRONCAL

Profundización de la Vía Navegable Troncal SANTA FE - OCEANO por el Canal INGENIERO EMILIO MITRE, siguiendo la traza actual del Canal PUNTA INDIO, llevando la misma en una primer Etapa a TREINTA Y CUATRO – VEINTICINCO (34/25) pies de calado navegable y, posteriormente, a TREINTA Y SEIS – VEINTIOCHO (36/28) pies, incluyendo la modernización de la señalización.

Las tareas a realizar para la profundización de la Vía Navegable Troncal serán ejecutadas en etapas, cumpliendo metas establecidas a partir de la firma del Acta de Inicio, a saber:

#### Etapa 0:

Esta etapa tendrá una duración de TREINTA (30) días.

El Concesionario en esta etapa deberá iniciar la movilización del equipo que se requiera y la realización y presentación de la siguiente documentación básica que define la obra a ejecutar:

#### - Relevamiento de predragado y definición de traza

Se deberán iniciar los relevamientos de predragado, los que se realizarán por tramos coincidentes con las subsecciones de la Vía Navegable siguiendo la traza más conveniente. Durante la Etapa 1 se terminarán de ejecutar los relevamientos de los tramos no realizados en esta Etapa 0.

Estos relevamientos de predragado serán los que se emplearán como base para el proyecto de cada tramo y que serán incorporados al Proyecto Ejecutivo.

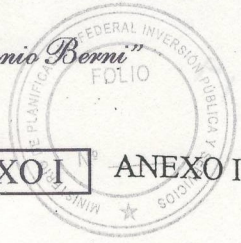
#### - Proyecto de la Vía Navegable

Los planos de proyecto de cada tramo (subsección), realizados en base a los relevamientos de predragado, deberán ser presentados para su aprobación al Organo de Control previo al inicio del dragado de apertura.

En los planos se deberá indicar el eje, radios de curvatura, solera del canal a dragar, sobreeanchos, sobredragados y la señalización propuesta, los que integrarán luego el Proyecto Ejecutivo.

MPFIPyS  
31





ACU COBERTA 16865

En los planos a presentar de cada tramo se deberán identificar y definir claramente los lugares de volcado o vaciado del material a dragar para las nuevas profundidades de la vía navegable.

Con respecto a las áreas complementarias, de la Vía Navegable (zonas de fondeo, espera, maniobra, etc.), el Concesionario deberá indicar en los planos las ubicaciones propuestas indicando el área que deba profundizarse.

*- Volúmenes de dragado de apertura y mantenimiento*

Se deberán presentar los cálculos métricos de los volúmenes a dragar en la apertura a TREINTA Y CUATRO – VEINTICINCO (34/25) pies empleando el último relevamiento trimestral costa a costa realizado durante los meses de marzo, abril y mayo de 2004 y una estimación de los volúmenes de dragado de mantenimiento, los cuales serán considerados como cifras provisorias para esta instancia y serán ajustados en el Proyecto Ejecutivo, que se realizará en base al relevamiento de predragado a ejecutar previo al dragado.

*- Ajuste de la señalización*

En los planos de proyecto de cada subsección a entregar para su aprobación, previo al dragado de apertura, se indicará la señalización propuesta.

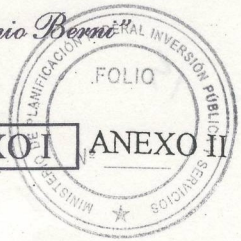
*- Impacto Ambiental*

Previo al inicio del dragado se efectuarán muestras representativas y análisis de laboratorio tendientes a determinar la granulometría del material a remover y su eventual contaminación, en las Areas donde se prevean dragados de apertura.

En esta etapa, de acuerdo a lo especificado en el Capítulo 2 de la Parte B, punto 2.6, del Informe de Auditoría, estas muestras deben ser representativas de la profundidad a dragar a TREINTA Y CUATRO – VEINTICINCO (34/25) pies o sea al menos alcanzar la profundidad de sobredragado, y no la de superficie del lecho actual como se viene haciendo para el Monitoreo Ambiental.

Estas tareas de muestreo y análisis de laboratorio, podrán ser programadas por tramos correspondientes a cada subsección, empezando, de ser posible, por los canales del Río de la Plata –dadas sus características constitutivas-. Una vez que se dispongan los resultados y si de su análisis resultan ser sedimentos de libre disposición, el Organo de Control podrá autorizar el inicio del dragado del tramo, de estar su ejecución compatibilizadas con las demás condicionantes ambientales.

MPFIPYS  
31



ANEXO I ANEXO II

ACU CODESPA 168605

- Presupuesto estimado de las Obras

El Concesionario deberá presentar en esta Etapa 0 el presupuesto estimado para la obra de profundización a TREINTA Y CUATRO - VEINTICINCO (34/25) pies debidamente desagregado, tomando en cuenta en forma no excluyente los puntos que se detallan en el "Informe Final de la Auditoría Técnica, Económica y Jurídico - Legal de los Estudios de Factibilidad para el aumento de los calados navegables en la ruta Santa fe - Océano y para la Modificación de la Traza en el Canal Punta Indio realizados por el Concesionario - Determinación de los principales requisitos a satisfacer por el Concesionario para definir el alcance de las Obras", Capítulo B, punto 4. INFORMACION ECONOMICA - FINANCIERA. Asimismo, deberá presentar con el desglose correspondiente los distintos componentes del costo de mantenimiento, "a su valor incremental", de TREINTA Y DOS - VEINTIDOS (32/22) pies a TREINTA Y CUATRO - VEINTICINCO (34/25) pies.

- Plan de Trabajo Ejecutivo

Sobre la base de los volúmenes de dragado de apertura provisorios, calculados con el último relevamiento trimestral costa a costa del año 2004, los volúmenes de dragado de mantenimiento estimativos y los trabajos de ajuste de la señalización se deberá elaborar y presentar en esta Etapa 0.

X La aprobación del plan de trabajo por parte del Organo de Control será requisito previo para habilitar el inicio de las obras de dragado y señalización.

Etapa 1:

En esta Etapa 1 el Concesionario realizará las tareas de dragado de profundización a TREINTA Y CUATRO (34) pies y su mantenimiento del tramo Océano - Puerto SÁN MARTIN y de VEINTICINCO (25) pies del tramo SAN MARTIN - SANTA FE.

Esta Etapa 1, finalizará el día 31 de diciembre de 2005, alcanzando las profundidades para la navegación a TREINTA Y CUATRO - VEINTICINCO (34/25) pies.

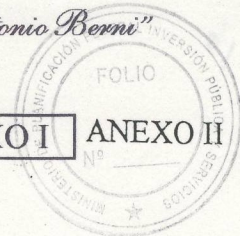
Además realizará las siguientes tareas:

- Completamiento de relevamientos y proyecto de los tramos

El Concesionario realizará el completamiento de los relevamientos de

MPPFIPYS  
31

Handwritten signatures and scribbles on the left margin.



ACU CODESPA 108605

predragado de los tramos no realizados durante la Etapa 0 y los respectivos proyectos del canal y su señalización.

*- Relevamientos de posdragado para el control de cumplimiento*

Concluido el dragado de apertura de cada subsección se realizará el relevamiento para constatar el cumplimiento de las profundidades establecidas a TREINTA Y CUATRO - VEINTICINCO (34/25) pies.

*- Estudio técnico - económico Área Zona Común*

Especialmente, para el Area Zona Común deberá presentar en esta Etapa 1 UN (1) Estudio Técnico - Económico para determinar el área mínima a profundizar compatible con la nueva profundidad de la vía navegable, que permita cumplir las necesidades de zona de espera y de fondeo y maniobra y dar solución al Servicio de practicaaje y usuarios.

Se deberán ejecutar los relevamientos necesarios para realizar este estudio.

*- Proyecto Ejecutivo para TREINTA Y SEIS - VEINTIOCHO (36/28) pies*

El Proyecto Ejecutivo de Profundización a TREINTA Y SEIS - VEINTIOCHO (36/28) pies, Plan de Obra, Presupuesto detallado, Plan Económico Financiero y demás documentación referida a esta obra, deberán ser presentados dentro de los CIENTO VEINTE (120) días, computados desde el 5 de enero de 2005 (fecha de notificación de la Orden de Servicio N° 01/05). Durante esta Etapa 1 se desarrollarán las tareas respectivas y su entrega para la aprobación.

MPFIPyS  
31

Etapa 2:

Una vez aprobado en la Etapa 1 el Proyecto Ejecutivo para TREINTA Y SEIS - VEINTIOCHO (36/28) pies, la Autoridad de Aplicación determinará, después de alcanzarse TREINTA Y CUATRO - VEINTICINCO los (34/25) pies de calado navegable, la metodología a seguir a efectos de continuar los trabajos de profundización de la Vía Navegable. Metodología a seguir a efectos de continuar los trabajos de profundización de la Vía Navegable a TREINTA Y SEIS - VEINTIOCHO (36/28) pies.

Idependientemente de ello, en esta Etapa se deberán continuar relalizando los trabajos de mantenimiento del dragado y de la señalización.